



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



Il motorismo storico fa la sua parte

doniamo su:
www.fermiamoilcovid.it

MODENA MOTOR GALLERY®

26 e 27 SETTEMBRE 2020

MOSTRA/MERCATO
AUTO E MOTO D'EPOCA

IL PASSATO INCONTRA IL FUTURO

Commercianti - La Strada degli Artigiani
Editoria - Automobilia - Ricambi
Oggettistica - Incontri

MOSTRE

ALFA ROMEO: 110 ANNI DI STORIA

LE AUTO DEL FUTURO: SECONDA EDIZIONE

LE AUTO D'EPOCA DEI PERSONAGGI FAMOSI

ModenaFiere

www.motorgallery.it

CONSEGNA
QUESTO COUPON
ALLA CASSA

VALE
2€
DI SCONTO

SUL PREZZO DEL
BIGLIETTO INTERO

MODENA
MOTOR
GALLERY
LA MANOVELLA



Main Partner



Club **ACI Storico**
Il futuro dallo stile antico

Partner

BPER:

Banca



MOTOR
VALLEY

Info e prenotazioni:

Tel. +39 059/4924794

commerciale@motorgallery.it

SEGUICI
SUI SOCIAL!



Organizzazione e promozione



IN QUESTO NUMERO

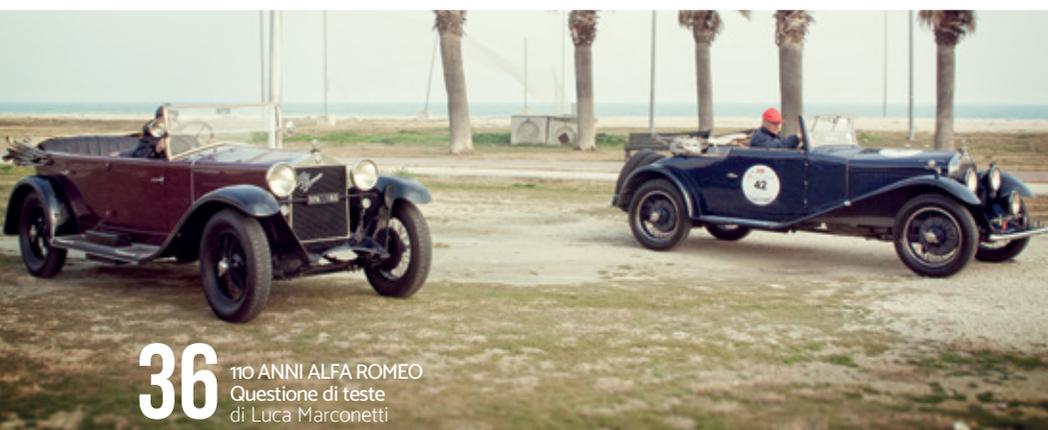
N° 04 - APRILE 2020

La Manovella



FIAT PANDA
Panda, se non ci fosse
bisognerebbe inventarla... Sì ma c'è!
di Matteo Comoglio

22



36 110 ANNI ALFA ROMEO
Questione di teste
di Luca Marconetti



54 FIAT 501 S
La 501 che andava di corsa
di Rino Rao

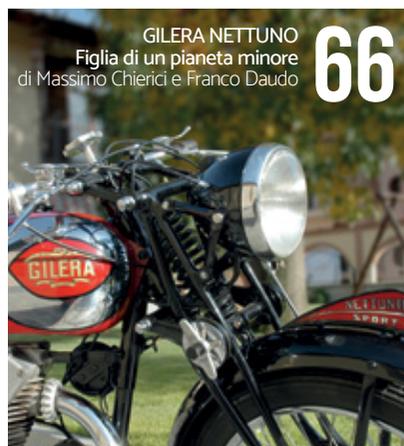


STORIA DELL'AUTO IBRIDA
L'auto del futuro è già ultracentenaria
di Lorenzo Morello

46



60 CARLO ABARTH MOTOCICLISTA
Gli esordi di Carlo Abarth: asso delle due ruote
di Elvio Deganello



GILERA NETTUNO
Figlia di un pianeta minore
di Massimo Chierici e Franco Daudo

66

NEWS

Editoriale di Roberto Valentini 03
Novità in tempi difficili

Lettera del presidente di Alberto Scuro 05
L'importante sarà non dimenticare e imparare!

Asipress 06
Notizie dall'ASI

Attualità 17

L'intervista 34
Panda, nata sotto il sole della Sardegna
di Matteo Comoglio

Curiosità della tecnica 52
Spinti dal sole, con il contributo di Einstein

Tecno Formula 850 prototipo 72
La Formula delle origini - di Luca Gastaldi

Grandi imprese 76
Africa british style - di Luca Marconetti

Il personaggio 82
Angelo Dalle Molle e PGE: l'innovazione
cinquant'anni prima - di Nino Balestra

Mezzi agricoli 87
Caron: falcia tu che trasporto io - di Luca Marconetti

Mezzi da trasporto 90
Corriera dal successo globale

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

Al mulino di Farneti - di Paolo Conti 94

Buona la prima per l'Abruzzo invernale 96

Vita di club 98

In libreria 99

Calendario 101



Specialisti in ricambi jaguar

Ogni anno migliaia di clienti scelgono di servirsi da noi per acquistare tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria per le loro auto storiche inglesi.

La nostra pluridecennale esperienza con queste auto, insieme alla disponibilità in pronta consegna della maggior parte dei nostri articoli, ci permette di offrire al cliente un servizio unico in Italia.



Kit paraurti anteriore E TYPE



Cambi automatici in rotazione



Specialisti "SU"



WWW.GMAJAG.NET

GMA s.a.s. di Gallorini Marco

Via Riviera 39, Pavia tel: 0382525429/ 0382523630 email: info@gmajag.net



La Manovella

Rivista Ufficiale
dell'Automotoclub Storico Italiano
Ente Morale federato F.I.V.A.
Strada Val San Martino Superiore, 27
10131 Torino
Tel. 011.8399537, fax 011.8198098
Sito Internet: www.asifed.it
E-mail: info@asifed.it
Sito Internet F.I.V.A.: www.fiva.org

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

Comitato Editoriale
Rino Cacioppo
Franco Daudo
Gian dell'Erba
Luca Gastaldi
Lorenzo Morello
Alberto Scuro
Roberto Valentini
Danilo Castellarin

Redazione
Press Centre
C.so Orbassano, 191/1 - 10137 Torino
Tel. 011.3272595, fax 011.3272805
E-mail: lamanovella@hotmail.com

Grafica e Impaginazione
Patrizia Bisa
E-mail: creativa@pierrezeeta.com

Foto e Immagini
Actualfoto, Valentini, dell'Erba, Marconetti, Comoglio, Cacioppo, Morello, Conti, Balestra, FCA, VW, Olivieri, Rao, Deganello, Daudo, Gastaldi, Turinetti, Bennett, Charlton, Luison, Daimler Benz

Hanno collaborato
Nino Balestra, Massimo Chierici, Matteo Comoglio, Paolo Conti, Franco Daudo, Mario Da Costa, Elvio Deganello, Luca Gastaldi, Pierluigi Griffo, Roberta Maietta, Luca Marconetti, Lorenzo Morello, Rino Rao

Editore: ASI Service S.r.l.
Strada Val San Martino Superiore, 27
10131 Torino
Iscrizione al R.O.C. n° 19067

Stampa:
GRAFICA VENETA S.p.a.
Via Malcantone, 2 - 35010 Trebaseleghe (PD) - Italy
Tel. 049 9319911
E-mail: info@graficaveneta.com

Ufficio abbonamenti:
GRAF ART S.r.l.
Viale delle Industrie, 30 - 10078 Venaria Reale (TO)
Tel. 011.0133124 - Fax 011.4556278
E-mail: info@grafart.it

Distributore esclusivo per l'Italia
MEPE Distribuzione Editoriale
Via Ettore Bugatti 15 - 20142 Milano (MI)
Tel. 02.895921, info_mepe@mepe.it

Pubblicità
- pagine specialistiche e di settore:
Testori 331.6893046 - Fax 02.33570223
- istituzionale ed extrasettore:
ASI Service S.r.l.
Tel. 011.8198130

CantelliNet
Tel. 051.4129700 - www.cantellinet.it

Registrazione Trib. di Torino
N° 3543 del 16.07.85
Spedizione in abb. Postale 45%
Art. 2 comma 20/b, Legge 662/96
Filiale di Torino

*Fotografie e manoscritti, se non richiesti,
non verranno restituiti.*

Carta PERLEN TOP GLOSS con certificazione ECO.
Questo numero è distribuito in 180.000 copie

NOVITÀ IN TEMPI DIFFICILI

Tra i servizi essenziali per l'umanità c'è sicuramente l'informazione e, soprattutto nei casi di emergenza, questa deve essere adeguatamente potenziata. E anche l'ASI, attraverso La Manovella, lo sta facendo, cercando di venire incontro alle esigenze e alla voglia di cultura dei nostri lettori. Daltronde l'informazione è considerata un bene primario e noi, insieme all'ASI, stiamo facendo di tutto per mantenere - o addirittura aumentare - il flusso delle notizie e dei racconti da pubblicare sulla vostra rivista.

Questo numero di aprile viene per la prima volta proposto in formato digitale sul sito asifed.it per permettere agli appassionati di leggerlo in anteprima in un momento nel quale sono costretti a stare a casa per evitare i contagi del Covid-19. Speriamo di farvi passare qualche ora di svago a sfogliare in modo virtuale gli articoli che abbiamo approntato con la passione che sempre anima la nostra redazione.

Anzi con qualcosa in più, dovuto al fatto che, a partire da questo numero, l'editrice ASI Service ha deciso di utilizzare un tipo di carta più pregiato e una copertina con verniciatura più lucida, come viene spiegato a pagina 13 dall'amministratore delegato, Stefano Chiminelli, che illustra anche i nuovi progetti in campo editoriale. In questi giorni abbiamo modificato la pianificazione del nostro lavoro a cominciare dalla stretta attualità delle notizie riguardanti l'attività della nostra Federazione, frenetica e attenta al tempo stesso all'evolversi della situazione. Leggerete dell'importante stanziamento di un milione di euro dell'ASI per l'emergenza coronavirus e della massiccia campagna di raccolta fondi promossa dall'ASI stesso. Nei primi tre giorni la cifra raggiunta è già di 1.150.000 euro. Ma la campagna prosegue, grazie alla fitta rete dei Club che si stanno mobilitando su tutto il territorio nazionale, e alla generosità dei singoli appassionati. Presto verranno individuati testimonial che sensibilizzeranno anche al di fuori del nostro "mondo" di appassionati.

Il limite del mensile è la tempestività delle notizie. Per questo invito tutti, soprattutto in questo periodo, ad informarsi dell'evoluzione continua dell'attività attraverso il sito internet www.asifed.it e la rete social face-book. In questo modo sarà ancora più facile mantenerci vicini e in contatto.

Da parte nostra stiamo già lavorando ai prossimi numeri che, per forza di cose, non avranno la cronaca degli eventi che i Club abitualmente organizzano. Questi spazi saranno occupati da articoli di storia, interviste, monografie di vetture, motociclette, con spazio anche per i mezzi industriali, agricoli, le imbarcazioni e i velivoli. Insomma tutto il mondo che ruota intorno all'Automotoclub Storico Italiano.

In attesa che tornino tempi migliori, nei quali torneremo a vivere con intensità i momenti di aggregazione e convivialità che rappresentano l'essenza della nostra passione e che oggi - speriamo per poco ancora - ci sono preclusi.

Roberto Valentini



Un mondo di VANTAGGI per i tesserati ASI



ASI ha creato tre diverse tipologie di tessere per venire incontro alle specifiche esigenze degli appassionati di motorismo storico.

www.asifed.it

L'IMPORTANTE SARÀ NON DIMENTICARE E IMPARARE!



Cari Amici,

permettetemi di non parlare di tematiche strettamente legate al motorismo storico. Ci stiamo tutti confrontando con qualcosa di sconosciuto, stiamo combattendo contro un evento che ci ha colti impreparati, contro cui ci sentiamo impotenti. Nessuno di noi si aspettava potesse succedere qualcosa del genere. La normalità, in questo momento, sarebbe per noi il regalo più grosso.

Ora c'è bisogno di fare in fretta, di gestire l'emergenza, di raccogliere fondi, di donare il sangue e lo stiamo facendo. All'interno della rivista la descrizione delle nostre iniziative.

Prima o poi questa bufera passerà lasciandosi alle spalle il dolore di tutti coloro che avranno perso i loro cari, sofferto in prima persona a livello fisico e psicologico. Prima o poi questa bufera passerà lasciandosi alle spalle incalcolabili danni economici.

Ciò che mi auguro, con tutto il cuore, è che da questa esperienza sapremo tutti imparare qualcosa.

Ricorderemo l'importanza delle cose semplici, dei valori che stiamo riscoprendo, di non dare tutto per scontato; ricorderemo l'importanza del rispetto reciproco, del rispetto delle regole e del mondo in cui viviamo; l'importanza di dialogare in maniera seria e costruttiva alla ricerca non del proprio vantaggio, ma delle soluzioni migliori ai problemi in campo, coscienti che la comunità in cui viviamo è solo una piccola parte di un'unica grande comunità globalizzata e correlata.

Solo attraverso la riscoperta dei valori più autentici su cui si basa la nostra civiltà, la correttezza, l'etica e il rigore e si potrà arrivare a tutto questo.

Bisogna puntare ad un sistema di sviluppo del nostro Paese e della comunità internazionale che sia veramente equo e sostenibile. Benessere, salute, formazione, attenzione ai giovani sono alcuni dei temi che andranno sviluppati recuperando un rapporto di fiducia reciproca tra gli attori protagonisti di tale percorso.

L'ASI è entrato a far parte della piattaforma della Cabina di Regia "Benessere Italia" della Presidenza del Consiglio dei Ministri perché il motorismo storico è volano, esso stesso, di cultura, promozione territoriale, sviluppo economico, solidarietà, formazione e occupazione. Perché l'associazionismo che rappresentiamo è un modello irrinunciabile e virtuoso di sviluppo economicamente sostenibile del Paese.

Ora dobbiamo tutti impegnarci a superare la crisi. Poi l'importante sarà non scordarci ciò che tutto questo ci ha insegnato. Tra qualche mese spero che ognuno di noi esca da questa bufera un po' cambiato rispetto a quando vi è entrato.

Presidente Automotoclub Storico Italiano



ASIPRESS

NOTIZIARIO UFFICIALE
DELL'AUTOMOTOCLUB
STORICO ITALIANO

Per tutte le informazioni ASI consultare il sito internet: www.asifed.it

STANZIAMENTO PER “INSIEME PER FERMARE IL COVID” UNA DECISIONE UNANIME DEL CONSIGLIO



A causa dell'emergenza nazionale il 18 marzo scorso il Consiglio Federale si è svolto, per la prima volta nella storia dell'ASI, in audio e videoconferenza. In quella occasione il primo punto all'ordine del giorno era il contributo della Federazione alla raccolta fondi INSIEME PER FERMARE IL COVID. Dopo una discussione che ha coinvolto tutti i 12 consiglieri che avevano avuto la possibilità di prendere parte alla conferenza la decisione di donare 1 milione di euro è stata presa all'unanimità.

Il Consiglio ha dato una grande dimostrazione di sensibilità al tema e di responsabilità sociale: nel momento della solidarietà ha dato prova di essere una squadra compatta, senza esitazioni. Voglio riconfermare su La Manovella quanto espresso in quella occasione, cioè il mio parere favorevole ad una iniziativa trasversale sul territorio nazionale in coordinamento con ANCI e con la Cabina di regia della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Un milione di euro è una cifra importante perché ASI è una realtà importante portatrice di passione ed amore per l'Italia, per la sua storia e per la sua popolazione. La donazione sarà peraltro integrata dall'iniziativa avviata da ASI Solidale che vedrà coinvolti i Club in iniziative di supporto specifico sui singoli territori.

Concludo il mio messaggio confessando che il 18 marzo scorso mi sono sentito ancora più fiero di essere Vicepresidente dell'ASI.

Paolo Pininfarina

IL POTERE DELLA SOLIDARIETÀ L'INVITO AI CLUB A COLLABORARE

In questo difficile periodo nel quale l'Italia intera sta subendo il contagio del coronavirus, la nostra Federazione, presente su tutto il territorio nazionale, sta attivando più iniziative che il Consiglio Federale ha messo in atto per essere vicino a tutta la popolazione.

In tutti questi anni trascorsi, gli obiettivi sono stati sempre perseguiti, dettati dagli scopi statutari a tutela del patrimonio motoristico e promozione di tutto ciò che gravita intorno ad esso. Pertanto anche la tutela e la promozione del territorio restano di primaria importanza e da tutto questo nasce il grande intervento economico che ASI ha attuato a favore della nostra Nazione, per contribuire fortemente alle esigenze del contenimento del contagio del coronavirus, ed al contempo aumentare le possibilità di cura di coloro che hanno contratto il Covid-19.

All'inizio di ogni anno la Federazione e i Club federati programmano l'intero calendario di eventi. Ogni manifestazione comporta sforzi economici e organizzativi, pertanto il fermo dell'operatività dei Club, lungo o breve che sia, segnerà un momento difficile e ogni risorsa persa sarà difficile che si possa recuperare in breve tempo. Ma sono certo che il senso di attaccamento e di appartenenza che vive in tutti noi, unito alla forza e l'orgoglio di essere italiani, ci metterà in condizione di rilanciare e promuovere ogni angolo del territorio italiano per far rivivere al più presto sulle nostre strade la passione del motorismo storico, aiutando così la ripresa dell'economia.

Antonio Verzera



**INSIEME PER
FERMARE IL COVID**

Sostieni l'emergenza
con una **donazione** sul sito

www.fermiamoilcovid.it

Raccolta fondi promossa da **UNICEF**, **ANCI** e **ASI** per l'emergenza Covid 19 coordinata dalla Cabina di Regia "Benessere Italia" - Presidenza del Consiglio dei Ministri

COORDINATO DA



PROMOSSO DA



CON IL PATROCINIO DI





UN MILIONE DI EURO A “INSIEME PER FERMARE IL COVID”

È PARTITA IL 16 MARZO LA RACCOLTA FONDI DI ASI E ANCI COORDINATA DALLA CABINA DI REGIA
BENESSERE ITALIA DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

L'Automotoclub Storico Italiano ha donato 1 milione di euro in favore di “INSIEME PER FERMARE IL COVID”, la raccolta fondi promossa dall'ASI stesso insieme ad ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) coordinata dalla Cabina di regia “Benessere Italia” della Presidenza del Consiglio dei Ministri, organo di supporto tecnico-scientifico al Presidente del Consiglio nell'ambito delle politiche per il benessere del Paese e della qualità della vita dei cittadini, che opera in stretta collaborazione con i Ministeri, le Regioni, le Province autonome e gli Enti locali.

Il mondo del motorismo storico, fatto di passione e valori positivi, ha messo in moto la solidarietà con un atto concreto finaliz-

zato al bene comune. ASI Solidale, che promuove e gestisce le attività solidaristiche della Federazione, ha ideato e sviluppato la raccolta fondi con gli altri attori coinvolti. Il contributo stanziato da ASI deriva dalla riallocazione di fondi che erano stati destinati, nel bilancio di previsione del 2020, a progetti di tutela e promozione del motorismo storico e del nostro territorio: eventi culturali, manifestazioni e iniziative varie che non potranno essere realizzate. Vista la gravità dell'emergenza sanitaria in corso, si è ritenuto quindi opportuno sostenere il nostro Paese.

L'iniziativa “INSIEME PER FERMARE IL COVID” è partita il 16 marzo e i fondi raccolti saranno destinati sia ad interventi locali a carattere d'urgenza - come ad esempio l'acquisto di respiratori per le terapie intensive - sia ad attività centralizzate. I progetti saranno identificati in un tavolo di lavoro coordinato dalla Cabina di regia “Benessere Italia”, del quale faranno parte ANCI - in collegamento con il Comitato Operativo della Protezione Civile - e ASI. All'iniziativa si è unita anche l'UNICEF, con la quale l'ASI ha già da tempo intrapreso rapporti di collaborazione che si sono evidenziati con i mini GP abbinati ai più importanti eventi in calendario.

Tutte le informazioni e le modalità di partecipazione alla raccolta fondi “INSIEME PER FERMARE IL COVID” (compresa la donazione on line) si trovano sul sito www.fermiamoilcovid.it.

Questo impegno di solidarietà condiviso da ASI con la Cabina di Regia “Benessere Italia” e ANCI proseguirà nel tempo ed è volontà comune costituire una base di collaborazione più ampia, stabile e duratura. ASI è entrato a far parte della piattaforma “Benessere Italia” perché rappresenta un modello di associazionismo che sostiene un settore, quello del motorismo storico, motore di economia, promozione culturale e turistica del nostro Paese. Un settore in cui anche la formazione è importantissima per mantenere vive le attività ad esso legate, compresa la filiera degli artigiani. L'obiettivo è di collaborare con molti stakeholder, italiani e stranieri, su temi di interesse nazionale e su normative di specifica attinenza.

LA SODDISFAZIONE DI FILOMENA MAGGINO, PRESIDENTE DELLA CABINA DI REGIA BENESSERE ITALIA

“Sono molto felice - dichiara Filomena Maggino, presidente della Cabina di Regia Benessere Italia - che in questo momento così delicato stiamo ricevendo da parte di molti stakeholder tante richieste di sostegno alle istituzioni e soprattutto al nostro Paese. Un esempio sono ASI e ANCI, che hanno avviato un'importante iniziativa di raccolta fondi che vedrà il pieno sostegno della Cabina di Regia Benessere Italia”.



Filomena Maggino

Si aspetta dal motorismo storico una grande risposta?

“Il motorismo storico in generale, rappresenta un mondo fatto di passione e persone - prosegue Filomena Maggino - ovviamente questo crea un connubio autentico. Chi ha rispetto e passione per il patrimonio storico ha sempre risposto con grande slancio alle richieste emergenziali del Paese, e sono sicura che lo farà anche in questa situazione. Anzi, vista la decisione presa del Consiglio dell'ASI, direi che lo sta già facendo”.

Può rappresentare l'inizio di un rapporto sempre più stretto e proficuo per il progetto globale di Benessere Italia?

“Assolutamente sì. Abbiamo già condiviso idee per possibili iniziative future come quella del recupero di professioni artigiane legate al mondo del motorismo storico”.

Il patrimonio culturale del motorismo storico potrà dare il suo contributo allo sviluppo del Paese?

“In generale - conclude Filomena Maggino - la conservazione e il rispetto del patrimonio culturale testimoniano l'identità di un Paese: essa è infatti condizione per lo sviluppo dello stesso. Il motorismo storico, se da una parte consente di costruire tale identità, dall'altra è in grado di promuovere attività e iniziative che contribuiscono allo sviluppo, all'educazione e alla valorizzazione del Paese”.

ANTONIO DECARO: L'ANCI E L'ASI INSIEME PER L'EMERGENZA

TStiamo fronteggiando, con ogni mezzo, una situazione senza precedenti - sono le parole di Antonio Decaro, presidente dell'Anci e sindaco di Bari - con il timore di un contagio di difficile gestione

e le limitazioni per arginarlo che ci disorientano, perché incidono sulle nostre quotidiane abitudini di vita. I sindaci, come tutti i rappresentanti delle istituzioni, sono responsabilmente impegnati contro l'emergenza sanitaria che sta vivendo il Paese. A nome di tutti loro, da presidente dell'Anci, ho aderito convintamente alla raccolta di fondi proposta dall'ASI. Sono certo che, come sempre davanti alle difficoltà, gli italiani manifesteranno tutta la loro capacità di essere solidali e generosi”.

Si aspetta quindi dal mondo del motorismo storico una grande risposta?

“Considero già molto significativo lo stanziamento deciso dal consiglio della vostra associazione. È questo il momento in cui chiunque possa deve fare la sua parte, deve sentire la responsabilità di portare il suo contributo. L'Asi l'ha fatto e gliene sono grato. Sono sicuro che anche i Club, a livello locale, vorranno dimostrare la loro generosità. Proprio la capillarità, che è la stessa linfa che anima l'associazione dei Comuni, è il migliore strumento nei momenti più difficili: in tanti possiamo fare tanto”.

Potrà essere l'inizio di una successiva proficua collaborazione tra Anci e ASI?

“Le città, i Comuni sono interlocutori naturali dell'Asi: gli eventi organizzati dall'Automotoclub Storico Italiano sostengono i nostri sforzi per far conoscere dettagli di scorci, borghi, l'unicità dei nostri territori anche agli stranieri. Il crowdfunding che promuoviamo insieme è un passaggio ulteriore di questo solido rapporto. Valuteremo tutte le possibili relazioni non appena ci saremo messi alle spalle questo momento terribile. Per la ripresa, sarà necessario il contributo di tutti”.



Antonio Decaro



ASI E UNICEF UNITI NELLA SOLIDARIETÀ

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'UNICEF ITALIA FRANCESCO SAMENGO

Oltre alla Cabina di regia di Benessere Italia e all'ANCI, alla campagna promossa dall'ASI "Insieme per fermare il COVID" ha aderito prontamente anche l'UNICEF, con cui l'ASI ha già avviato da tempo una proficua collaborazione attraverso la Commissione Attività Solidali.

Abbiamo chiesto al presidente dell'UNICEF, Francesco Samengo quale è e quale sarà il ruolo della sua associazione in questa fase difficile della pandemia.



Francesco Samengo

Come sta affrontando l'unicef questa pandemia?

In questi mesi la diffusione del coronavirus ha viaggiato più veloce della nostra capacità di comprensione e di reazione, oltrepassando confini e barriere e sconvolgendo la vita dei bambini e delle famiglie in tutto il mondo.

Stiamo vivendo un dramma epocale e condividiamo lo stesso dolore, incertezza e smarrimento di tante famiglie. Ma la storia e la missione dell'UNICEF ci ricordano che non possiamo fermarci o arrenderci, come non abbiamo mai fatto in tante crisi umanitarie internazionali fin dalla nascita della nostra organizzazione.

Fin dall'inizio di questa emergenza sanitaria abbiamo lavorato a livello globale per aiutare a prevenire la diffusione del virus fra le comunità nei paesi colpiti, luoghi del mondo dove spesso la sofferenza e la povertà fanno parte del vissuto quotidiano e dove i sistemi sanitari, fragili in tempo di normalità, rischiano di crollare completamente sotto un attacco così devastante.

L'azione dell'UNICEF è rivolta a tutte le famiglie e i bambini in tanti paesi del mondo colpiti da questa pandemia. Da gennaio siamo intervenuti in molte aree: in primo luogo in Cina, dove abbiamo consegnato al governo cinese centinaia di migliaia di mascherine N95, mascherine chirurgiche, tute protettive, camici, occhiali protettivi, guanti chirurgici e per test, kit per la raccolta di campioni, termometri.

Ma anche Laos, in Malesia, dove abbiamo fornito dispositivi di protezione individuale essenziali, altri aiuti medici a sostegno della risposta del sistema sanitario e per il lavaggio delle mani. In Asia orientale e Pacifico abbiamo raggiunto oltre 80 milioni di perso-

ne con aiuti e messaggi di prevenzione del contagio. In Asia meridionale, abbiamo raggiunto 36 milioni di persone con messaggi chiave sulla prevenzione, utilizzando diverse piattaforme social.

Non tutti hanno l'opportunità, le risorse, le capacità di proteggersi, perché i più vulnerabili rimangono sempre indietro, nel mondo ricco e nel mondo povero. Non possiamo permetterlo, nessuno deve essere lasciato indietro.

Come interviene l'unicef in italia nella lotta al coronavirus?

L'Italia sta vivendo in prima linea la più grave crisi sanitaria globale degli ultimi 100 anni, inaspettata e di proporzioni gigantesche. Vista la drammatica situazione, l'UNICEF ha deciso in via eccezionale di inviare aiuti anche all'Italia, in particolare: maschere chirurgiche, guanti chirurgici e per test, tute e occhiali protettivi, mascherine, camici e termometri. In supporto del Governo italiano, del Commissario straordinario per l'emergenza coronavirus Domenico Arcuri e della Protezione Civile verranno individuate strutture sanitarie di aree dove c'è più necessità di avere subito disponibili queste importanti materiali sanitari per contrastare e contenere il diffondersi del Covid-19. Da parte dell'UNICEF questo rappresenta un primo aiuto concreto - a cui ne seguiranno altri - per dare un supporto reale agli operatori sanitari impegnati in prima linea nel nostro paese.

Voglio ricordare che l'Italia nel secondo dopoguerra fu uno dei paesi europei maggiormente aiutati dall'UNICEF, nato nel 1946 proprio per aiutare i bambini vittime del conflitto. In quegli anni si impose un grande lavoro di ricostruzione che aprì un capitolo nuovo nella collaborazione tra i popoli e rinnovò la speranza di vasti orizzonti di pace.

Molti ospedali erano stati distrutti, altri semplicemente non avevano abbastanza medici, infermieri, attrezzature e medicine per funzionare. Alla fine della guerra quasi tutti i bambini europei erano malnutriti e presentavano gravi ritardi nella crescita per mancanza di latte e cibo, non avevano indumenti, scarpe per poter andare a scuola e spesso neppure un tetto.

L'Italia fu tra i primi paesi a ricevere aiuti dall'UNICEF e anche questo ha contribuito a darci la forza di riedificare il nostro paese. Oggi, per la prima volta dalla fine degli anni Quaranta, sono stati nuovamente stanziati aiuti dell'UNICEF all'Italia. È indubbiamente una situazione eccezionale che necessita di unità e di solidarietà.

Perché l'unicef italia ha deciso di aderire alla cabina di regia "benessere italia"?

Come Presidente dell'UNICEF Italia sono molto lieto che la nostra organizzazione sia entrata nella cabina di regia "Benessere Italia" della Presidenza del Consiglio dei Ministri, insieme ad ASI e ANCI, con i quali collaboriamo da anni. Sono orgoglioso di mettere a disposizione del Commissario straordinario Arcuri, della Protezione Civile, e dell'intero Stato italiano, la nostra esperienza, la nostra passione e il nostro sostegno.

Siamo parte di un tutto, non è pensabile raggiungere i migliori risultati senza un'azione comune. Questo è l'imperativo che muove la nostra scelta. La lotta contro il Covid-19 richiama tutti noi a essere responsabili delle nostre azioni perché, adesso più che mai, dobbiamo comprendere il valore dell'interdipendenza delle nostre vite e che ogni nostra azione influisce sulla vita degli altri. Per far fronte a questa drammatica emergenza è fondamentale lavorare in sinergia, come una vera e propria "squadra" costituita da partner eccellenti e consolidati sul territorio italiano.

Abbiamo avuto troppe perdite di vite umane, le famiglie hanno vissuto lo strazio della separazione dai loro cari senza poterli vedere, abbracciare, accompagnarli negli ultimi istanti di vita. Sono prove durissime che mai potranno essere dimenticate.

Moltissimi hanno sacrificato la propria vita per salvare quella degli altri e molti altri la mettono a rischio ogni giorno per continuare a proteggere la comunità intera: ringrazio dal profondo del cuore i medici, gli infermieri e tutti gli operatori sanitari, ma anche coloro che hanno lavorato per assicurarci i servizi e i beni essenziali, in molti casi anche come volontari per assistere gli ultimi tra gli ultimi.

ANTONIO DURSO: UN RAPPORTO CONSOLIDATO



Il responsabile della Commissione Attività Solidali dell'ASI, Antonio Durso, ci spiega come prosegue la collaborazione e a cosa è finalizzata, anche oltre l'emergenza legata a coronavirus.

"Già da oltre un anno l'Automotoclub Storico Italiano è impegnato al fianco di UNICEF Italia - spiega Antonio Durso - principale organizzazione per la tutela dei diritti dell'infanzia nel mondo, in un progetto internazionale di prevenzione degli incidenti stradali, che in molti paesi risulta essere tra le principali cause di mortalità dei bambini in età scolare. L'anno scorso - e l'iniziativa è prevista anche quest'anno non appena si saranno chiariti gli effetti dei provvedimenti legati al coronavirus - si sono svolti in concomitanza con alcuni eventi a calendario ASI i mini GP per sensibilizzare l'opinione pubblica sull'argomento".

"È stimato, infatti, che ogni giorno nel mondo 500 bambini muoiono e 2.000 rimangono gravemente feriti per cause collegate alla sicurezza stradale, soprattutto durante il tragitto per raggiungere la scuola. Per contribuire allo sviluppo di politiche di prevenzione in questa sfida globale, il programma "Rights of Way", che stanziava un milione di dollari all'anno per tre anni di interventi, è stato implementato e sostenuto direttamente anche da ASI".



SOLIDARIETÀ DALLA CINA

Il legame che si è creato tra l'ASI e la FCCC (Federation of Classic Car China) in occasione dell'organizzazione del Marco Polo Silk Road Classic Raid, ha fatto sì che, in un momento difficile per le due nazioni, si sviluppasse una rete di solidarietà internazionale.

Avendo dovuto rinviare per ovvi motivi l'evento rievocativo di 50 anni di relazioni tra Italia e Cina, è rimasta la comune intenzione di proporre l'evento nel 2021. Nel frattempo da parte della Federazione cinese è partita un'iniziativa solidale che coinvolge tutte le comunità cinesi del mondo in una raccolta di fondi a favore della lotta a coronavirus in Italia. La raccolta viene effettuata attraverso la China Culture Association che si occuperà poi di trasferire i fondi in Italia.

Ma non solo. L'Italia è stata "adottata" a livello di aiuti per questo particolare periodo dalla regione del Sichuan, la cui capitale Chengdu dista circa 700 chilometri da Xi'an, meta finale del raid perché l'antica Via della seta partiva proprio da qui e da qui ebbero inizio, duemila anni fa, i primi rapporti tra Occidente ed Estremo oriente. Un'adozione dovuta a sua volta al fatto che l'Italia fu una delle prime nazioni che intervenne nel 2008 in occasione del terremoto nel Sichuan che causò la morte di 69.000 persone. Oggi la Cina, riconoscente di questo aiuto, si è immediatamente attivata per aiutare il popolo amico italiano.

Gli organizzatori stanno valutando, nell'edizione 2021 del Marco Polo Silk Road Classic Raid di proseguire con una delegazione italiana fino a Chengdu, in segno di gratitudine per le iniziative intraprese in questo momento difficile.

L'azione è stata promossa dalla FCCC, il cui presidente Wu Zheng ha fatto giungere parole di conforto agli appassionati italiani attraverso La Manovella: "il 2020 è un anno molto speciale per le nostre due nazioni - ha detto il presidente della FCCC - in quanto è il cinquantesimo anniversario dello stabilimento delle relazioni diplomatiche tra Italia e Cina e inoltre l'anno dello scambio culturale tra Cina e Italia. Ora entrambe le nostre nazioni stanno soffrendo a causa del coronavirus. Al momento la situazione in Italia è di cruciale importanza e, come partner di ASI, FCCC non starà in disparte e si attiverà per superare le difficoltà in atto. Speriamo sinceramente che la vita pubblica, sociale ed economica ritornerà molto presto alla normalità nel mondo e nelle nostre due nazioni".

"La nostra - prosegue Wu Zheng - è una organizzazione no-profit di automobili d'epoca ufficialmente riconosciuta in Cina (NGO). È stata fondata nel febbraio del 2015 e si dedica a creare una piattaforma di scambio di informazioni su automobili d'epoca nazionali e internazionali e le varie parti. L'organizzazione fa parte della Chinese Culture Promotion Society (CCPS), che è direttamente responsabile per il ministero della cultura e del turismo di PRC

(MCT), e appartiene alla cultura NGO in Cina". Nel 2004, la CCPS vinse il titolo onorario di "national advanced NGO".

Dal canto suo l'ASI si è dato da tempo disponibile per organizzare un training di formazione per i futuri commissari cinesi, che saranno chiamati al compito di certificare le vetture della loro Federazione.



La presentazione del Marco Polo Silk Road Classic Raid a Milano Autoclassica. Da sinistra: Tan Bo, Giuseppe Dell'Aversano, Juan Simoni, Gianmaria Aghem, Marco Rodda, Tiddo Bresters, Wu Zheng, Ugo Amodeo, Alberto Scuro, Antonio Verzera e Francesco Battista.



Fai un preventivo su www.pertesicuro.com

ESEMPI INDICATIVI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

NORD

1	100 €	mezzo di almeno 20 anni con certificato d'identità ASI
1	110 €	mezzo con età > 40 anni iscritto ASI
2/3	191 €	mezzi con età > 25 anni iscritti ASI
2/3	269 €	mezzi di almeno 20 anni iscritti ASI
4/6	232 €	mezzi con età > 25 anni iscritti ASI

CENTRO

1	110 €	mezzo di almeno 20 anni con certificato d'identità ASI
1	120 €	mezzo con età > 40 anni iscritto ASI
2/3	217 €	mezzi con età > 25 anni iscritti ASI
2/3	310 €	mezzi di almeno 20 anni iscritti ASI
4/6	269 €	mezzi con età > 25 anni iscritti ASI

SUD

1	120 €	mezzo di almeno 20 anni con certificato d'identità ASI
1	130 €	mezzo con età > 40 anni iscritto ASI
2/3	227 €	mezzi con età > 25 anni iscritta ASI
2/3	330 €	mezzi di almeno 20 anni iscritti ASI
4/6	284 €	mezzi con età > 25 anni iscritti ASI

Oltre il sesto mezzo prezzi in diminuzione per singola unità.

- Guida libera per i maggiori di 25 anni con possibilità di inserire fino a cinque conducenti di età compresa fra i 18 e i 25 anni.
- Massimale RCA 6.070.000,00 euro persone + 1.220.000,00 euro cose/animali
- Polizza RCA cumulativa
- Forma tariffaria franchigia fissa 150,00 euro un veicolo circolante alla volta - possibilità di opzionare la contemporaneità di guida fino a 4 mezzi

- Infurtuni conducente 60.000,00 euro IP - 60.000,00 euro morte
- Tutela legale
- Garanzie prestate durante le gare di regolarità
- Traino in caso di incidente stradale e/o avaria
- Incendio primo fuoco 7.000,00 euro
- Rinuncia alla rivalsa come da condizioni

NOTA: la presente pubblicità ha finalità puramente illustrative, il cliente prima della sottoscrizione della polizza deve prendere visione delle norme di accesso al prodotto, del fascicolo informativo e delle condizioni di polizza relative alle coperture offerte, disponibile presso l'Agenzia Per Te Srl e sul sito www.pertesicuro.com

Per Te S.r.l.

Via Beaumont, 10 — 10143 Torino — T: +39 0110883111 — F: +39 0110883110
info@pertesicuro.com — perte@legalmail.it — www.pertesicuro.com
Iscrizione al registro degli intermediari Per Te Srl n. A000391451 dal 15/09/2011
Responsabili dell'attività di intermediazione:
Tricomi Emanuela Numero Iscrizione RUI A000170367 dal 22/04/2007
Tricomi Roberto Numero Iscrizione RUI A000166705 dal 01/02/2008
Consultabile presso il sito www.ivass.it

**PER INFORMAZIONI
011 0883111**

IL MESSAGGIO DEL PRESIDENTE DELLA FIVA TIDDO BRESTERS

La crisi del Covid-19 è oggi una pandemia che interessa praticamente tutto il mondo. Troppi nostri concittadini ne sono già stati vittima, a partire dall'Asia, per arrivare in Europa e ora in altri angoli del Pianeta.

Molti importanti avvenimenti del nostro comparto, compresi importanti saloni, sono stati annullati o rinviati. Posso immaginare la delusione dei club, degli organizzatori e dei partecipanti tutti, senza parlare del danno materiale che ciò purtroppo genera: Il nostro Comitato Manifestazioni ha già inviato un messaggio a membri e organizzatori di eventi FIVA riguardo alle conseguenze di questo drammatico momento.

Questa crisi avrà conseguenze imprevedibili e probabilmente importanti per il mondo dei veicoli d'epoca. Ecco perché vi invitiamo a seguire l'evolversi dell'impatto su di voi, sui vostri soci, sul movimento motoristico dei vostri paesi e tenerci costantemente informati nelle settimane a venire circa i seguenti aspetti:

- L'organizzazione degli avvenimenti da parte dei club e dei professionisti del settore.
- Le conseguenze per l'indotto del motorismo d'epoca e se questo rientra nei piani finanziari di ausilio varati dai rispettivi governi.
- Ma soprattutto: se avete deciso di indire iniziative benefiche in favore della lotta per il Covid-19 - così come già hanno fatto ASI e ANF (Cina) (<http://www.asifed.it/17106-2/17106/>).

Invitiamo ovviamente i nostri membri professionisti a farci sapere delle difficoltà che stanno affrontando. Le informazioni fornite verranno utilizzate per determinare se e come potremmo supportarvi durante questa crisi. In più ci aiuteranno anche ad adattare le nostre strategie per prepararci al momento in cui la crisi verrà superata e la società potrà tornare alla sua normalità.

Qualunque cosa accada dopo, siate certi che i nostri veicoli storici sopravviveranno a questa crisi, così come la nostra passione.

Nel frattempo, speriamo sinceramente che voi siate in salute. Vi invitiamo a seguire questo saggio consiglio del signor Zong, presidente del nostro ANF nella Repubblica Popolare Cinese: *"Secondo l'esperienza cinese, tu e la tua famiglia dovrete rimanere a casa. È la scelta più sicura. Data l'ubiquità del virus, la negligenza può portare a un disastro."*

Buona fortuna e state al sicuro per il vostro futuro.

PIÙ FORZA A LA MANOVELLA

Sin dalla fondazione dell'Automotoclub Storico Italiano La Manovella ha accompagnato la vita di tutti gli appassionati che hanno aderito nei decenni alla nostra Federazione di Club. È stata una presenza costante, apprezzata dai tesserati, anche per il ruolo culturale e di aggregazione che puntualmente svolge ogni mese.

Negli anni si è fatta apprezzare non solo dagli appassionati, ma anche dal mondo politico, che in molti casi ha conosciuto la nostra associazione attraverso La Manovella, specchio fedele di un movimento che mette la cultura al primo posto. Anno dopo anno ha saputo aggiornarsi e adeguarsi ai tempi, rispondendo alle esigenze dei lettori.

Oggi, grazie alla passione dei tesserati, per diffusione La Manovella è leader nel suo settore e questa è per noi una grande responsabilità. Attraverso la nostra rivista possiamo inserirci in un contesto più ampio, che coinvolge la società civile, seguendo quanto sta facendo l'Automotoclub Storico Italiano, soprattutto in questi difficili giorni in cui è protagonista nei progetti di aiuto all'intera Nazione nell'ambito della Cabina di Regia Benessere Italia.

Per l'ASI rappresenta un fiore all'occhiello e il Consiglio federale, attraverso l'editore ASI Service, ha deciso di investire per migliorare ulteriormente la qualità del prodotto. In questo ultimo anno molte novità hanno riguardato la nostra rivista. Grazie ad un impegno collettivo si è riusciti a dare una precisa identità sia grafica che di contenuti, iniziando anche collaborazioni importanti con le maggiori firme del motorismo che hanno accettato entusiasti di collaborare con noi. Ora un ulteriore passo in avanti. In controtendenza rispetto ad altre realtà si è deciso di rendere La Manovella ancora più bella, con alcuni importanti accorgimenti tecnici. Da questo numero viene infatti utilizzata una carta di qualità superiore per le pagine interne che permetterà una ulteriore brillantezza delle foto mentre, per la copertina, abbiamo scelto una verniciatura lucida di alto spessore.

All'interno della rivista continueremo a divulgare con precisione e passione le vicende della storia del motorismo, annunciandovi sin da ora che il progetto di ASI Service è ancora più ampio e presto vi daremo notizie di nuove importanti iniziative. Per quanto riguarda la globalità dell'attività della Casa editrice, abbiamo intrapreso già da alcuni mesi una nuova strada, che ha portato a produrre libri di qualità, tutti rigorosamente bilingue, a prezzi contenuti. Abbiamo in cantiere altri titoli e altri prestigiosi autori per soddisfare sempre di più la legittima curiosità dei nostri lettori.

Vi terremo costantemente informati.

Stefano Chiminelli



CORONAVIRUS: RINVIATI GLI EVENTI DEI MESI DI APRILE E MAGGIO

ASI MOTOSHOW, ASI GO-KART SHOW ANNULLATI
IL CONCORSO DI ELEGANZA CITTÀ DI TORINO POSTICIPATO

Alla luce di quanto sta succedendo, non solo in Italia, a causa del diffondersi del Coronavirus, l'ASI intende fare la sua parte nel contesto della società civile, come avrete letto nella consueta lettera del presidente. Pertanto sono state prese alcune decisioni in merito alle manifestazioni organizzate da ASI, programmate nei mesi di aprile e maggio, che vengono tutte rimandate. Già nel mese di marzo non si è potuto svolgere "Eva al Volante", l'evento riservato alle signore.

Annullati ASI Motoshow, che si sarebbe dovuto tenere a Varano de' Melegari dall'8 al 10 maggio, e ASI Go-kart Show, programmato a Jesolo dal 15 al 17 maggio. Entrambi gli eventi hanno una forte presenza di stranieri e, in una situazione complicata come quella generata da questa pandemia, diventerebbe comunque difficile gestirne tutti gli aspetti anche in caso di rinvio. Se ne parlerà con edizioni ancora più ricche e partecipate.

Il Concorso di Eleganza Città di Torino, che festeggia i 90 anni Pininfarina, si svolgerà in autunno.

Il Consiglio Federale ha inoltre deciso **l'annullamento o la so-**

spensione di tutte le manifestazioni e gli eventi associativi e ricreativi di ogni tipologia che era previsto si svolgessero sotto l'egida e/o il collegamento all'ASI fino al 31 maggio 2020. Per questa ragione non pubblichiamo - come avviene di consueto - il calendario degli eventi dei due mesi successivi. Molte manifestazioni organizzate dai Club saranno annullate, altre rinviate a date successive, che verranno pubblicate sia su la Manovella sia sul sito www.asifed.it, nella sezione manifestazioni.

Anche le conferenze proposte ai Club dalla Commissione Cultura subiscono spostamenti di date e nuove collocazioni. La Commissione ha predisposto un "catalogo" che comprende decine di titoli su svariati temi storici e l'attività in tal senso verrà ripresa appena possibile.

Rinviato al 2021 anche il grande evento "Marco Polo Silk Road" nato dalla collaborazione tra l'Automotoclub Storico Italiano e la Federation of Classic Car China per celebrare i 50 anni dei rapporti diplomatici tra Italia e Cina: un raid tra Venezia e Xi'an che sarebbe partito il 18 settembre 2020 per concludersi il 30 otto-

ASI ADERISCE ALL'INIZIATIVA AVIS

Una delle emergenze sanitarie evidenziatesi con il coronavirus è stata un'iniziale diminuzione della raccolta di sangue. L'ASI ha così deciso di aderire alla campagna dell'AVIS #EscoSoloPerDonare, invitando i tesserati a donare il sangue.

Il 16 marzo scorso abbiamo chiesto un parere a Gianpietro Briola, presidente nazionale dell'AVIS, che ci ha aggiornato sui primi risultati della campagna:

«Nei giorni scorsi abbiamo lanciato una campagna di comunicazione dal titolo #EscoSoloPerDonare, che spiega come è possibile donare in modo sicuro in un periodo così delicato per l'Italia e il mondo intero.

Anche in questa occasione, così come accaduto in altri momenti difficili del nostro Paese, gli italiani hanno risposto in modo significativo agli appelli al dono, dimostrando ancora una volta di essere un popolo sensibile, solidale e responsabile.

L'afflusso di donatori, nuovi e periodici, è stato molto alto in tutte le regioni, comprese quelle più colpite dall'emergenza, come ad esempio la Lombardia che è addirittura riuscita a mettere a disposizione delle altre regioni 110 sacche. Il nostro compito è garantire che la donazione sia effettuata in maniera sicura seguendo una serie di raccomandazioni a partire dalla prenotazione telefonica, che permette non solo di evitare assembramenti, ma anche di programmare attentamente i flussi anche nelle prossime settimane, per garantire la continuità di tutto il sistema».

METTI IN MOTO LA SOLIDARIETÀ

DONA IL TUO SANGUE

#escosoloperdonare
C'è bisogno di sangue, ora più che mai
Partecipa all'iniziativa di ASI e AVIS
www.avis.it/coronavirus

AVIS
ASSOCIAZIONE VOLONTARI ITALIANI SANGUE DON



bre dopo aver attraversato 11 Paesi. La difficile situazione che si è creata in questi mesi a livello globale ha portato le due federazioni alla condivisione di un nuovo accordo per portare a compimento nel 2021 un'iniziativa culturale di grande rilievo.

SEGRETERIA ATTIVA, SESSIONI DI CERTIFICAZIONE RIMANDATE

In questo periodo, pur con largo uso dello smart working, tutti i servizi di segreteria sono comunque attivi e garantiti. Le sessioni di certificazione sono invece annullate fino al 30 maggio e, nel frattempo, verrà elaborato un nuovo calendario per garantire la possibilità di sottoporre il proprio veicolo all'esame entro fine anno. I Club operano nel rispetto delle norme di sicurezza, evitando contatti diretti con i tesserati.

Anche l'Agenzia Per Te è a disposizione dei tesserati per la stipula o il rinnovo delle polizze assicurative non agli sportelli, ma attraverso la piattaforma internet www.pertesicuro.com, dove è possibile sbrigare le pratiche. Sono attivi anche l'indirizzo di posta elettronica info@pertesicuro.com e il telefono 011.0883111.

RINVIATA L'ASSEMBLEA

Il Consiglio Federale aveva previsto di tenere l'Assemblea dei soci il prossimo 18 aprile, a Torino. Vista l'emergenza sanitaria legata al Covid 19, è probabile che il Consiglio Federale, alla prima riunione utile che potrà effettuare, deciderà di posticiparla al mese di maggio, come risulta possibile in base all'Art. 10 dello Statuto.



COMMISSIONE TECNICA NAZIONALE AUTO

NUOVE REGOLE PER LE CERTIFICAZIONI

Parafasando il gergo automobilistico che tanto ci appartiene, dopo un grande lavoro di "messa a punto", la CTNA con il suo Comitato di Presidenza, ha proposto al Consiglio Federale un nuovo Regolamento di rilascio che regola l'emissione del CRS (Certificato di Rilevanza Storica) e del Certificato d'Identità, la così detta "Targa Oro", che è stato approvato ed è attualmente in vigore.

Il regolamento precedente necessitava di essere svecchiato e dettagliato sotto vari aspetti. Per il CRS, grazie ad un tavolo di lavoro condotto dal presidente Alberto Scuro con la Motorizzazione, sono scaturite, e immediatamente deliberate dal Consiglio federale, le linee guida del nuovo documento, che permettono di valutare correttamente l'emissione del Certificato. Queste attuali normative sul rilascio del CRS, sono state altresì varate per tutelare i tesserati e il prezioso operato dei Tecnici di Club. La CTNA come tutti sapete, non è solamente formata dai Commissari Tecnici Nazionali ma anche e soprattutto, dai circa 800 Commissari Tecnici di Club.

Il C.T. di Club, oggi è una figura ancora più importante, perché fa parte, come tutti i CT nazionali, di un elenco che viene trasmesso alla Motorizzazione Civile e periodicamente aggiornato. Il tecnico di Club assiste il tesserato nelle operazioni atte alla certificazione del veicolo. E' il primo vero filtro, cioè colui che si adopera per verificare sul campo che le caratteristiche tecniche del mezzo siano congrue; controlla le caratteristiche di originalità e di conservazione del veicolo. Naturalmente, queste caratteristiche di autenticità, devono rimanere inalterate nel tempo. Il proprietario del veicolo che diventa di inte-

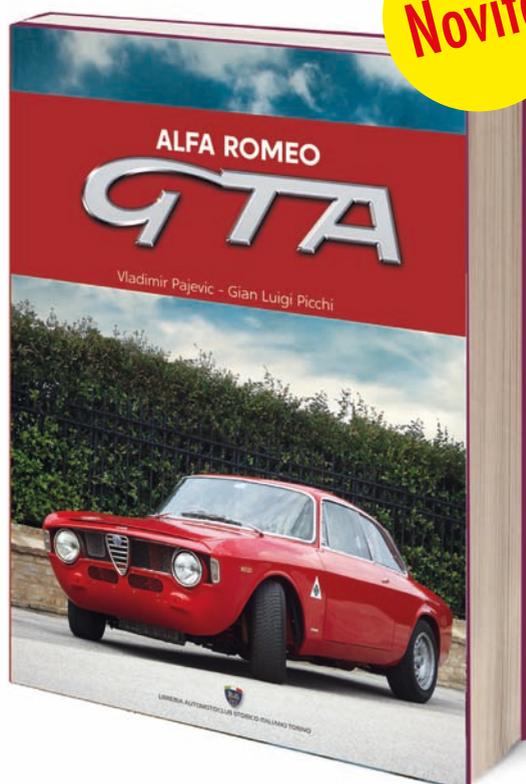
resse storico oltre a dichiarare di essere consapevole di quello che è il corretto utilizzo di tali veicoli si impegna a mantenere tali caratteristiche inalterate nel tempo. L'ASI si riserva la possibilità di fare controlli a campione per controllare il mantenimento delle stesse e qualora fossero state perse potrà cancellare tale veicolo tra quelli iscritti al registro e segnalare la cancellazione alla Motorizzazione. Anche per il Certificato di Identità, sono cambiate alcune cose. La Targa "Oro" viene considerata come una vera e propria "Laurea" per il veicolo preso in esame. La nuova domanda istruita dal socio tramite l'apporto del CT di Club, prevede una compilazione adeguata di tutte le voci tecniche, deve presentare una completa campionatura di tessuti e colori vernici. Quando il veicolo viene inviato in sessione di verifica, il CT Nazionale esperto di marca e/o modello, verifica l'esatta attinenza fra motore e telaio, controlla la corrispondenza degli abbinamenti previsti fra interni/selleria e tinta esterna e tutto quanto, sia più attinente alle specifiche dettate dalla Casa costruttrice, all'epoca della sua commercializzazione.

Il Comitato di Presidenza, oltre alla formazione dei Commissari Tecnici Nazionali, già eseguita, ha previsto un nuovo percorso formativo fatto da vari incontri su tutto il territorio nazionale atti alla presentazione dei nuovi regolamenti dedicati ai Commissari Tecnici di Club. Siamo riusciti per ora a farne solo due, uno a Verona per il Triveneto e uno a Ferrara per una parte dell'Emilia Romagna. Poi, il Covid 19, ci ha fermato.

Vittorio Valbonesi, presidente CTNA



Novità



ALFA ROMEO GTA

€ 28.00

Vladimir Pajevic - Gian Luigi Picchi

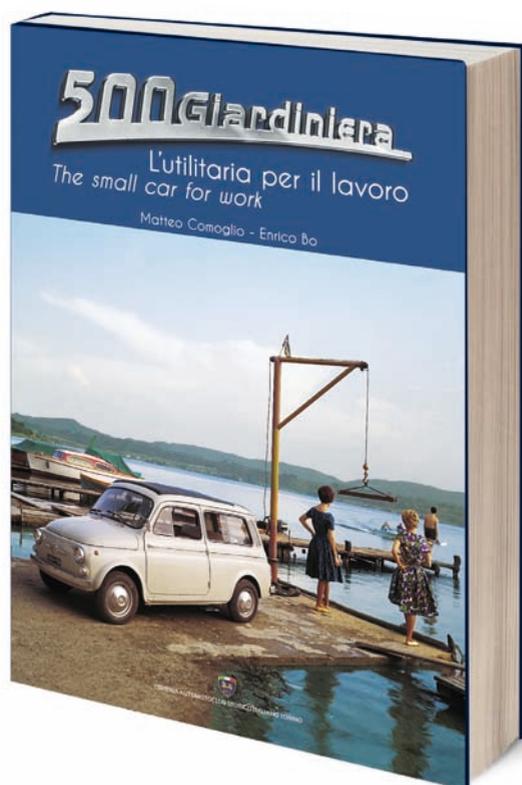
Pag. 144 - Formato 21 x 29,7 mm - Copertina cartonata - testi in italiano e in inglese.

La GTA. Acronimo della Gran Turismo Alleggerita: tre lettere profondamente incise nella memoria collettiva di tutti gli appassionati - e non solo - del mondo delle corse automobilistiche.

Della vita e dei miracoli compiuti dalla macchina della Casa del Biscione oramai si sa ogni cosa: questo libro vuole raccontare la parte meno conosciuta del racconto sulla GTA - il suo progetto, il suo lato tecnico, l'evoluzione che ha conosciuto negli anni - fino ad arrivare al suo incredibile *palmarès*, unico nella storia dell'auto sport.

Vladimir Pajevic, appassionato del marchio Alfa Romeo e all'epoca *gentleman-driver*, e Gian Luigi Picchi, grande campione dell'automobilismo italiano, che con la GTA vinse l'*European Touring Car Championship* nel 1972, hanno scritto questo piccolo *vademecum* con l'intento di rispondere alle domande (frequenti e meno) sulla GTA in un linguaggio semplice e chiaro.

Nonostante il prevalente colore tecnico del materiale, si tratta di un manuale in grado di offrire anche ad un pubblico non specializzato la panoramica di tutti i dati tecnici rilevanti, nonché l'esperienza diretta di pilotaggio della GTA da corsa da parte di Gian Luigi Picchi, uno dei migliori interpreti dei giorni di gloria della mitica vettura.



500 GIARDINIERA L'utilitaria per il lavoro

€ 28.00

Matteo Comoglio - Enrico Bo

Pag. 128 - Formato 21 x 29,7 mm Copertina cartonata
Testi in italiano e in inglese

Come già per il volume dedicato alla berlina, anche in questo caso la ricerca documentale è stata approfondita e basata su fonti sicure, così da poter riportare tutte le informazioni necessarie per affrontare il corretto restauro. Il libro percorre tutta la produzione dal 1960 fino al 1977, abbracciando anche la storia della 500 Giardiniera a marchio Autobianchi. Vista la scarsa bibliografia presente su questa vettura, il volume si propone di essere un punto di riferimento per tutti coloro che cercano informazioni oppure vogliono restaurare la propria Giardiniera secondo le specifiche d'origine. Sono riportati tutti gli abbinamenti colori-interno, tutte le modifiche principali e le diverse serie.



FIAT 500 - l'utilitaria della libertà - the freedom car

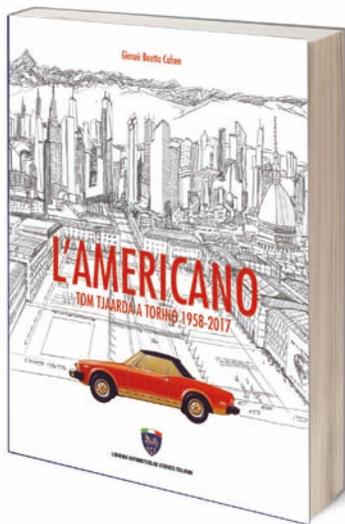
€ 35.00

Matteo Comoglio - Enrico Bo

Pag. 216 - Formato 21x 29,7 mm - Copertina cartonata.

Testi in italiano e in inglese

Questo libro è una guida utile per tutti coloro che intendono conoscere a fondo e restaurare la 500. Spesso quando si affronta il restauro ci si basa sul "sentito dire", oppure su informazioni non supportate da adeguato materiale. Qui si è cercato di racchiudere tutte le informazioni per affrontare un restauro filologicamente e storicamente corretto. Si parla di colori, di abbinamenti, di fornitori e di singoli componenti. Tutte le informazioni sono basate su documenti cartacei inconfutabili, cataloghi ricambi, manuali d'officina e complessivi di finizione della Fiat stessa, frutto di una minuziosa e lunga ricerca, fatta per pura passione della 500. Oltre ad un intero capitolo dedicato al restauro con alcuni consigli sull'acquisto della vettura e su come affrontarlo.



L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017

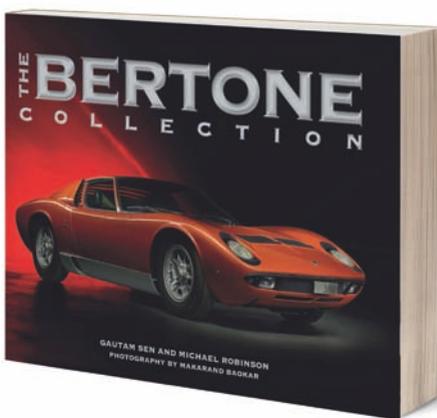
€ 48.00

Giosuè Boetto Cohen

Pag. 328 - Formato 23x 29,7 mm. Copertina brossurata con alette.

Testi in italiano e in inglese

"L'Americano", la storia di Tom Tjaarda a Torino, non è solo quella delle sue bellissime automobili. Appartiene al genere delle avventure dei ragazzi coraggiosi. Quelli che attraversano gli oceani, si buttano a capofitto, colgono al volo le occasioni della vita. Riescono ad arrivare dove vogliono e a fare i conti con pensieri profondi. Di questi giovani la letteratura è piena, alcuni sono diventati protagonisti di fantastici romanzi. Questa biografia "romanzata" attraversa metà del XX Secolo. Tjaarda incrocia compagni di viaggio straordinari: da Luigi Segre a Battista e Sergio Pininfarina, da Renzo Carli a Franco Martinengo, a Giorgetto Giugiaro e, naturalmente, Alejandro De Tomaso. Automobili, uomini e tutta un'epoca ormai scomparsa. Un modo nuovo di raccontare la storia.



THE BERTONE COLLECTION

€ 79.00

Gautam Sen and Michael Robinson

Pag. 356 - Formato 21,9 x 29 mm - 367 foto a colori. Testi in italiano e in inglese

Molti dei veicoli iconici della seconda metà del ventesimo secolo sono usciti dagli stabilimenti della Carrozzeria Bertone, così come dagli studi di design di Stile Bertone: dalle semplici ma bellissime Fiat, Citroën e BMW, alle molte e strabilianti Alfa Romeo, Lancia, Maserati e Lamborghini... Un susseguirsi di concept car all'avanguardia negli anni '60 e

'70 rafforzò ulteriormente la convinzione che Bertone fosse non solo il più audace, ma anche il più progressivo e innovativo di tutti gli studi di design italiani di sempre. Diverse delle importanti concept car, nonché i modelli emblematici di produzione dello studio di design di Bertone, furono conservati o successivamente raccolti dal carrozziere in un museo privato, ospitato nello Stile Bertone, vicino a Torino. Questo libro parla delle macchine straordinarie della Collezione Bertone, acquistate dall'ASI - Automotoclub Storico Italiano.

OFFERTA SPECIALE!
Libro + Modellino Lamborghini Miura
EDIZ. LIMITATA a soli € 99



FIAT 500: UN ATTO TERZO ECOLOGICO E SEMPRE PIÙ GLAMOUR

La presentazione free nel centro di Milano, uno spot pubblicitario con protagonista Leonardo di Caprio, la nomina a Honorary Member di "Altagama" (l'associazione che riunisce le migliori imprese italiane che promuovono nel mondo l'eccellenza del Bel Paese) ma soprattutto un lancio in una inedita versione Full Electric. Tutto questo è stata la premiere assoluta della nuova Fiat 500, la terza generazione: un'auto iconica, assolutamente fedele a sé stessa ma in grado di racchiudere in sé una miriade di innovazioni che in Fiat non si vedevano tutte insieme da un po'. Sì, perché la nuova city car glamour del marchio Torinese, rinata nel 2007 per celebrare i 50 anni della prima, mitica, bicilindrica diventata la leggenda su quattro ruote per antonomasia, oggi si presenta più glamour e alla moda che mai ma anche mossa da un propulsore completamente elettrico, la prima vettura del Lingotto a nascere espressamente così, alimentazione sulla quale la Fiat ha temporeggiato fino a ora. Ma, in pieno stile FCA, la rincorsa a mettersi in pari con gli altri costruttori è arrivata decisa e fragorosa: "It's time to take action to create a better future", dice Leonardo di Caprio, impegnatissimo attivista per la protezione dell'Ambiente e la salvaguardia del Pianeta, nel video-manifesto "All-In" che ha preceduto lo svelamento della vettura (avvenuto a Palazzo Reale di Milano, orfani del Salone di Ginevra). Una mossa sicuramente d'effetto ma che ci fa anche riflettere sull'estrema attualità e gravità dei mutamenti climatici

Apple Car Play e Android Auto, oltre all'innovativo servizio Telematic Box Module, tramite il quale si può verificare la carica delle batterie da remoto (smartphone), contattare un assistente per ogni evenienza e collegare fino a 8 dispositivi a un wifi simile a quello di casa e dell'ufficio.

E sotto il cofano? Batte un cuore da 87 kW in grado di spingerla a 150 km/h autolimitati. È mossa da batterie al litio da 42kWh in grado di garantire fino a 320 km di autonomia. Queste sono ricaricabili da un sistema fast charger da 85 kW in grado di ricaricare la batteria del 30% in appena 5 minuti e l'80% in 35, sia con corrente alternata che continua. Per la ricarica domestica è invece disponibile il sistema East Wallbox che permette di collegarsi alla rete da 3,2 kW o a colonnine pubbliche da 11 kw. La nuova 500 è dotata poi di tre modalità di guida, Normal (per avvicinarla a una vettura con motore termico), Range (nella quale è possibile guidarla praticamente sempre con il solo pedale dell'accelerazione) e Sherpa (per contenere al massimo la riserva di carica). È inoltre dotata di guida autonoma di livello 2: mantiene la carreggiata, frena, accelera e fornisce al conducente messaggi relativi alla sicurezza di marcia.

E già così ce ne sarebbe per meravigliarsi. Eppure in FCA hanno voluto fare di più e la nuova 500 l'hanno presentata in tre esclusive versioni one-off, curate da tre eccellenze italiane così come lo è, secondo l'associazione Al-



Sopra, da sinistra, 500B. "Mai Troppo" di Bulgari, 500 Armani e 500 Kartell. Sotto, da sinistra, la Launch Edition "la Prima" disponibile in preordine. Il logo posteriore retroilluminato che trasforma l'ultimo zero in una "e" di elettrico. I bellissimoi interni della "Mai Troppo" con inserti delle tele usate da Bulgari per i suoi foulard



e sulla trasformazione che la Terra sta subendo per mano dell'uomo. E in questo scenario, una vettura come 500 full electric è in grado di riscrivere i canoni costruttivi dei veicoli a emissioni zero.

Vediamo allora, nella sostanza, com'è questa nuova 500. Partiamo dal design: nonostante gli stilisti siano partiti dal foglio bianco, i richiami all'antennata più prossima, quella del nuovo millennio e alla nonna del 1957 sono evidenti: proiettori anteriori circolari (con bellissimi giochi di intersezione fra superfici trasparenti e verniciate), volumetria della fiancata bombata e compatta, linea di cintura alta, tetto molto arcuato e coda raccolta con l'inedito artificio stilistico della palpebra che prosegue la scalfittura, sbalzi contenuti, muso alto e tondeggiante. Anche gli interni presentano un disegno totalmente inedito, con la plancia molto ispirata alle geometrie orizzontali della progenitrice, senza ovviamente perdere di vista modernità e tecnologie d'avanguardia: è in pratica un lungo pannello ogivale sul quale si sviluppano tutti i comandi, come il tablet centrale HD da 10,25" che permette di interagire col nuovo sistema di infotainment di quinta generazione UConnect 5, piattaforma sempre connessa e dotata di connessione wireless

tagamma, la 500: lo stilista Armani, il gioielliere Bulgari e l'azienda di oggettistica di design Kartell. La prima presenta una tinta greygreen dove, tramite una tecnologia laser, si è voluto plasmare il vestito metallico della carrozzeria incidendolo per creare la tridimensionalità della seta. Interni in pelle Poltrona Frau e lana micro chevron. La seconda, B.500 "Mai Troppo" di Bulgari è un continuo richiamo alla Dolce Vita: tinta arancio "Saffron" che richiama i tramonti romani e interni gioiello, con pannello plancia realizzato con intarsi di foulard della maison. La terza è giovane e frizzante, a partire dal colore "Monoblock" (Blu Klein di Kartell) blu acceso, con i bellissimi cerchi che riprendono le trame del policarbonato di cui sono fatti gli oggetti dell'azienda, lo stesso che riveste in diverse declinazioni gli interni.

La nuova 500 è invece già pre-ordinabile nella versione limitata a 500 esemplari Launch Edition "la Prima" sul sito di Fiat e disponibile in tre tinte e con una dotazione di accessori completissima. Il prezzo è di 37.900€ esclusi gli ecoincentivi per vetture elettriche. Arriveranno in seguito le versioni con motori mild-hybrid (benzina ed elettrico), che hanno già esordito sulle versioni dedicate di Panda e 500 attuale il mese scorso.

XXV COPPA BORZACCHINI

TERNI 06-07 GIUGNO

2020



25

COPPA
BORZACCHINI
TERNI 06 07 GIUGNO
2020

Taglia il traguardo la 25ª edizione della "Coppa Borzacchini", manifestazione per auto storiche organizzata dal Club Borzacchini Historic di Terni, ed iscritta nel calendario nazionale Asi.

L'edizione "d'argento" della Coppa Borzacchini si terrà a Terni il 6 e 7 giugno 2020 e per l'occasione si arricchisce di un tema a corredo: la musica. La musica condivisa da chi era giovane negli anni Settanta del secolo scorso, quella di Lucio Battisti, e dei versi su di essa scritti da Mogol. La Coppa Borzacchini permetterà, per l'occasione, di entrare in un certo qual modo in simbiosi con i due personaggi percorrendo le strade che portano da Poggio Bustone, paese natale di Battisti, a Terni, dove il giovane Lucio fu studente dell'Istituto Tecnico, a Toscolano nella campagna dell'Amerino, al residence "I Ciclamini", dove Mogol ha fondato la sua scuola musicale.

La giornata di Sabato si concluderà a Toscolano con cena, pernottamento e concerto con uno dei ragazzi della scuola con le canzoni dei due grandi autori.

Si Viaggiare... Emozioni...

info e iscrizioni

05100 Terni - via Bertani, 4 (sede museo) tel. 0744 420261

www.borzacchinihistoric.it - info@borzacchinihistoric.it



Club Motori d'Epoca Senigallia organizza:

XVII RIEVOCAZIONE
STORICA

SENIGALLIA

SETTIMANA
MOTORISTICA

12-13-14, 21 GIUGNO 2020



VII EDIZIONE
CONCORSO DI ELEGANZA

Italiani & Sima

SABATO 13 GIUGNO
senigalliamotori@gmail.com

TAVOLA ROTONDA
"AUTO D'EPOCA E
SICUREZZA STRADALE"

BIBLIOTECA COMUNALE
SABATO 13 GIUGNO
ORE 17.00



INFO E CONTATTI:

segreteria@motoridepocasenigallia.it

+39 3356899882 Gianfranco

CLASSIC CAR AUCTION YEARBOOK 2018/2019

È dimostrato. Una grande percentuale di lettori delle riviste di motorismo storico, appena esce dall'edicola, va subito a sfogliare le pagine degli annunci, il cosiddetto 'mercato'. Qualcuno per comprare, molti per sognare, gli altri semplicemente per constatare quanto si è rivaluta, o svalutata, la propria auto d'epoca. In fondo, scaglia la prima pietra chi, di fronte a una Ferrari o una Aston Martin non ha almeno una volta anteposto a ogni approfondimento tecnico o di stile la semplice domanda: 'quanto varrà?'. Bene, come ogni anno questa e molti altri interrogativi possono trovare una risposta sul volume Classic Car Auction Yearbook 2018/2019, compilato magistralmente, soprattutto per capacità e conoscenza della materia, ma anche per un'esperienza ormai consolidata da 24 edizioni, da Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi.

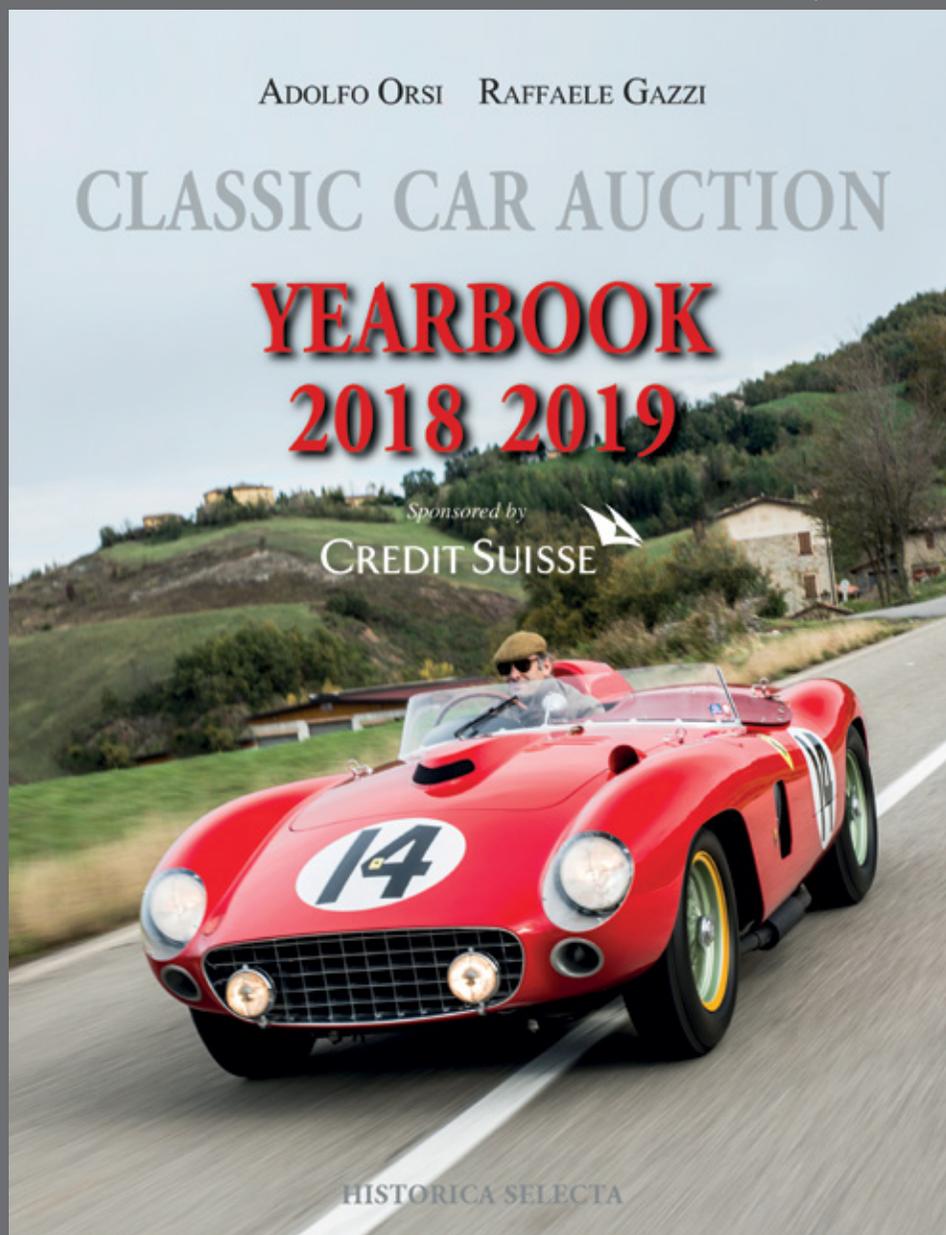
Sulle 400 pagine di carta patinata arricchite dalla bella grafica che si ripete ogni anno per facilitare consultazione e confronti, sono elencate le più importanti vetture storiche che sono salite sulle passerelle di un centinaio (ne abbiamo contate 93) tra le più blasonate aste internazionali. Prezzi reali, dunque, cifre che qualcuno, beato lui, ha pagato. Poi, magari, in una trattativa privata il prezzo sarebbe stato diverso, più basso o più alto non importa se è stato condito dall'impagabile gusto della 'trattativa privata'. Ma il Classic Car Auction Yearbook 2018/2019, al di là delle quotazioni spuntate dai singoli pezzi, ha il grande pregio di offrire al lettore più attento gli strumenti per effettuare un'analisi tendenziale del mercato. Grafici e tabelle, tutti puntualmente commentati, aiutano chi sa interpretare i dati a prevedere cosa probabilmente accadrà nel tempo, orientando un eventuale investimento nel mondo del motorismo storico o consolidando chi già lo ha fatto. È questa la parte del libro dove gli autori dimostrano la loro capacità di 'sentire il polso' del mercato ed esprimerla attraverso i numeri, dunque con la massima trasparenza e oggettività.

Per info: www.classiccarauktionyearbook.com

Ma il Classic Car Auction Yearbook 2018/2019 non è fatto solo di statistiche, che occupano in effetti solo la prima quarantina di pagine, ma va ad analizzare le 'top ten' dell'anno, tracciandone un profilo corredato da belle immagini a colori, ed elenca infine tutte le auto 'battute' nelle aste selezionate, epurate di quelle di minor interesse storico-collezionistico o mancanti di dati fondamentali per la loro corretta identificazione. Un elenco alfabetico di quasi 5.500 pezzi, di ognuno dei quali, sinteticamente, viene tracciata la storia passata e presente, oltre ovviamente alla quotazione raggiunta. Il tutto corredato con centinaia di fotografie in b/n.

Un libro che non può mancare nella biblioteca di ogni appassionato e che vi assicuro non vi stancherete di leggere e consultare e che resterà a lungo sul tavolino a fianco della vostra poltrona preferita, prima di trovare la sua collocazione in libreria.

F.Daudo



catawiki

Auto e moto d'epoca uniche selezionate dai nostri esperti

Scopri più di 300 auto e moto d'epoca selezionate dai nostri esperti ogni settimana.



1981 Porsche 911 3.0 SC



1954 Parilla T 175cc

catawiki.it



.....ONLY FOR YOU

RANGE ROVER CLASSIC & LAND SERIES

BRITISHGARAGE

Mob: +39 3479565265

info@britishgarage.it

www.britishgarage.it

**PANDA, SE NON CI FOSSE
BISOGNEREBBE INVENTARLA...
SÌ, MA C'E'!**



COSÌ RECITAVA UNA CELEBRE PUBBLICITÀ DELL'EPOCA DEDICATA ALLA MITICA UTILITARIA TORINESE CHE OGGI COMPIE 40 ANNI. PRODOTTA DAL 1980 AL 2003 IN QUASI 4 MILIONI E MEZZO DI ESEMPLARI, ENTRA DI DIRITTO FRA LE VETTURE CHE HANNO FATTO LA STORIA DEL MOTORISMO

di Matteo Comoglio

Come avete letto nell'intervista delle pagine precedenti, l'idea e le linee della Panda nascono nella calda estate del 1976 ad opera di un giovane Giorgetto Giugiaro che mette in questo progetto tutta la sua passione e competenza. Dopo tutte le prove iniziali si giunge al modello di stile in gesso che verrà chiamato "Zero", presentato dall'Italdesign nel febbraio del 1977. Su questo prototipo molte delle idee del designer vengono "ingentilite" e rese più adatte per la produzione in serie ma, esteticamente, le forme e la volumetria sono praticamente quelle definitive. Nell'autunno dello stesso anno si appronta la prima scocca in lamiera e il progetto passa a Fiat per l'ingegnerizzazione e la produzione, assumendo il numero interno di proget-

to 141. Si allestiscono 34 "muletti" di questa nuova vettura per testare l'accoppiamento con il motore bicilindrico che in questo caso diventa anteriore, così da renderlo del tutto affidabile. Dai primi mesi del 1978 si lavora per costruire le linee di produzione rendendole il più automatizzate possibile con l'uso dei primi robot. Per testare i macchinari si costruirono quindi trenta esemplari di verifica, seguiti da dieci di pre-serie, completi e funzionanti, utilizzati per test di lunga durata in giro per il mondo, totalizzando oltre tre milioni di chilometri nelle condizioni più estreme. Altri 4 esemplari sono utilizzati per i crash test e 125 vetture sono usate per la ricerca di tutti quei particolari migliorabili o per trovare dei difetti di produzione. ➤



Linee squadrate e semplici, grazie al tocco di Giugiaro si uniscono creando una vettura innovativa e dalla grande personalità. Alla Fiat va riconosciuto il coraggio di aver osato in un periodo storico tutt'altro che semplice.

LA PANDA IN PILLOLE



1980: PRIMA VARIAZIONE SUL TEMA

A pochi mesi dalla presentazione, sarà Giugiaro a pensare alla prima variazione sul tema Panda, realizzando un vero prototipo della versione a quattro ruote motrici, ben tre anni prima della 4x4 di serie. È la Offroader e deriva dalla Panda45, della quale mantiene la meccanica: è dotata solo di un albero di trasmissione rivisto per l'inserimento di un differenziale bloccabile manualmente. Molto caratterizzata esteticamente, sia fuori sia dentro: assetto rialzato, pneumatici tassellati su cerchi in lega, passaruota in plastica nera, livrea marrone con vistose scritte, marmitta rivolta verso l'alto per evitare l'acqua nei guadi. Dentro, notevole cura dei dettagli: rivestimenti in pelle e volante nuovo.



1980: LA PANDA INIZIA A SPOGLIARSI

Giugiaro ci prende gusto e, sulla base della Offroader, realizza anche una versione "in bikini" della Panda, la Strip. Gli sportelli sono amovibili (tranne la traversa inferiore), il volume posteriore è in tela centinata e ancorata con delle fibbie, il parabrezza è abbattibile proprio come in una Dune Buggy, mentre il montante centrale rimane e ospita alla sommità due fari di profondità che assomigliano a delle orecchie. I sedili sono poco più che seggiolini rivestiti mentre dietro troviamo due panchette speculari che ospitano 4 persone. Sul frontale appare un vistoso rollbar con griglia protettiva, tipo quella dei mezzi da Safari. Invariato il resto dell'allestimento e la meccanica della Offroader.



1981: PER LA PRODUZIONE "SOLO" IL DOPPIO TETTuccio IN TELA

Anche in produzione di serie c'è voglia di spogliarsi un po' e diventare più sbarazzini: ci penseranno i due tetti apribili in tela (l'anteriore di 92x44 cm, il posteriore di 92x67) della versione, appunto, Tetto Apribile, disponibile sul modello 45 dal settembre 1981 e sulla 30 dal marzo dell'anno dopo. La tela delle due porzioni di tetto, divise dal rollbar che viene mantenuto per non compromettere la robustezza della scocca, si piega manualmente nella parte anteriore del profilo e si blocca con una cinghia centrale. Il resto dell'allestimento, gli interni e la meccanica, rimangono ovviamente invariati, ma la nuova versione si rivolge a un pubblico più giovane e alla ricerca di una vettura più divertente.

Tutto questo a dimostrazione del fatto che la Fiat, nonostante il periodo non certamente facile, tenesse particolarmente alla buona riuscita del progetto. Così, tutto è pronto per gli inizi del 1980. Il nome definitivo che viene scelto è "Panda", in omaggio al grande e pacioso mammifero cinese. Il WWF (famoso ente per la protezione degli animali), però, sente usurpato il proprio simbolo, ma in pochissimo tempo la Fiat trova un accordo, regalando un anno di associazione al WWF a tutti i nuovi clienti. La presentazione ufficiale avviene al Salone di Ginevra, il 4 marzo del 1980. Ai giornalisti si spiega che il prodotto è incentrato su sei punti fondamentali: economia, robustezza, praticità, spazio, comfort e vivacità. Il concetto di utilitaria viene ripensato completamente e reso più moderno ed attraente. In fondo il segmento delle piccole city car e delle vetture medie continua a vendere per oltre il 50% del mercato e ormai sia la 126 e sia la 127 cominciano a risentire del peso degli anni, non essendo più all'altezza. La Panda le fa, del resto, invecchiare di colpo, dando il colpo di grazia.

LA CARROZZERIA

In una lunghezza di appena 3,38 metri offre cinque posti relativamente comodi, un abitacolo arioso e moderno, con una ottima visibilità, un vano per i bagagli di grande capacità (272 dm³ aumentabili a 632 con il ribaltamento del sedile, oppure 984 dm³ con il sedile posteriore asportato) e una meccanica semplice e robusta, sia nella

versione base a due cilindri e sia nella versione a 4 cilindri, (nonostante sia stato realizzato per la Panda 30 un motore completamente riprogettato, è stata scelta una meccanica economica e ultracollaudata per abbattere i costi. Un motore bicilindrico raffreddato ad aria nato nel 1957 era, di fatto, ormai vetusto già negli anni 80). Gli ampi fascioni paraurti, già visti negli anni '70 sulla Renault 5 e sulla Fiat Ritmo, assumono una valenza stilistica diversa in quanto proseguono idealmente sulle fiancate. Nell'idea originaria di Giugiaro le parti laterali dovevano essere anch'esse dello stesso materiale dei paraurti, ma invece si preferì optare per una verniciatura in materiale protettivo antipietra studiato appositamente. Inoltre scompaiono i gocciolatoi e le fiancate sono saldate con delle giunture nascoste. Come è noto poi i vetri sono tutti piatti e, vinta la iniziale mancanza di tecnologia per produrli nel settore automobilistico, una volta avviata la produzione risultano estremamente economici. Esteticamente i due grandi fari anteriori quadrati con indicatori di direzione arancioni a lato si integrano perfettamente nel disegno della carrozzeria. La calandra anteriore è in lamiera e racchiude le 19 feritoie per il raffreddamento e il logo Fiat in plastica. A seconda della motorizzazione, le feritoie si trovano a destra (Panda30) o a sinistra (Panda45), semplicemente ruotando la mascherina di 180°. Il tergicristallo anteriore è unico e, sui due lati alla base del parabrezza, ci sono due piccole prese d'aria per la ventilazione dinamica dell'abitacolo apribili dall'interno. ➤



Da sinistra, il cerchio ruota da 13 pollici con disegno specifico, da notare il piccolo coprimozzo in plastica nera. Il fascione laterale verniciato con la speciale vernice antisasso prodotta dalla basf, difetto comune dei primi esemplari è la non perfetta corrispondenza del colore dei fascioni con quello dei paraurti, difetto risolto ad ottobre 1982 con il lancio della nuova gamma Panda. la bocchetta per l'aerazione dell'abitacolo del primo tipo, successivamente cambierà forma diventando più grande e coprente e con feritoie orizzontali per ovviare ai problemi di infiltrazione. Il sistema di apertura della portiera



1982: SUPER!

Nell'ottobre del 1982 le versioni base vengono affiancate dall'inedita Super, prima disponibile su 45 e da febbraio '83 anche su 30. Questa volta l'estetica presenta nuove borchie ruota in plastica nera, fascia inferiore della carrozzeria in tinta vettura, specchietto nuovo e una mascherina a grigliatura totale - sempre nera - al cui centro esordiscono le cinque barre diagonali argento, marchio che appare per la prima volta sul muso di un modello Fiat e vi rimarrà qualche decennio. All'interno troviamo sedili meglio imbottiti, di nuovo disegno e con tessuti più ricercati, ma la novità più importante è il cambio a 5 marce (optional). Meccanicamente troviamo il correttore pneumatico dell'anticipo e balestre posteriori monolama.



1984: LA GAMMA SI ARRICCHISCE

Al Salone di Torino del 1984 viene presentata la nuova gamma, declinata nelle versioni L, CL e Super. La L ha ora di serie il lunotto termico e le luci di emergenza. La CL (nell'immagine) presenta tergilavalunotto, sedili reclinabili con appoggiatesta, cristalli atermici e vetri posteriori apribili a compasso. La Super aggiunge, retrovisore regolabile dall'interno, mobiletto centrale per la radio e accendisigari, oltre all'allestimento esterno con fascia inferiore in tinta vettura e, inizialmente, borchie in plastica nera che saranno poi sostituite da borchiette color alluminio con l'adozione dei nuovi cerchi da febbraio 1985. Rinnovati i tessuti interni. La mascherina nera coi 5 "baffi" è di serie su tutte le versioni. La 30 presenta ancora lo specchietto retrovisore di piccole dimensioni ma spostato alla base del deflettore come la 45. Invariata la meccanica.



1985: LA PRIMA SPECIALE, LA COLLEGE

Nel marzo del 1985, sulla base dell'allestimento 30 CL, viene presentata la prima di numerosissime versioni "speciali": la College. A stupire è la livrea, bicolore, con tinte metallizzate ottenibili nelle combinazioni grigio chiaro/grigio scuro o visone/marrone. I due colori sono divisi da un filetto adesivo a contrasto e il modello è contraddistinto dalla scritta del modello, rossa su entrambe le fiancate. Esternamente presenta paraurti neri e borchie ruota integrali, le stesse della Uno SL, mentre di serie monta pneumatici 145/70 SR 13. Curati anche gli interni, rivestiti in ciniglia disponibile in due colori, blu e marrone, in abbinamento al colore carrozzeria. È un modello più moderno e sbarazzino, destinato ai giovani, come suggerisce il nome. In Svizzera lo stesso allestimento in due varianti di colore viene commercializzato su base 45 (Panda45 CL College), mentre in Gran Bretagna questi abbinamenti vengono riproposti sempre per la Panda45, ma su base Super (Panda45 SVLP).



L'esemplare fotografato nel nostro servizio è stato oggetto di un lungo e meticoloso restauro, è del 1981 e appartiene alla prima serie.



1985: LA 4X4 DIVENTA GLAMOUR

L'unico aggiornamento che riceve la Panda 4x4 I serie sarà quello presentato al Salone di Francoforte del 1985, che la trasforma in "serie speciale", un'edizione limitata - verrà realizzata in cinquemila esemplari - subito individuabile esteticamente e per gli estrosi interni. La carrozzeria è disponibile in tre tinte (Bianco Corfù, Verde Alpi e Grigio metallizzato) con fascioni e paraurti a contrasto neri, decalcomanie nere/bianche/rosse, cerchi di nuovo disegno verniciati di bianco, bull-bar frontale, paraurti anteriore dotato di fari di profondità, portapacchi "tipo America", tetto in vinile e portellone nero opaco. Dentro spiccano i sedili con poggiatesta in tessuto rosso a pallini neri o in finta pelle nera con inserti rossi (optional), le cinture di sicurezza rosse, posteriori a richiesta, e la pannelliera nera con inserti rossi su fianchetti e "tascone" del cruscotto, orologio digitale nella parte destra della plancia sotto al cruscotto, a differenza della Super che lo aveva integrato nello specchio retrovisore, e lavafari collegati al lavacrystallo.



1986: È (QUASI) TUTTA SUPER... NOVA!

A gennaio del 1986 viene presentato il più profondo aggiornamento per la Panda: senza mutarne linea e proporzioni, ora abbiamo frontale più inclinato con nuova mascherina nera a cinque barre diagonali, nuovi fari, fiancate lisce e un moderno accenno di passaruota posteriore. I paraurti ridisegnati, come i cerchi e gli specchietti. Eliminati i deflettori. Stessa pratica anche per l'interno: mantenuto il tascone portaoggetti e la parte alta della plancia ma ora è più moderna e la pulsantiera più razionale. Inediti il telaio, con retrotreno a ruote interconnesse e ponte "Q", e i moderni motori 4 cilindri FIRE di 750 e 1000 cm³ e cambi (4 e 5 marce) per quattro allestimenti L (750 cm³/34 CV), con sedili della 30, CL (750 cm³/34 CV) con sedili "tipo Y10", S (750 cm³/34 CV o 1000 cm³/45 CV) e 4x4 (1000 cm³/50 CV). Sarà denominata Supernova.



1986: C'È ANCHE SUPER...ACCESSORIATA

Con il lancio della Supernova viene presentato anche un nuovo allestimento "Super" (denominato ufficialmente solo "S"). Presenta, fuori, coppe ruota integrali, indicatori di direzione bianchi e montante centrale rivestito in nero satinato. Dentro i sedili sono in panno (beige o blu), il volante ha 4 razze e di serie troviamo, oltre alle cinture di sicurezza anteriori, al lunotto termico e alle luci di emergenza di serie su tutte le versioni, il tergilavalunotto e i sedili anteriori reclinabili con appoggiatesta (di serie anche su Panda CL e 4x4, optional per Panda L e D), la cappelliera, coppe ruota integrali, termometro acqua, specchio retrovisore regolabile dall'interno, l'accendisigari, il cassetto per l'autoradio, il rivestimento del pannello porta totale con nuove tasche, i vetri posteriori a compasso e il cambio a 5 marce (optional sulla 750). Fra gli optional tetto apribile, orologio analogico, vernice metallizzata e pneumatici maggiorati 155 SR13. Unico allestimento disponibile con motorizzazione 1000 da 45 CV.

I vetri posteriori sono fissi, ma a richiesta è possibile averli con apertura a compasso come optional sia per Panda30 che su Panda45. Il portellone posteriore è grande e, una volta aperto, permette un ottimo accesso al vano di carico. Nei primi anni di produzione anche il lunotto termico è optional e ottenibile a richiesta. Centralmente è posizionata la targa, sul lato sinistro la scritta Fiat (solo fino alla fine del 1980) e sul lato destro la scritta identificativa differente a seconda della motorizzazione. I fanali posteriori verticali posti sui lati integrano stop, posizioni, frecce, retromarcia e retronebbia. La luce targa è collocata sul paraurti in posizione centrale. Le ruote hanno un disegno particolare con 8 feritoie e un piccolo coprimozzo in plastica nera posto centralmente fra i bulloni di fissaggio. Lo specchietto retrovisore è fissato alla portiera sul lato guida, in prossimità del deflettore. Il piccolo pulsante di apertura con serratura integrata, non ha un aspetto particolarmente robusto, ma si integra bene con il resto della fiancata. La cerniera superiore delle portiere è esterna, coperta da un copricerniera in plastica nera, che rimarrà pressoché identico fino alla fine della produzione. Quella inferiore è invece interna, ma accessibile dall'esterno, coperta da un tappo in gomma nera. Il bocchettone di rifornimento è posizionato sul lato destro e il tappo è in plastica nera avvitata, disponibile a richiesta con la serratura antifurto. Otto le tinte disponibili per la carrozzeria, tutte pastello: Marrone Land, Avorio Senegal, Blu smalto, Bianco Corfù, Azzuro Bahia, Nero Luxor, Beige Kenia, Rosso Siam.

GLI INTERNI

La parte forse più innovativa e particolare della nuova Panda sono senza dubbio gli interni. I sedili anteriori hanno una struttura tubolare esile, su cui vengono calzate delle fodere in tela gommata che all'occorrenza poteva essere tolta facilmente per essere lavata o sostituita. Seppur l'aspetto sia alquanto monastico, sono tutt'altro che scomode, risultato ottenuto ispirandosi ad alcuni famosi oggetti di design e di arredamento. Il divanetto posteriore è formato da un unico telo, sempre in vinilpelle, alle cui estremità ci sono due tubi, che permettono di collocare il sedile in sette posizioni diverse: posizione normale, arretrata (spostando la posizione dei tubi nel secondo alloggiamento), ribaltata, sospesa (culla), reclinata (letto), asportata, sfilata (togliendo i tubi dal rivestimento dei sedili per il trasporto di oggetti). Lo stesso concetto di "culla", viene ripreso per il cruscotto anteriore, dove una grande vasca sostenuta sempre da un elemento tubolare funge da vano portaoggetti. Il cruscotto racchiude invece tutto l'essenziale in un piccolo monolite in plastica di fronte al guidatore, incorporando tachimetro, contaghiometri, indicatore benzina, tutte le spie e i comandi per il riscaldamento e la climatizzazione dell'abitacolo. Il volante è a due razze in plastica, con il pulsante dell'avvisatore acustico integrato. Anche i pannelli laterali sia anteriori e sia posteriori risultano essenziali e molto semplici, e le due porte anteriori hanno due grandi vasche portaoggetti in plastica. Seppur semplice l'abitacolo della Panda è ampio, arioso e ha una grande visibilità, sconosciuta a molte sue concorrenti. ➤

Da sinistra, il frontale della Panda 30, con presa d'aria e feritoie a destra. Il portellone posteriore. Su questo esemplare è montato il raro lunotto senza resistenze, ormai praticamente irreperibile. La scritta identificativa di modello e il fanale posteriore.



1986: ARRIVANO VAN E DIESEL

Ad aprile ecco l'esordio di una versione molto apprezzata, la Van, dotata del particolare allestimento apportato dalla carrozzeria Maggiore: una piccola estensione in lamiera nera che rende la coda perfettamente dritta, apribile con due sportelli incernierati ai lati. Nel contempo, per tutte le versioni, esordisce anche la Panda D, con una unità a gasolio da 1,3 litri (la stessa di 127 D e Uno) con pompa rotativa Bosch, monoalbero in testa, derivato dal 1050 "Brasile" montato su Y10 Touring, in grado di erogare 37 CV a 4000 giri/min. Il consumo scende a 5,5 litri ogni 100 km. L'allestimento corrisponde a quello della Panda L, dotata però di cambio a 5 marce.



1987: LA PRIMA SPONSORIZZAZIONE: SISLEY PER LA 4X4 LUSSUOSA

All'inizio del 1987 arriva la prima Panda in serie speciale "sponsorizzata" da un celebre marchio di abbigliamento (sulla scia della Y10 marchiata Fila): si tratta del francese Sisley, allestimento dedicato alla sola 4x4. L'esterno, disponibile in tre tinte metallizzate, Grigio Quartz met., Verde tropico met. e Rosso Bordeaux met. si riconosce per le scritte nella parte bassa delle portiere, per i cerchi verniciati avorio, la mascherina in tinta carrozzeria e il simbolo della canoa sul fascione laterale. Lo stesso viene ripreso per gli interni, in fintapelle e con fascia centrale in velluto a coste. Completano l'equipaggiamento i lavafari integrati al paraurti, il portapacchi, e l'inclinometro montato sopra il cruscotto. Solo successivamente, nel 1988, si aggiungerà ai colori disponibili il Blu Agadir met., gli interni saranno disponibili in grigio chiaro anziché in beige come la versione precedente, strumentazione e cinture dedicate, presa aria in tinta carrozzeria sul cofano anteriore, inclinometro dedicato con rappresentata la Panda in miniatura e una targhetta riassuntiva con le istruzioni per l'utilizzo della trazione integrale fissata sul pianale davanti al pomello del cambio.



1987: IN FRANCIA LA 4X4 È LA VAL D'ISÈRE

Se la versione lussuosa della 4x4 per l'Italia è la Sisley, per la Francia si sceglie di utilizzare il nome di una rinomata località sciistica per la più ricercata delle Panda a trazione integrale: Val d'Isère. In questo allestimento, troviamo caratteristiche simili alla "serie speciale" del 1985: decalcomanie bianche e blu su livrea rossa e scritte "4x4" (poi più elaborate, con inserti grigi e profili stilizzati di montagne), bullbar anteriore, fari di profondità tondi a fascio giallo, portapacchi con attacchi per gli scii, cerchi avorio, profili in plastica nera sui passaruota, interni in finta pelle e tessuto a righe. Il motore è il 1000 a iniezione.



Sopra, da sinistra, il marchio sul paraurti posteriore. l'interno della portiera, con il grande portaoggetti, tipico delle prime serie. il rarissimo adesivo posto sul lunotto con le tinte IVI previste per il lancio della Panda nel 1980. Sotto, a sinistra, il semplice cruscotto, con la grande "vasca" portaoggetti. A destra, lo specchietto interno con la plafoniera, rimarrà praticamente identico fino al 2003. Da notare il porta assicurazione originale dell'epoca trovato sulla vettura. Gli esili sedili anteriori.



LA PANDA IN PILLOLE



1987: LA YOUNG PER I NEOPATENTATI

Negli anni '80 le ottime condizioni di vita spingono anche i giovani e i neopatentati a comprare una vettura nuova tutta per loro. Sfruttando la difficoltà dello stabilimento di Termoli nel realizzare i Fully Integrated Robotized Engine (FIRE), nel 1987 venne presentato una nuova versione dotata di un motore "aste e bilancieri" derivato dal 903 cm³ d'origine che, con una corsa di appena 58 mm, fa registrare una cilindrata di 769 cm³ con potenza di 34 CV, simile al FIRE 750. È la Panda Young, riconoscibile per le decalcomanie nere e gialle su fiancate e cofano posteriore, la scritta gialla, le coppette coprimozzo color alluminio e le frecce bianche. Gli interni sono quelli della CL, primo allestimento, il tergicavalunotto era optional. La Panda Young era offerta allo stesso prezzo della versione L che però montava il motore fire.



1987-1989: UNA MIRIADE DI SERIE SPECIALI

La Panda, che raggiungerà il monopolio nelle vendite del suo segmento in tutta Europa, sarà costantemente aggiornata. A fine '87 si nota l'aggiunta dei fascioni neri per la Super e di adesivi specifici sui portelloni per Super e CL. Nel 1989 arrivano i FIRE ecologici della "serie Europa" (con Eco Box, sistema per scaldare la miscela aria/benzina nel collettore). In gamma compare il 903 della Dance (poi New Dance, Bella all'estero). Saranno numerosissime poi, le serie speciali nate sulla base della Panda, con diversi livelli di allestimenti, motori e specificità estetiche, per il mercato interno o per i molti stranieri: Garda, Shopping (in foto), Bianca&Nera, Fantasia e altre che analizzeremo più in dettaglio.



1990: SERGIO TACCHINI: LA PANDA DA TENNIS

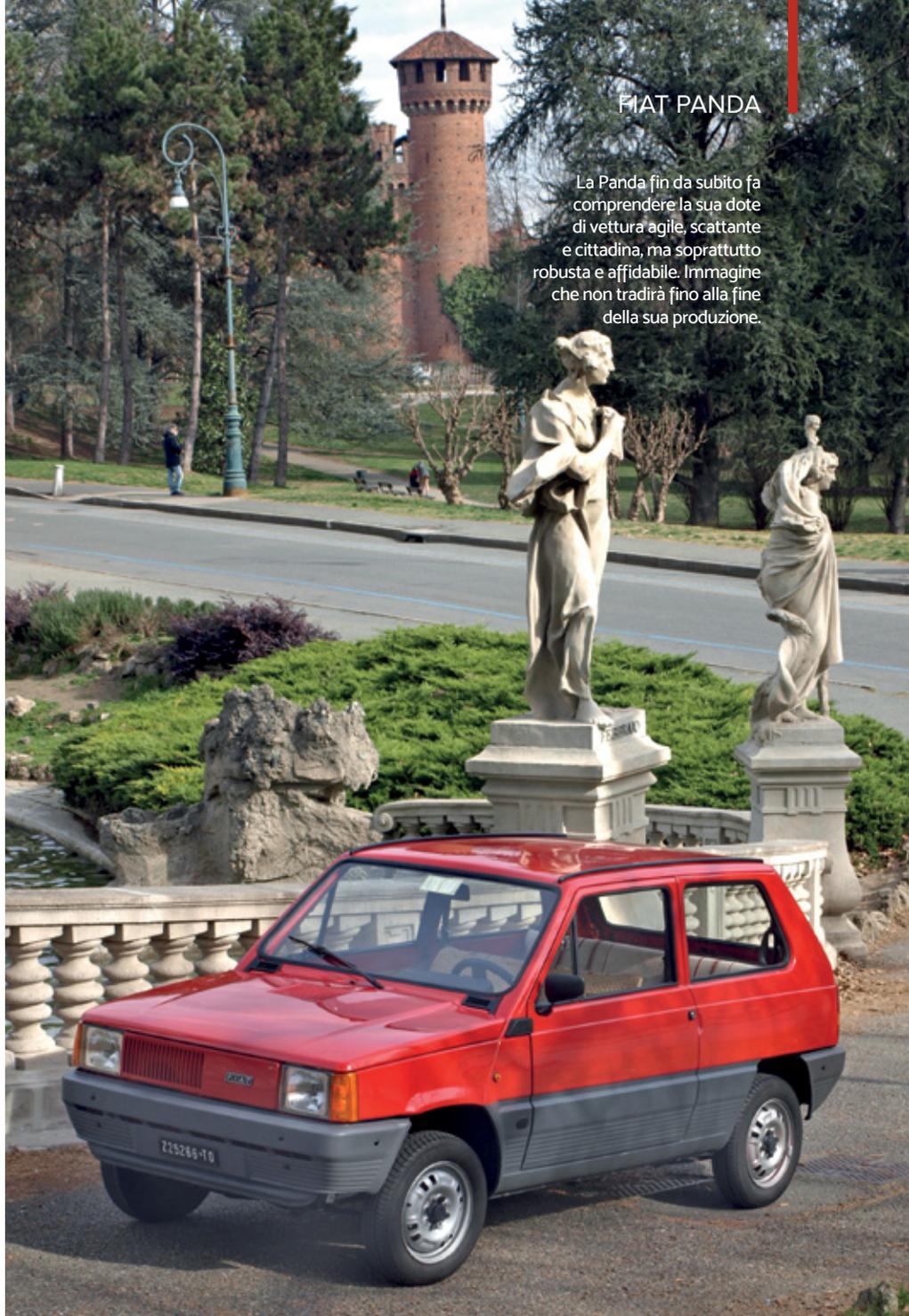
Una delle serie speciali più sfiziose nate sulla base della Panda è la Sergio Tacchini, presentata nei primi mesi del 1990. È disponibile nelle due motorizzazioni FIRE in livrea bianca, grigio scuro o blu. Si riconosce per i due filetti verdi - su fiancate e cofano posteriore - con simbolo dell'azienda d'abbigliamento sportiva specializzata nel tennis, alla base del montante posteriore. Le frecce sono bianche, le borchie ruote della S, la mascherina in tinta mentre lo specchietto destro è di serie. All'interno tessuto verde o blu con cielo in velluto e moquette ton sur ton, loghini "ST" impressi su pannelli e sedili e strumentazione retroilluminata. La cappelliera è in velluto grigio scuro.

LA MECCANICA

Inizialmente, agli albori del progetto, l'unico motore che viene preso in considerazione è il bicilindrico di 650 cm³ derivato dalla Fiat 126, posizionato longitudinalmente, ma in corso d'opera si decide di rendere disponibile anche il 4 cilindri di 903 cm³ della 127. Il bicilindrico è oggetto di numerose modifiche: prima fra tutte, essendo montato in posizione opposta rispetto alla 126, se ne inverte il senso di rotazione e si modifica il cambio rendendolo adatto per la trazione anteriore. Naturalmente tutti i carter esterni sono nuovi e nuova anche la testa cilindri a due condotti, con relativo collettore e carburatore doppio corpo, ventola assiale, bobina doppia uscita. Questo accorgimento, unito ad un asse a camme dal profilo più spinto, fanno arrivare il piccolo bicilindrico a 30 CV di potenza (da qui la sigla della vettura) a 5500 giri al minuto. La Panda45 monta invece il robusto e longevo 4 cilindri in posizione trasversale che, senza ulteriori accorgimenti, ha 45 CV a 5600 giri al minuto. Per entrambe le versioni il cambio è a 4 marce, sulla 30 la prima non è sincronizzata. I freni sono a disco sulle ruote anteriori e a tamburo sulle posteriori, con circuito sdoppiato. Le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti realizzate secondo il sistema McPerson, mentre al posteriore si trova un ponte rigido con asse tubolare sospeso su molle a balestra, bilama sui primi esemplari, poi monolama. La Panda30 riusciva a raggiungere i 115 km/h, mentre la 45 i 140 km/h.

GLI ALLESTIMENTI

Sostanzialmente le differenze di allestimento per le due versioni sono poche: la 45 monta di serie sedili reclinabili dotati di appoggiatesta, i vetri posteriori a compasso (entrambi optional sulla 30), pomello del cambio schiumato, impugnatura freno a mano rivestita e il rivestimento del pianale è in moquette bouclé invece che in gomma. ➤



La Panda fin da subito fa comprendere la sua dote di vettura agile, scattante e cittadina, ma soprattutto robusta e affidabile. Immagine che non tradirà fino alla fine della sua produzione.



1990: TOP TEN, DIECI ANNI AL MASSIMO

Nella primavera del 1990 si celebrano i 10 anni della Panda. Per celebrarla viene lanciato un modello, derivato dalla 1000 S, molto caratterizzato stilisticamente: livrea metalizzata grigio-azzurro, paraurti con logo argento su fiancata e portellone, mascherina in tinta, frecce bianche, specchietti e coppe ruote verniciate in tinta carrozzeria con bordino argento. Questa serie è oggi una delle più rare: fu infatti realizzata in appena mille esemplari, ognuno identificato da un numero progressivo presente su una targhetta al cruscotto. Gli interni sono ben distinguibili per la tappezzeria integrale Principe di Galles grigio.



1990: ITALIA 90, PANDA MONDIALE

Nell'estate del 1990 in Italia si tengono i Mondiali di Calcio. Già ad aprile, al Salone di Torino, insieme alla New Dance, viene lanciata la Panda 900 Italia '90, destinata allo staff dell'evento e poi regalata personalmente da Gianni Agnelli ai giocatori della Nazionale, infine commercializzata in pochi esemplari come serie speciale (inizialmente sul mercato tedesco). Si riconosce subito per la livrea bianca (compresi i paraurti in tinta integrale), le decalcomanie Tricolore su tutta la vettura, l'adesivo della mascotte Ciao su montante posteriore e coda e le particolarissime coppe ruota che replicano forma e disegno di un pallone da calcio dell'epoca. All'interno tappezzeria "azzurro Nazionale" con i loghi di Ciao.



1990: ELETTRA, LA PANDA A BATTERIE

Presentata nel febbraio 1990, la Panda Elettra ha un motore a corrente continua con eccitazione in serie TTL 180 C, dotato di un dispositivo di ricarica delle batterie (al piombo o al nichel-cadmio, 12 moduli da 6V in serie, poi 14, capacità totale 172 Ah, poi 200 Ah) in frenata, oltre che alla rete elettrica domestica o eventualmente pubblica. Scocca e gruppo frizione-cambio rimangono invariati, impianto e sospensioni rinforzati. I sedili posteriori lasciano posto al pacco da 10 batterie (mentre le rimanenti sono nel vano anteriore insieme al chopper). L'auto pesa 1150 kg e raggiunge una velocità di appena 70 km/h (poi 80). L'autonomia a 50 km/h è di appena 100 km in condizioni di traffico urbano.



A sinistra, la panca posteriore, si può notare l'assenza del rivestimento di copertura del pianale del bagagliaio, immediatamente sotto al sedile, caratteristica tipica delle Panda30 prodotte fino a circa la metà del 1981. A destra, il sedile in configurazione "culla", utile, all'epoca, per i bimbi più piccoli e per trasportare materiale fragile.



Con i sedili anteriori completamente reclinati e il sedile posteriore in configurazione "letto", si ottiene un comodo giaciglio. Sotto, il deflettore anteriore



LA PANDA IN PILLOLE



1990: ARRIVA IL CAMBIO AUTOMATICO
L'ultima novità della Panda Supernova arriva ad ottobre 1990, ed è la Selecta, equipaggiata con un comodo cambio automatico ECVT, cioè a variazione continua senza rapporti. Prodotto in collaborazione con la giapponese Fuji, l'ECVT è l'evoluzione del cambio Fiat a pulegge a diametro variabile, integrato con una frizione elettromagnetica. L'allestimento è quello della CL ma il modello è ben identificabile per la massiccia leva del cambio simile a quella di un automatico tradizionale, con le posizioni "P" (parking), "R" (retromarcia), "N" (folle), "D" (drive cioè marcia) ed "L" (marce lente). Sotto il cofano il 1000 FIRE o, per l'estero, il nuovo catalizzato 1.1 a iniezione elettronica da 50 CV.



1991: MAQUILLAGE
Dopo 11 anni di produzione, nel maggio 1991 viene presentata quella che è considerata la 3ª serie della Panda, anche se siamo di fronte a un leggero maquillage e una ventata di novità nella gamma. Esteticamente ora abbiamo nuova mascherina a tre feritoie orizzontali più ampie, come su Tipo e Uno II serie. Adeguate le sospensioni mentre sotto il cofano si lascia spazio a sette declinazioni di motori: a iniezione Single Point di 1 e 1,1 litri (45 e 50 CV, anche catalitici), FIRE 750 (34 CV) e a carburatore "aste e bilancieri" 750 (Young) e 903 (Dance, nella foto). Gli allestimenti sono base, Super e CLX. Sempre disponibile la Selecta.



1991: LA CLX NUOVO PILASTRO DELLA PRODUZIONE
La Super sarebbe sparita dai listini molto in fretta e la produzione normale si sarebbe ora articolata sul modello base e sulla CLX, anche se sarebbero entrati stabilmente in listino modelli prima ritenuti "speciali" quali Young, Dance e Shopping. La CLX presenta un allestimento esterno che riprende la precedente CL (borchie coprimozzi, fiancate lisce) e interno con nuova pulsantiera, ideogrammi illuminati, braccioli alle porte più grandi (ma scompaiono i pannelli integrali), volante a 4 razze, tessuto a righe. Il cambio è a 5 marce sulle FIRE. Al top di gamma, come detto, la Shopping con vernice metallizzata di serie e mascherina in tinta. Rinnovata anche la 4x4 nei due livelli di allestimento Trekking e 4x4 CLX.



1992: FRA LE SERIE SPECIALI SPICCA LA CAFÈ
Le nuove serie speciali non tardano ad arrivare. Fra queste, la più particolare e "sciccosa" è sicuramente quella presentata al Salone di Torino dell'aprile 1992, la Cafè: l'esterno era caratterizzato da quattro tinte metallizzate (Bordeaux metallizzato, Verde Tyrol metallizzato, Blu Dark metallizzato e Ardesia metallizzato) e dal tetto apribile integrale in tela (in due parti) color Avana, lo stesso ripreso dalla tappezzeria interna scamosciata. È disponibile con il 750 fire da 34 CV o con il 899 cat da 40 CV. Il cambio è a 5 marce. Il volante è quello a due razze della base, le ruote hanno i coprimozzi. Nel 1992, contemporaneamente alla Cafè, viene lanciata anche la Panda regimental, motorizzata con il motore 899 cat da 40 CV, disponibile in due tinte metallizzate (Blu dark metallizzato e Verde Malta metallizzato), con interni dedicati, fascioni paracolpi e portapacchi di serie. Dal 1993 la Panda Cafè sarà disponibile motorizzata solo con il 1000 fire da 46 CV e in tre tinte metallizzate (viene tolto il Blu dark metallizzato).

Inoltre, sempre sulla 45, sono di serie la cappeliera e il tappeto in gomma nel vano di carico e sono disponibili a richiesta i rivestimenti in tela gommata, di serie è in panno. Per entrambe le versioni vi erano disponibili come optional: cinture di sicurezza con arrotolatore, lunotto termico, pneumatici Dunlop-Denovo 150/65R 345 antiforatura. Esclusivamente per la 45 si potevano ottenere: pneumatici maggiorati (145/70 SR13), cristalli atermici, predisposizione radio, tergilunotto e sedile posteriore sdoppiato.

La produzione viene avviata in due diversi stabilimenti, uno a nord (Desio) e uno a sud (Termini Imerese). Le lamiere venivano però prodotte a Mirafiori, mentre il bicilindrico e i cambi a Termoli e il 4 cilindri a Rivalta. Viene posta in vendita al prezzo di 3.970.000 lire per la versione 30 e 4.702.000 lire per la 45. Seppur inizialmente il target di riferimento non riuscisse subito a comprenderla a fondo, in poco tempo il suo successo fu inarrestabile. Prodotta anche in Spagna nello stabilimento di Pamplona a marchio Seat, aiutò non poco a far sì che la piccola utilitaria si facesse strada sui mercati internazionali. ➤



Le prestazioni della Panda 30, nonostante il motore bicilindrico sono decisamente adeguate per il traffico, senza farle perdere il giusto spunto per togliersi d'impaccio. Sotto, a sinistra e al centro, il propulsore bicilindrico. A destra, il vano motore della versione 45 a 4 cilindri



1992: 4X4 COUNTRY CLUB, CHIC PER LA MONTAGNA

La Panda 4x4 intanto è sempre più il piccolo fuoristrada glamour per raggiungere le località di villeggiatura invernale. A questo proposito nascerà la Country Club, ulteriore arricchimento della 4x4 CLX: motore 1100 FIRE i.e. da 51 CV, decalcomanie sulla fiancata, lavatergilunotto, portapacchi dedicato, inedito portellone con scritta "Panda 4x4" ricavata in bassorilievo nella lamiera, mascherina in tinta. Gli interni hanno rivestimenti dedicati a righe, l'inclinometro sulla plancia, volante schiumato specifico, contakm parziale (che condivide con la Trekking) e, fra gli optional, chiusura centralizzata e alzacristalli elettrici - disponibili anche sulla nuova CLX - per la prima volta disponibili su Panda.



1992-1996: UNA PANDA PER TUTTI

Accanto alle razionalizzazioni della proposta motori avvenuta a fine '92 (scomparsa dei 750, riduzione del 900 a 899 cm³ con iniezione-39 CV- e catalizzatore di serie per tutti) e poi nel 1994 (il 1000 fire rimane per la Van e Citivan fino al 2001 e adeguamento del 1.1 ai 55 CV di Y10 e Punto per rispettare le norme antinquinamento Euro 1), è un pullulare di versioni speciali: Regimental (portapacchi della 4x4 e fascioni), Così, Eleganza (per la Germania), Perfect, Estivale, Pop, Bluebay, Briò, Malicia (Francia), Fizz (in foto), Parade, Colour (per l'Inghilterra). Sempre per il mercato francese è di nuovo disponibile l'esclusiva versione Val d'Isere per la 4x4, con bullbar, fari di profondità quadrati e decalcomanie dedicate. Nel 1994 la gamma Panda si arricchisce di nuovi colori carrozzeria, nuovi interni e le vetture vengono dotate di interruttore inerziale in caso d'urto. Le plastiche interne da nere diventano grigie e le versioni più accessoriate (CLX e Selecta) montano di serie paracolpi laterali, portapacchi e coppe ruota integrali.

1996-2003: JOLLY E HOBBY AL TOP DELLA "NUOVA GAMMA"

A fine 1996 la gamma è nuovamente razionalizzata. Aboliti gli optional restano a listino solo la versione base, nominata "Panda"; la "Jolly", lussuosa versione derivata dalla precedente CLX che prevede di serie vernice metallizzata, cristalli atermici, vetri elettrici, vetri a compasso posteriori, chiusura centralizzata, coppe ruota integrali, pneumatici extraserie 155/65 R13, barre portapacchi e paracolpi laterali. La "Selecta" (su base Jolly con cui condivide gli optional), la Panda 4x4, la Panda 4x4 Country Club (anch'essa disponibile solamente in tinte metallescenti) e la Panda Elettra (disponibile solo bianca). Otto tinte disponibili: quattro pastello (Rosso Ravenna, Verde Olivo, Nero e Bianco) e quattro metallizzate (Verde Tasmania, Rosso Bright poi rinominato Ribes, Blu Lido e Grigio Steel). Le versioni 4x2 montano il motore 899 cm³ da 39 CV, mentre la Selecta e le versioni 4x4 il 1108 cm³ da 54 CV. Nel 1998 la base diventa "Young", la Jolly diventa "Hobby" e la Country Club diventa "Trekking". Nuovi i tessuti, il volante ad assorbimento d'urto. Alla fine del 2000 le nome "Euro 2" costringono all'abbandono del 900 e ora tutte le Panda sono mosse dal 1100 da 54 CV euro 3 che equipaggia la Seicento. Nonostante la fine della carriera della Panda fosse ormai vicina, ad agosto 2001 viene lanciata la serie speciale College che, unitamente ad interni specifici blu con pannelli coordinati e a coppe ruota di derivazione Punto Star, offriva le tinte metallizzate senza sovrapprezzo. Esclusivo per la college anche il nuovo colore Azzurro Astrale met.



LA PANDA 4x4

Fin dall'inizio della produzione della Panda si era pensato a una versione a 4 ruote motrici, vista la grande versatilità e robustezza della nuova vettura. La stessa Italdesign presenta nel 1980 una coppia di prototipi su base Panda con la trazione integrale, uno in particolare, la Strip, anticipa quella che poi sarà la configurazione della futura 4x4. La messa a punto richiede però qualche anno in più rispetto alla Panda normale e l'automobile viene presentata nel giugno del 1983. La Fiat si rivolge alla Steyr-Puch, azienda austriaca ben nota per certi suoi mezzi tutto-terreno con cui la Casa torinese ha avuto in passato ottimi rapporti e addirittura modelli prodotti su licenza. Rispetto alla Panda a due ruote motrici, le modifiche meccaniche sono consistenti: Le sospensioni anteriori, già di per sé valide, sono solo rinforzate; quelle posteriori invece sono sostanzialmente diverse e, seppur il sistema rimanga a ponte rigido, le balestre sono irrobustite e a tre foglie e l'assale posteriore integra un differenziale autobloccante ZF. Quest'ultimo è collegato al cambio tramite un albero di trasmissione diviso in tre tronchi, con trazione posteriore inseribile agendo su una maniglia posta sul pavimento subito dietro il pomello del cambio, operazione che si poteva fare anche in movimento a velocità moderata. Il cambio è a 5 marce con prima molto corta, gli pneumatici sono i Pirelli Winter 145 SR13. Il propulsore è il 4 cilindri derivato dalla Autobianchi A112 Elite, con cilindrata di 965 cm³ e 48 CV, velocità massima di 135 km/h. Esteticamente la Panda 4x4 ha un assetto vistosamente rialzato, fascioni paracolpi applicati sulle fiancate e paraspruzzi montati di serie. La dotazione, così come la lista degli optional, è molto ricca e il prezzo di vendita è di 9.984.000, circa due milioni in più rispetto alla 45 Super al top della gamma, quindi decisamente consistente. In poco tempo però la Panda 4x4 diventa un

oggetto ambito e desiderato anche da un pubblico benestante, come auto da tenere al mare o in montagna, costruendosi un'immagine tutt'altro che umile, che resiste fino alla fine della produzione.

La Panda fa parte della nostra memoria collettiva e del panorama delle nostre città.



2002: ARRIVA LA SPECIALISTICA CLIMBING

Parallelamente alla gamma a trazione anteriore, la storia della Panda continua ovviamente con la 4x4 che, dal 1998, rimane nella sola versione Trekking. Nel 2002 il piccolo off-road però, avrà il suo canto del cigno con la specialistica 4x4 Climbing, dotata di mozzi posteriori con ruota libera e trazione integrale disinserita, utili a ridurre i consumi e migliorare la silenziosità. Il motore è sempre il 1.1 FIRE a iniezione Multipoint da 54 CV. Le dotazioni sono le stesse della Trekking (chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, correttore assetto fari) - che rimane a listino - ma è contraddistinta dalla scritta adesiva sul portellone e dagli interni in tessuto verde, tascone e pannelli porta in tessuto (di derivazione Panda Jolly).



2003: L'ULTIMA PANDA

L'ultima Panda "classica" esce dalla catena di montaggio di Mirafiori il 5 settembre 2003, quando è già in listino da qualche mese la nuova generazione. È una Young di colore Rosso Ravenna. Dal lancio sono passati 23 anni, durante i quali ne sono state costruiti 4,5 milioni di esemplari, rimanendo stabile alla testa delle classifiche - sempre al primo o secondo posto, in lotta prima con 127, poi con Uno, infine con Punto - delle vendite in Italia, dimostrandosi come una delle più importanti vetture italiane di sempre, dimostrazione di un estro e di alcune soluzioni assolutamente geniali. Oggi inizia ad entrare di diritto nei garage dei collezionisti: che sia la "nuova 500" da collezionare?

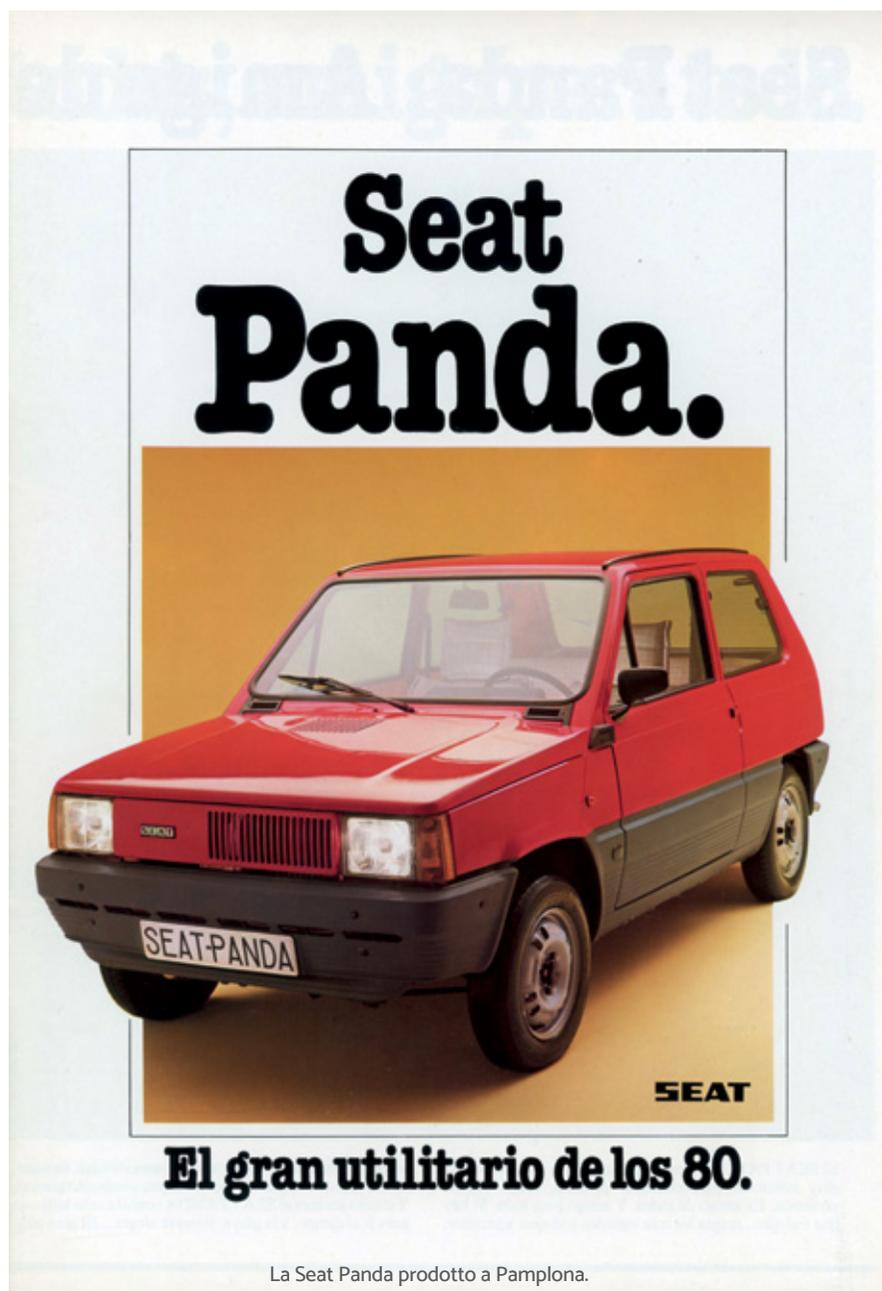


2002: SIMBA ANTICIPA LA LINEA DELLA NEW PANDA

A inizio anni '2000 le sempre più stringenti norme per la sicurezza minano l'adeguatezza della Panda ma in Fiat non si vuole rinunciare a un progetto tanto importante: ci si mette quindi al lavoro per realizzare un modello tutto nuovo. Al Motor Show di Bologna del 2002 ecco presentata, in uno scenario da foresta pluviale, la Simba: carrozzeria a 5 porte arancio, ampi fascioni gialli, ruote tassellate, struttura di protezione sulla mascherina e lungo tutti i montanti longitudinali (con tanto di loghi Abarth) e fari di profondità disseminati qua e là. È più una provocazione giocosa che altro ma in pochi sanno che potrebbe prefigurare la New Panda, anzi, sarà ripresa pressoché identica dalla Cross del 2005.

Oltre il 40% della produzione era destinata alla vendita al di fuori del suolo italiano e infatti, viene realizzata solo per i mercati olandese e tedesco e francese una versione "entry-level" a 4 cilindri, denominata Panda34, che monta il noto quadricilindrico di 843 cm³ già visto sulle nostre "vecchie" 850. La prima modifica al listino arriva nel settembre del 1981, quando si aggiungono i tetti apribili (anteriore e posteriore, divisi da una traversa centrale di sicurezza) con un sovrapprezzo di 160.000 lire per la sola Panda45; lo stesso optional sarà disponibile anche per Panda30 da marzo 1982. Un rinnovamento più profondo arriva a ottobre del 1982 quando, al Salone di Parigi, si presentano le Panda 30 e 45 con molti dei difetti di gioventù corretti, e allestimenti migliorati e rinnovati. A ottobre 1982 Inoltre si aggiunge al listino una versione denominata 45 Super, con una inedita griglia anteriore e le fiancate in tinta vettura. Le dotazioni interne sono decisamente più curate e si aggiungono l'indicatore della temperatura dell'acqua, il mobiletto portaradio dotato di accendisigari, le alette parasole orientabili e molti rivestimenti delle lamiere interne. Nella lista degli optional della Super si inseriscono l'orologio digitale, i cerchi in lega, il cambio a 5 marce e due livree metallizzate. Inoltre si attuano piccole migliorie sul propulsore per renderlo più moderno. Il medesimo allestimento dal marzo 1983 diventa disponibile anche sulla 30, seppur semplificato. Il listino si aggiorna nuovamente nel novembre del 1984, dando tutte nuove denominazioni alle Panda. Gli allestimenti sono ora: L (base), CL (intermedio), Super (top di gamma). Nasce inoltre una serie speciale, prodotta in 10.000 unità, commercializzata a partire da marzo 1985 denominata "College", proposta in due eleganti livree bicolori con i rivestimenti interni in ciniglia abbinati al colore carrozzeria e coppe ruota integrali. La Panda è oggetto poi di un sostanziale rinnovamento nel gennaio del 1986, con la presentazione della "Supernova", che proseguirà con diverse modifiche fino al 2003. ■

"Si ringrazia l'amico Matteo Rapazzini per la competenza e la collaborazione."



**Seat
Panda.**

El gran utilitario de los 80.

La Seat Panda prodotto a Pamplona.



2003: ALL'INIZIO È GINGO

Al Salone di Ginevra del 2003 ecco il modello definitivo (Progetto 169) che si chiamerà Gingo. La carrozzeria a 5 porte è comoda e compatta, le linee sono più morbide ma riprendono i volumi squadrati della precedente. Gli interni sono nuovi, molto spartani o di lusso (navigatore, climatizzatore automatico, contagiri, 6 airbag...). Provvidenziale sarà la causa intentata da Renault perché il nome Gingo è troppo simile al suo Twingo: la nuova piccola Fiat si chiamerà di nuovo Panda. E sarà un successo. Fra le motorizzazioni disponibili, tutte omologate Euro 3, i benzina 1.1 da 55 CV, 1.2 da 60 CV/69 CV e 1.4 da 100 CV della grintosa 100HP (in foto) e diesel 1.3 Multijet 16V (68/75 CV), in versioni 4x2 e 4x4.



CARLOS SAINZ E LA SEAT PANDA

La Panda ha avuto mille anime: cittadina, auto per i giovani, le signore, per il fuoristrada, perfino per le giovani famiglie. Ma a queste ne va aggiunta una più insolita, quella corsaio. E, fra le altre, quella che vale la pena citare è la vicenda delle Panda sportive guidate da Carlos Sainz, due volte Campione del mondo Rally: con lei l'asso spagnolo esordì nel Trofeo Panda vincendolo nel 1981 con una Panda Gr1 con marchio Seat (che costruì sempre la Panda su licenza, presentando persino la sua versione Marbella) e poi diventando pilota ufficiale di una Seat Panda 45 Gr2 bianca e rossa, custodita oggi nel Museo della Casa Spagnola. Si avventurerà anche nelle impegnative date dei Raid Africani.



LA NUOVA CROSS ALLA PARIGI-DAKAR

Anche la nuova Panda del 2003 sarà protagonista di curiose manifestazioni sportive. La più clamorosa sarà quella della PanDakar che, come dice il nome, partecipò alla Parigi-Dakar del 2007, con al volante campioni del calibro di Miki Biasion e Bruno Saby. I due scelsero una versione Cross 4x4 e la adeguarono alla massacrante traversata del deserto africano. Ma non è tutto: dal 2005 per quattro stagioni la Panda avrebbe corso anche ufficialmente, con un kit dedicato all'elaborazione della 100HP impegnata nelle date di Campionato Italiano Rally e nell'omonimo Trofeo organizzato da Fiat. Questo progetto diede anche vita alla versione "pronto corsa" Panda Kit, impegnata in cronoscalate, slalom e formula challenge.

PANDA, NATA SOTTO IL SOLE DELLA SARDEGNA



Uno dei primi bozzetti di Giugiaro del 1976

ABBIAMO INTERVISTATO IL CELEBRE DESIGNER GIORGETTO GIUGIARO, "PADRE" DELLA PANDA, CHE CI HA RACCONTATO LA NASCITA E LO SVILUPPO DEL PROGETTO DELL'UTILITARIA TORINESE

di Matteo Comoglio

Per gli appassionati di auto e di design, Giorgetto Giugiaro è un punto di riferimento: ideatore di alcune delle più belle vetture mai prodotte, geniale nelle sue soluzioni e con un talento riconosciuto in tutto il mondo. Intervistare un "gigante" dell'automobile del suo calibro, mette in soggezione anche il giornalista più smaliziato, ma ciò che sorprende fin da subito è la sua capacità

di mettere a proprio agio le persone, coinvolgendole nei suoi racconti di vita e di esperienza. Non si può far altro, quindi, che rimanere rapiti ad ascoltarlo. In questa occasione ci ha raccontato come è nata l'idea della Panda, le difficoltà del progetto fino alla presentazione. Ed è stato un bel tuffo nell'industria dell'automobile degli anni '70.

- In che anno le venne affidato il progetto dalla Fiat per una nuova utilitaria?

"Ricordo che nell'estate del 1976, De Benedetti, l'allora amministratore delegato della Fiat, mi disse che avrei dovuto preparare il progetto di una vettura utilitaria, innovativa e "alla francese", che utilizzasse il propulsore bicilindrico della Fiat 126. Ovviamente sia per me sia per Mantovani fu un grande onore essere interpellati per un progetto così ambizioso e l'idea ci rese subito entusiasti. Però, essendo la fine di luglio, io avevo già programmato di partire per la Sardegna e dissi a De Benedetti che volentieri a settembre avrei preso matita e carta Canson per dedicarmi al progetto. Ma De Benedetti, molto serenamente, mi disse che il progetto di massima doveva essere pronto per la fine di agosto e che non c'era nessun problema, in quanto anche lui era in vacanza in Sardegna e mi avrebbe aspettato dopo ferragosto per fargli vedere i primi bozzetti. Io rimasi stupito, ma mettendo in valigia il necessario per disegnare, partii per il mare, sapendo che mi aspettavano delle ferie di lavoro. Così, seppur allietato dal clima marino, disegnai e mi confrontai quotidianamente con Mantovani che era invece in montagna, per riuscire a dare il meglio in questo progetto: per il 15 di agosto avevo i disegni pronti da mostrare a De Benedetti.



A quel punto lo chiamai, ma mi dissero che non era più in Sardegna e non mi fu più possibile parlargli in alcun modo. Tornato poi a Torino, intorno al '20, lessi sui giornali che aveva lasciato la carica di amministratore delegato. Chiamai Mantovani preoccupato per la sorte del nostro lavoro, con il timore di aver perso tempo, ma di lì a pochi giorni ricevetti una telefonata da Nicola Tuffarelli, che in quel momento era subentrato a De Benedetti, che mi disse che sapeva dell'esistenza di un progetto, di andare avanti e di non preoccuparmi. Così, rincuorati, ci rimettemmo al lavoro”.

- Quali furono i concetti da cui parti per realizzare il progetto? E quali soluzioni lei avrebbe introdotto sulla vettura che poi non sarebbero state realizzate in serie?

“Innanzitutto devo dire che la Fiat in questo caso non ci diede dei limiti troppo rigidi e quindi io ebbi la possibilità di sviluppare una vettura partendo da un punto di vista diverso, molto più legato all'architettura che non all'ingegneria, osando maggiormente. L'unico limite iniziale era l'ingombro del propulsore, che era il bicilindrico di 650 cm³ montato sulla Fiat 126. In realtà, per il design esterno non mi misi a studiare chissà quali linee particolari, anzi, come dico sempre io scherzando, ho messo quattro ruote a un frigorifero ed è nata la Panda! Ironia a parte, cercai davvero di rendere le linee della vettura ben raccordate e, soprattutto, proporzionate, donandogli un tocco di personalità, nonostante i limiti imposti dall'economia di produzione. In particolare studiai la soluzione dei vetri piatti, che erano economici da produrre, e non richiedevano lavorazioni particolari. Anche se può sembrare semplice, non è affatto uno scherzo disegnare una vettura senza usare vetri curvati! Quando però sottoposi a Mantovani la mia idea dei vetri, mi disse che, seppur poteva sembrare strano, la tecnologia per produrli nel settore automobilistico non era predisposta per questo e non sarebbe stato così semplice come credevamo. In ogni caso andai avanti per la mia strada giungendo a una forma esterna gradevole e particolare, che avrebbe reso la carrozzeria robusta e facile da riparare in caso di piccoli urti. I paraurti fascianti proseguivano, secondo la mia idea anche sulle fiancate con lo stesso materiale, per un duplice motivo: risparmiare peso e poter essere riparate facilmente. Non riuscii mai a comprendere a fondo perché la Fiat decise di fare la parte bassa della fiancata tutta in lamiera verniciata successivamente nella produzione in serie. Inoltre, durante lo sviluppo del pro-

getto, ci dissero che bisognava considerare di inserire anche il motore a 4 cilindri di 903 cm³, così dovemmo studiare due tipi di calandre diverse a seconda del propulsore e inserire molte altre variabili che complicarono non di poco il lavoro. Per ciò che riguarda l'interno, invece, usai più un approccio da architetto, ispirandomi alle sedie come la “chaise-longue” che ha una struttura tubolare, per disegnare i sedili e usando questa configurazione “a tubi” per l'intero abitacolo. Nella mia idea il sedile anteriore doveva essere più spartano di come poi è stato per la produzione in serie, mentre hanno mantenuto la mia idea della “culla” per il sedile posteriore e per il grande vano portaoggetti anteriore. Per risparmiare peso anche il vetro discendente era stato inizialmente concepito da me con una semplice rotella che scorreva in una guida su e giù, ma poi si preferì optare per la classica manovella alzavetro. Nel complesso comunque, seppur “ingentilita” e resa più vettura per la produzione, acquisirono gran parte delle mie idee”.

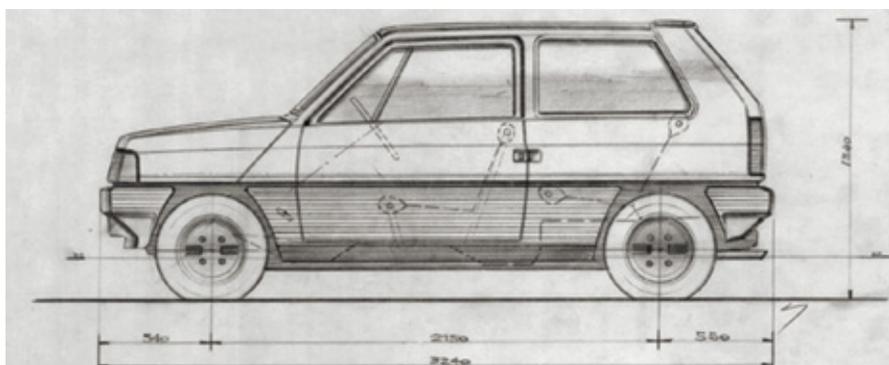
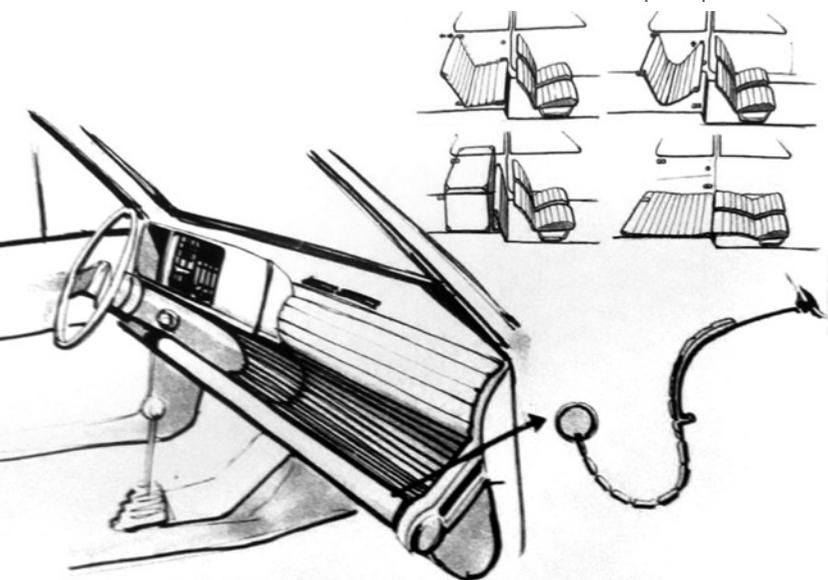
- Quando oggi riguarda la Panda, dopo tanti anni di esperienza, specialmente nella sua prima serie trova qualche errore o la considera ancora un oggetto ben riuscito sotto tutti i punti di vista?

“Credo che la Panda, nonostante fosse una vettura estremamente semplice e sicuramente meno blasonata di tante altre che ho disegnato dopo, sia ancora oggi un buon esempio di utilitaria, con un unico difetto: è stata una vettura pensata con un approccio forse troppo da architetti che non da puristi del design. Inizialmente, infatti, nonostante molte soluzioni fossero all'avanguardia, soprattutto per gli interni, non venne compresa a fondo, risultando troppo essenziale e spartana, soprattutto in Italia. In fondo l'automobile per noi italiani è sempre stata uno status-symbol e in molti faticavano a vedersi alla guida di una vettura così monastica. Ma poi in poco tempo si riuscì a comprenderne il potenziale e, specialmente poi nella sua versione 4X4, riuscì a diventare una vera e propria icona”.

- Personalmente, penso che la Panda diventerà la 500 dei tempi moderni: molti infatti ne stanno comprendendo la valenza e l'importanza storica, iniziando a collezionarla. Secondo lei, un giorno anche la Panda verrà esposta al MoMa?

“Difficile da dire, ma nulla è impossibile. In fondo la Panda, soprattutto nella sua prima serie, è una vettura che ha un forte legame con l'architettura e non sfigurerebbe certo a fianco di molti altri oggetti che hanno fatto la storia del design”.

La proposta per gli interni, poi effettivamente adottata in gran parte. A destra, disegno con le prime quote. Sotto, il prototipo “Zero” accanto alla Fiat 126 e il secondo prototipo.



La 6C 1500 Normale Torpedo Stabilimenti Farina e la 6C 1750 Sport carrozzeria Viberti entrambe del 1929. Sono tutte e due creazioni di Jano. Le differenziano un quarto di cilindrata del motore, la distribuzione a uno o due alberi a camme in testa e la lunghezza del telaio, "lungo" di 3100 mm per la 1500, "corto" di 2722 mm per la 1750.



QUESTIONE DI TESTE

UNA 6C 1500 E UNA 1750 DELLO STESSO ANNO, IL 1929.
UN CUORE CONDIVISO MA CON DIVERSE SFACCETTATURE, COME LE LORO ANIME:
LA PRIMA, PACIOSA, AUSTERA E CONSERVATISSIMA,
LA SECONDA, BRIOSA E SMAGLIANTE, RESTAURATA DOPO UNA STORIA ROCAMBOLESCA

di Luca Marconetti



L'Alfa Romeo non ha mai avuto una storia facile. Le crisi aziendali e soprattutto i debiti nei confronti di creditori e banche, l'avrebbero afflitta fin dalla sua fondazione. Per fortuna, tecnici e dirigenti valenti riusciranno a far valere la bontà dei progetti e la capacità costruttiva di fronte a qualsiasi bega burocratica e a pericolosi infossamenti: il primo nel 1912, con le feroci rivendicazioni dei lavoratori, sedate dall'entrata in azienda, nel 1915, della nuova proprietà Società Nicola Romeo & C (che nel 1920 avrebbe trasformato l'A.L.F.A. in Alfa Romeo) e dalle commissioni di munizioni e materiale bellico necessari al Primo conflitto mondiale; ma soprattutto il secondo, quando, finita la guerra, si riaccendono le lotte operaie con tanto di occupazione della fabbrica e il debito nei confronti della Banca di Sconto - finanziatrice del Portello e della quale Romeo è procuratore - raggiungerà i 90 milioni di lire. Questa

volta a intervenire è il Governo, che affida l'Alfa Romeo all'Istituto per le Sovvenzioni sui Lavori Industriali quando l'Azienda del Biscione dimostrerà di produrre, come scrive l'allora presidente Ugo Ojetto (riferendosi alla 20-30 E.S. Sport), "una delle migliori auto che sono sul mercato, domandatissima, buona e lodatissima", convincendo la Banca Nazionale di Credito, nel 1923, a diventare nuova sovvenzionatrice dell'Alfa. È questo il periodo delle vittorie delle R.L. Super Sport e delle E.S. gestite da Enzo Ferrari (che avrebbe convinto Romeo alla partecipazione sistematica e ufficiale di Alfa alle gare), del progresso tecnico raggiunto dall'ingegner Giuseppe Merosi ma soprattutto dell'entrata al Portello di Vittorio Jano, progettista giovane e geniale, dopo Luigi Bazzi, letteralmente strappato a Fiat da Ferrari proprio nel momento in cui, il Lingotto, non ha eguali nella produzione di vetture da competizione. ➤



Gli Stabilimenti Farina erano l'atelier fra i preferiti della clientela Alfa Romeo dell'epoca: il disegno è pulito, razionale, elegantissimo e imperioso. Sotto, a sinistra, la 1500 Normale non monta paraurti. Il radiatore, ben raccordato col resto della carrozzeria, è tipico dell'epoca come i due proiettori di ampie dimensioni. La targa è tuttora quella originale del 1929. A destra, il termometro Boyce. Sotto, i freni a tamburo non alettati. Li avrà anche la 1750.



Jano ottimizza la GPR di Merosi (con disappunto di quest'ultimo), continua lo sviluppo delle R.L. facendo tesoro di quanto fatto per arrivare alla vittoria della Targa Florio del 1923, ma soprattutto genera la P2, una delle auto più vincenti e prestazionali dell'anteguerra, con la quale Gastone Brilli Peri vincerà il I Campionato del Mondo, nel 1925 (e sulla quale, purtroppo, perderà la vita Antonio Ascari). Pur ormai sotto l'egida statale, è un momento di ampio respiro per l'Alfa che, oltre alle vetture da competizione, permetterà a Vittorio Jano di progettare una "media" il cui telaio produrre in serie, in grado di compendiare potenza degna del Biscione, compattezza e leggerezza dell'autotelaio, maneggevolezza, stabilità, brillantezza e costi di esercizio più contenuti di quelli di auto di pari cilindrata, "per fare marca", come dirà lo stesso Jano, cioè per proporre alla clientela di normali vetture stradali, un modello ispirato e impreziosito da tecnologie desunte direttamente da modelli da corsa. Da questa filosofia nasce quindi il prototipo presentato al Salone di Milano del 1925, chiamato NR (iniziali di Nicola Romeo) poi caratterizzato dalla ben più

nota denominazione di 6C 1500, che indica il rivoluzionario “cuore” 6 cilindri in linea con distribuzione ad albero a camme in testa - uno dei primi montati su una vettura di serie - con 2 valvole per cilindro da 1487 cm³. Leggero (il basamento è in lega leggera) e compatto, è in grado di erogare 44 CV a 4200 giri/min, potenza incredibile per l'epoca, quando una Fiat 503 ne ha appena 27.

6C 1500 NORMALE TORPEDO (1929)

La gestazione della 6C 1500 è lunga. La dirigenza infatti vuole che Jano si concentri sullo sport, la nuova auto per la borghesia serve solo a “creare un cartellino anagrafico alla fabbrica”, sostiene Romeo. Così, i primi esemplari raggiungeranno i concessionari solo nel 1927 ma saranno ancora modernissimi per dar inizio a un successo che, nelle diversissime varianti di cilindrata, potenza, telai e carrozzerie, arriverà fino al 1950.

L'auto protagonista del nostro servizio, una Normale Torpedo carrozzata dagli stabilimenti Farina nel 1929, è uno degli esemplari del telaio lungo 6 posti di 3100 mm meglio conservati in Italia: la 6C 1500 infatti ha avuto maggior gloria con i suoi telai corti Sport (2920 mm) e Super Sport/Gran Sport (2750 mm) e, soprattutto, con i motori dotati di distribuzione bialbero, protagonisti di tante competizioni e soprattutto - nella variante Mille Miglia Speciale con compressore, spider carrozzata da Zagato - della vittoria alla Mille Miglia del 1928 con al volante Giuseppe Campari. Negli anni, queste versioni hanno fatto gola agli speculatori del settore, che hanno generato scempi “segando” telai lunghi e rivestendoli con carrozzerie repliche o di dubbia provenienza. Ecco perché una vettura come quella di Vittorio Muzi, collezionista - con un debole per il Biscione - di Porto Sant'Elpidio, nelle Marche, oggi ha un valore storico-filologico fondamentale, specialmente se si pensa che l'auto, eccetto una velata parziale alla carrozzeria, è conservata “come mamma l'ha fatta”: radiatore, fanali, ruote, ebanisteria, strumentazione, pellami, moquette e perfino tessuto e struttura della capote sono conservati, in grado di mostrare orgogliosi tutte quelle affascinanti pieghe del tempo che però, per questa 6C, è stato nobile: il suo primo proprietario è un gentleman siciliano, che la fa guidare al suo chauffeur per piccoli spostamenti ma che la tiene in perfetta efficienza, facendo eseguire una manutenzione scrupolosissima e mettendola sempre al coperto e all'asciutto; quando Muzi la scova dagli eredi del nobile agrigentino, ha ancora la targa “AG” a tre cifre originaria che ancora mantiene. ➤



L'abitacolo è semplice ma ben rifinito, con strumentazione completa e leggibile. L'acceleratore è centrale, a chiodo, sui pedali di frizione e freno ci sono le scritte “Alfa” e “Romeo”.

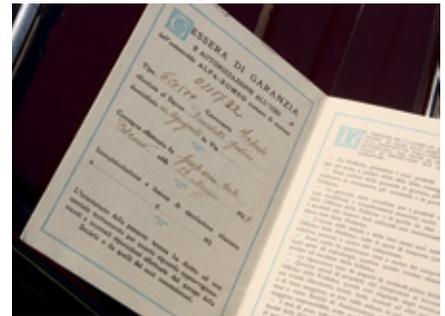
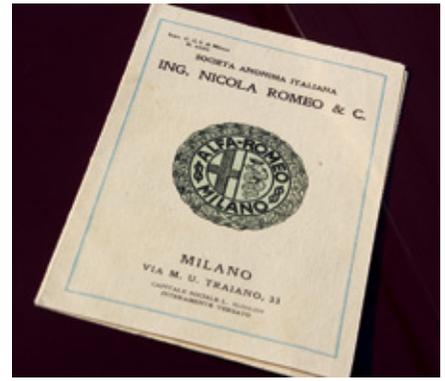
Sotto, da sinistra, la cura del dettaglio nel doppio filetto crema su livrea bordeaux. Incredibile lo stato di conservazione della raffinatissima ebanisteria intarsiata. Anche leve e pellami sono eccezionali.

Il separé con la maniglia di ritenzione fra sedile anteriore e abitacolo posteriore.

In basso, i due strapuntini a scomparsa per quinto e sesto posto di fortuna.

Comunque eccellente la loro fattura.





La coda, come di consuetudine per l'epoca, è senza sbalzo e ospita le ruote di scorta e la capote ripiegata.
A destra, il Certificato di Garanzia originale, consegnato dagli eredi del nobile agrigentino primo e unico proprietario dell'auto a Vittorio Muzi.



Il motore della 1500 monoalbero, con il serbatoio della benzina nei pressi del parafiamma.
Sopra, la targhetta motore/chassis che riporta ancora la scritta "Società An. It. Ing. Nicola Romeo & C. Milano, nonostante già da un anno Romeo fosse stato estromesso dall'azienda: sarebbe cambiata in "Società An. Alfa Romeo Milano" solo con l'assemblea generale del 1930.



Il motore con i due alberi a camme in testa e il collettore di scarico alettato. Sotto si intravede la particolarità di questo motore, i due tubi che convogliano l'aria calda del collettore alle camere di scoppio per preriscaldarle.
Sopra, la targhetta motore/chassis.

Oggi, la 6C 1500 Normale carrozzata Torpedo, tipologia più comune all'epoca, si presenta raffinemente austera, dall'eleganza semplice e mai osata, fuori dal tempo. Nonostante il telaio - a longheroni e traverse in lamiera d'acciaio - lunghissimo, l'atelier torinese di Giovanni Farina, all'epoca uno dei favoriti da Alfa Romeo, è riuscito a delineare un profilo sfuggente, con un frontale imponente ma compatto e ben integrante, il parabrezza dritto e il radiatore trapezoidale, la fiancata levigata, caratterizzata dall'ampia pedana con porta-attrezzi ben dissimulata dalla livrea bicolore e da una coda classicissima, senza sbalzo, che ospita le ruote di scorta e la capote ripiegata senza snaturare la pulizia del disegno. Gli interni replicano la filosofia dell'esterno: essenzialità ma altissima qualità dei materiali e cura maniacale dell'assemblaggio. Stupisce lo stato delle finiture in legno intarsiato, della zincatura di maniglie e comandi, del vinile della tappezzeria, la morbidezza della pelle e il suo stato di conservazione. A bordo trovano posto sei persone, quattro negli ampi sedili unici anteriore e posteriore e due sugli strapuntini di fortuna che scompaiono sotto la moquette al centro dell'abitacolo. Agendo sugli elementi a molla di fermo-cofano con gancio fissato al co-



Le viste con le capote alzate: risultano una elegante torpedò e una grintosa spider-cabriolet anche in configurazione chiusa. Il piccolo lunotto ovoidale molato della 1500 era tipico dell'epoca, mentre quello rettangolare della 1750 una novità.

perchio, si accede al già citato motore ad albero in testa (fissa, in blocco con il gruppo cilindri in ghisa), molto compatto. A questo proposito va anche rilevata l'ingegnosità dell'apparato punterie, regolabili con due dischi avvitati sullo stelo della valvola, come Jano ha visto sulle Hispano-Suiza. Sarà una soluzione adottata fino al 1954 con la presentazione della Giulietta Sprint e il suo sistema "a bicchierino" e spessori di regolazione. Il motore è alimentato da un carburatore verticale Zenith 30 D2, mentre l'accensione è a spinterogeno.

Essendo uno degli ultimi telai di 3100 mm, presenta alcune novità rispetto al passato: le ruote, a raggi del tipo "Straight Side", cioè a tallone dritto e cerchio diviso, molto in voga, allora, in America, non sono più da 20" ma da 19" con canale da 4" e pneumatici 28x4,95 e freni a tamburo non alettati di maggior diametro, 320 mm.

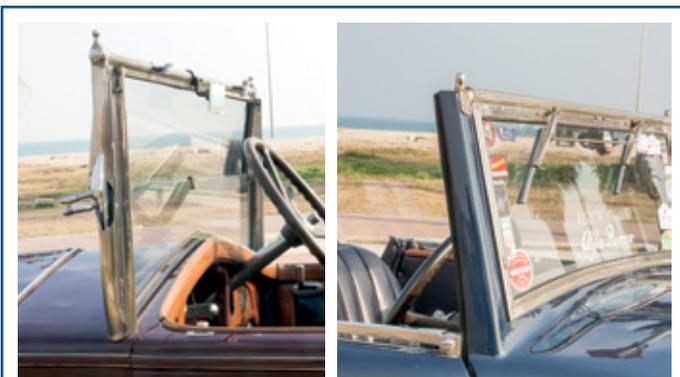
Oggi l'auto - che col suo 1500 può raggiungere, sulla carta, comunque i 110 km/h di velocità massima, dato rilevante per l'epoca - non

partecipa a manifestazioni troppo stancanti ma il suo proprietario la espone volentieri ai Concorsi di Eleganza più importanti, dove ha ottenuto importanti riconoscimenti come il Trofeo FIVA per l'auto meglio conservata a Villa d'Este 2003.

6C 1750 SPORT (1929)

Il 1929 è un anno di transizione per la saga 6C. I motori 1487 cm³ delle 1500, sia mono che bialbero, crescono di cilindrata diventando 1572 cm³, andando a equipaggiare la 6C 1750 Turismo (un albero in testa) e le 6C 1750 Sport e Super Sport, alle quali, nel 1930, sarebbero seguite le versioni Gran Turismo e Gran Sport. Uno dei primi telai Sport di cui abbiamo memoria (il ventesimo, se consideriamo che il primissimo catalogato è il 6c0212506) dotato di motore 1750 bialbero - in grado di erogare 52 CV a 4400 giri/min e spingerla fino a circa 120 km/h di velocità - è quello della seconda protagonista del nostro servizio, oggi carrozzata tipo "Torpedò Sport" dalla torinese Viberti, su disegno attribuito a Mario Revelli di Beaumont. La sua storia è decisamente travagliata e merita di essere seguita "passo per passo".

Quando il suo attuale proprietario, Luigi Oliveri, odontoiatra di San Benedetto del Tronto, lo acquista nel 2001, non si immagina quante vicende possa aver passato quel telaio malconcio, mutilato della parte posteriore perché riconvertito a furgoncino durante la guerra e recuperato da un meccanico di Moresco, Pietro Nardoni, nell'ormai lontano 1972 (comunque pagando sempre la tassa di circolazione e permettendo quindi di evitare la radiazione dal PRA). In realtà le sue origini sono ben più nobili: il 6 giugno del 1929 la vettura viene immatricolata con targa MI 2315 e intestata a Gerolamo Battista Merlini, direttore, insieme a Prospero Gianferri, della nuova Società Anonima Alfa Romeo - Milano, nata dopo l'estromissione dall'azienda dell'ingegner Romeo.



La differenza fra il parabrezza dritto della 6C 1500 Normale e quello della 6C 1750 Sport, leggermente inclinato, cifra stilistica di Revelli di Beaumont.



La carrozzeria realizzata da Viberti (probabilmente una delle due sole prodotte) attribuita a Mario Revelli di Beaumont e riconoscibile dal profilo degli sportelli stonato, dalle fiancate bombate e dai passaruota rastremati e sinuosi. Sotto, da sinistra, il termometro con tappo. Particolare del cerchio Straight Side. Anche gli interni della 6C 1750 Sport, nonostante la strumentazione con fondo in alluminio di impronta sportiveggiante, sono spartani ma ben realizzati. Uguali alle 1750 la pedaliera, le leve di freno a mano e cambio e il volante.



Il sistema di montantini per far scorrere il cristallo, che scompaiono abbattendosi sul profilo della portiera a vetro abbassato.



L'auto in realtà, carrozzata Torpedo 4 posti (quindi su telaio "corto" di 2922 mm, appena 2 mm più del 1500 Sport) dalla milanese Pirola & C. (che lavora su molte Alfa del periodo), rimane in atelier tre mesi e, con numero di telaio 6c0212525, al quale corrisponde identico numero di motore. Nel gennaio del 1931 l'auto viene venduta a Luigi Roncati di Modena (targa MO 4884), nel maggio 1935 a Francesco Severi, pilota della Scuderia Ferrari di Ancona (targa AN 5217) e subito ceduta, in ottobre, al marchese Giovanni Passari di Pedaso, sulla riviera ascolana (targa AP 3655, quella che possiamo leggere oggi). Questo, nel 1942, fa modificare dal pilota e tecnico Augusto Laureati il motore, per l'alimentazione a gasogeno, poi lo vende ai suoi lavoranti Federico Ponzanetti e Giannino Moretti di Porto San Giorgio che lo modificano in furgone e fanno annotare il cambio di destinazione d'uso alla motorizzazione di Ascoli Piceno. Infine viene acquistato, per 100mila lire, da Nardoni. Il marchese Passari sarà il più scrupoloso tra i proprietari del veicolo: terrà documentazione e farà qualche foto, data dagli eredi a Olivieri. Ma non basta: cosa fare per rivestire quel telaio una volta restaurato? Ricostruire la carrozzeria Pirola sulla base di poche e lacunose immagini? O trovare una carrozzeria diversa ma dell'epoca e coerente con quel tipo di autotelaio?

Olivieri scova su un sito olandese un annuncio di una carrozzeria per telaio 6C 1750 Sport. Parte subito per l'Olanda con un disegno in pianta del suo telaio e scopre che quella potrebbe calzargli bene. Certo, il colore rosso non è probabilmente originale, considerato l'abbondante stucco, ferro e legno di quercia rovere sono da ricondizionare totalmente, la tappezzeria è in condizioni disastrose... ma la base c'è. Il venditore Jim Brujin sostiene che la vedova del proprietario, al momento della vendita, gli abbia assicurato che quella carrozzeria è opera della piemontese Viberti, azienda nota, per lo più solo in Italia, per la produzione di camion e autobus. Olivieri, inizia la sua

indagine su diversi fronti: con il signor Moriundo, anziano archivistica Viberti, con Angela Cherrett, segretaria onoraria dell'inglese "Alfa Romeo Register" e con lo storico dell'automobile Angelo Tito Anselmi. Il primo, il signor Moriundo, conferma che tra il 1929 e il 1931 Viberti avrebbe realmente carrozzato un paio di Alfa Romeo per il Maggiore del Regio Esercito, Emilio Leoncini; la seconda, Angela Cherret, dice che Leoncini, a bordo di un'Alfa Romeo, sarebbe arrivato sesto al Giro Turistico del Sestrières del 1930 e che la carrozzeria rinvenuta in Olanda non è attribuibile a stilisti inglesi; il terzo, Anselmi, è certo che Leoncini sia stato un ardente alfista della prima ora e dà anche un'altra indicazione interessante: Leoncini partecipa al Concorso di Eleganza di Torino del 1937 con una 6C 2300 Pescara berlina aerodinamica Pinin Farina disegnata da Revelli di Beaumont. Che ci siano connessioni col geniale designer "freelance" torinese?

Revelli nel 1928 è al Salone dell'Automobile di Parigi, dove rimane folgorato dalle auto americane: la Dusenbergh J con la linea estremamente allungata dei parafanghi e le Packard, con i parabrezza inclinati. Torna in patria e, appena ventiduenne, applica quelle intuizioni alle bellissime Fiat 525 cabriolet Royal e SS per la carrozzeria Viotti. Anche la carrozzeria olandese presenta alcune di queste innovazioni: un accenno di parabrezza inclinato e abbattibile tramite un marchingegno brevettato da Revelli (come sosterrà in sede di seduta di omologazione il delegato FIVA Veniero Molari), i parafanghi anteriori molto allungati e affusolati per il periodo, inglobanti le pedane, la fiancata leggermente panciuta e raccordata col parafiamma e la coda, il profilo arrotondato delle portiere e il particolarissimo sistema che prevede la scomparsa dei due montantini dei cristalli quando questi sono abbassati. Nel periodo '29-'31, secondo studi del nipote di Revelli, Oscar, Mario disegnerà anche delle Alfa Romeo, come dimostrato anche dai figurini per Viotti apparsi su "Auto Italiana" di quel periodo e sul libro "Le Alfa Romeo di Vittorio Jano"; ➤

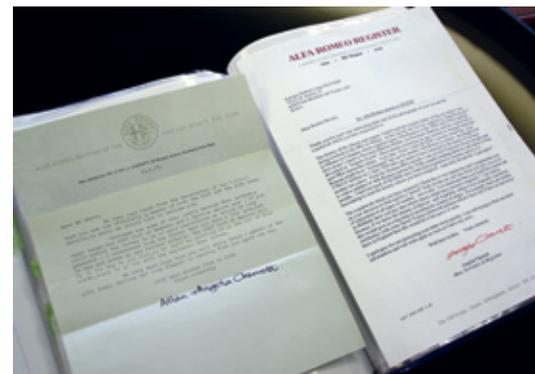
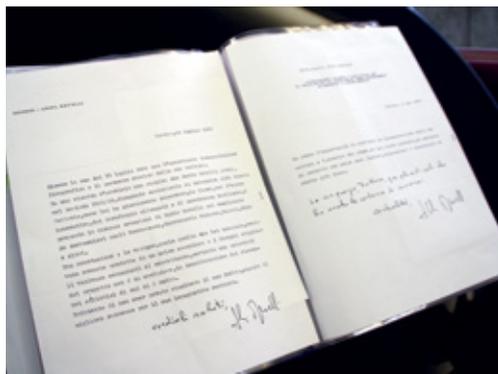
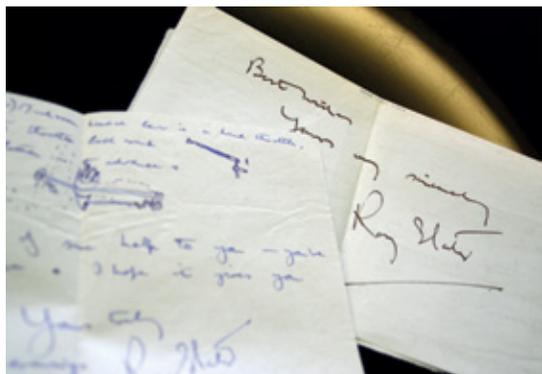


La carrozzeria al momento dell'acquisto da parte di Olivieri, rossa e piena di stucco.

A destra, la carrozzeria pronta per essere verniciata con l'attuale livrea ton sur ton blu, secondo immagini dell'archivio Viberti e le intenzioni di Revelli.

Sotto, da sinistra, le lettere firmate da Roy Slater inviate al californiano James W. Skutt, proprietario dell'auto dal 1966.

Le lettere del figlio di Revelli e di Angelo Tito Anselmi. Le missive di Angela Cherrett.



infine, l'inusuale parabrezza inclinato trova riscontro sul libro di Angela Cherrett "Alfa Romeo Tipo 6C" e in immagini dell'archivio Viberti trovate da Moriundo (che ricorda anche future collaborazioni tra Revelli e la carrozzeria per mezzi pesanti) e databili proprio in quegli anni. Infine, Bethel Abiel Revelli, figlio di Mario, confermerà la conoscenza fra suo padre e suo nonno - progettista per il Regio Esercito - e il Maggiore Leoncini.

Olivieri, a questo punto, si convince e decide che quella sarà la carrozzeria della sua 1750 Sport. Ma che fine avrà fatto, invece, la meccanica abbinata a questa? Nell'ottobre del 2006 scova in vendita a Melbourne, in Australia, il telaio 6c0212736, completato poche settimane dopo il 6c0212525. Lo segnala ad Angela Cherrett che dopo pochi giorni gli comunica che, secondo il registro e l'archivio in sua gestione, quel telaio corrisponde proprio alla carrozzeria comprata in Olanda! Le immagini che lo provano sarebbero arrivate dalla California mentre era di proprietà di tale James W. Skutt e da un'asta di Coys nel 1988. A questo punto Luigi torna a indagare su duplice fronte, ai due capi dell'Oceano Pacifico, in California e in Australia. Un cugino di Los Angeles rintraccia John de Boer, segretario di "The Italian Car Register" in USA, che conferma l'inserimento nello stesso del telaio 6c0212736 come 1750 Sport "corto" e il fatto che anche a lui risultino Alfa Romeo carrozzate Viberti e la signora Jeanne Skutt, vedova di James. Questa racconta di averla acquistata nel 1966 e tenuta fino al 1982, quando sarebbe passata nelle mani di un restauratore, poi di un venditore nel 1987, a un'asta The Auction a Las

Vegas, dove viene venduta per 44mila dollari per apparire infine, un anno dopo, riverniciata di rosso, invenduta a un'altra asta, di Coys, a Londra: quella citata dalla Cherrett. Tramite la cognata originaria dell'Australia invece, entra in contatto con un collezionista che gli racconta che, come sostenuto dalla Cherrett, è apparsa da Coys ma è stata comprata dopo da un suo amico insieme a un altro appassionato inglese i quali, mentre si recano a casa di quest'ultimo, usciranno di strada cosicché, successivamente, la vettura sarà spedita in Australia a pezzi. A questo punto si scopre che quel telaio in vendita è irrecuperabile: è stato infatti accorciato di 17 mm nel tentativo di crearci sopra una replica di una 6C 1750 SS.

L'intento di Olivieri, a questo punto, dopo una ricerca di tale portata, è stato quello di ridare l'anima a un telaio senza più la sua carrozzeria e una carrozzeria senza più il suo telaio originario ma perfettamente coerente con quello in suo possesso, senza costruire nulla ex-novo e mantenendo componenti dell'epoca. E gli stessi motivi, hanno permesso alla vettura di ottenere il Certificato di Identità ASI - dove è indicata l'intera storia della vettura - con Targa Oro firmato da Maurizio Tabucchi, per anni presidente della Commissione Tecnica ASI e uno dei massimi esperti Alfa e la certificazione FIVA, mentre, una giuria composta da Aldo Brovarone, Lorenzo Ramaciotti, Tom Tjaarda e Michael Robinson l'ha decretata Best of Category Ante 1935 del Concorso d'Eleganza di Torino del 2008.

Il restauro ha interessato quindi l'intero autotelaio, motore e ciclistica e la carrozzeria, riportata al blu ton sur ton originario (com-

LE 6C 1500 E 1750 SPORT SU STRADA: DUE OTTUAGENARIE MOLTO RISPETTABILI

Oggi mettersi al volante di due vetture simili potrebbe impaurire molti. In effetti sono automobili che hanno più di ottant'anni e per questo vanno rispettate: non le si può certo strapazzare né guidarle sempre "al limite". Eppure, presa la mano, regalano un feeling e una maneggevolezza rare per una loro concorrente: è merito della modernità e della regolarità di erogazione del 6C a distribuzione in testa, ancora oggi piacevole da guidare e modernissimo. La 1500, essendo conservata anche nella meccanica, ha bisogno di una mano più di velluto e meno sollecitazioni, la 1750 invece, complice anche un minor peso e il brio dato dal bialbero, è sprintosa e godibilissima, tanto che Olivieri la usa: in questi anni, come dimostrano le

punzonature sui vetri, ha partecipato a eventi a calendario ASI come Le Mitiche Sport a Bassano, il Circuito di Avezzano e la Coppa della Perugia, sempre raggiungendo i luoghi di svolgimento su strada. Un paio invece, le partecipazioni alla Mille Miglia. Entrambe, danno il massimo in marcia, ovviamente meglio se su strade poco trafficate: gli sterzi, pesanti in manovra, diventano precisi e "sinceri", le frizioni progressive e i cambi sufficientemente amichevoli, con rapporti mai contrastati. Soprattutto con la 1750, si possono tenere velocità molto vicine a quelle previste dal Codice, anzi... Nemmeno i freni sono così inadeguati per la viabilità odierna, tenendo presente che, ovviamente, qui non c'è nessun tipo di servomeccanismo.





L'auto è Targa Oro ASI.

binazione fra le preferite di Revelli di Beaumont), ritrovato sotto strati di stucco e vernice rossa. Nuove anche tappezzeria e pelletteria interne. Analizzando il telaio dal punto di vista filologico, ci rendiamo conto di come il 6c0212525 sia un telaio Sport di transizione, fra i motorizzati dal 1500 e i nuovi col 1750: rispetto a quelli di cilindrata inferiore, infatti, mantiene la stessa carreggiata di 1380 mm, la stessa larghezza della traversa posteriore, 960 mm e muta di pochissimo il passo, appena 2 mm. Mentre, come ci dice Tabucchi nel suo "Guida all'identificazione Alfa Romeo", se le traverse laterali risultano leggermente riviste, i longheroni sono identici. Medesime di quelle della 1500 Sport sono anche le misure delle balestre, invece diverse dalle successive 1750: anteriori 720 mm, posteriori 1070 mm, distanza dal centro ruota posteriore all'attacco della balestra 520 mm (sempre Maurizio Tabucchi). Condivise con le 1500 Normali e Sport le ruote Straight Side con cerchi da 19", montate fino al 129° telaio 1750 Sport e i freni a tamburo non alettati (diventati tali in occasione dello spostamento degli ammortizzatori a frizione all'esterno del telaio dopo il 50° telaio dei 268 allestiti, da Luigi Fusi e Roy Slater, "La 6C 1750 Alfa Romeo", sul quale si sostiene che la 6c0212525 sia anche la più vecchia esistente, precedendo di un solo numero la 0212526 conservata da un collezionista statunitense).

Rispetto al 1500, il motore, oltre a una maggiore cilindrata, presenta, al posto delle tre pulegge inserite per eliminare il battito delle camme sui piattelli delle valvole, tre ingranaggi bilanciati all'interno di quelli degli alberi a camme (sempre Fusi e Slater); mentre Tabucchi ci dice che il collettore di scarico viene dotato di alettatura, presentando un sistema di pre-riscaldamento delle camere di scoppio tramite due tubi di convogliamento dell'aria calda prodotta dalle alette di collettore dei gas di scarico. Il serbatoio del carburante invece, dalla zona davanti al paraframma viene spostato dietro il ponte posteriore per fare spazio a un Autovac da 15 litri con pompa a depressione O.S. per alimentare a caduta il carburatore Zenith 30 D3 doppio corpo verticale.

SCHEDA TECNICA

ALFA ROMEO 6C 1500 NORMALE TORPEDO STAB FARINA (1929)

MOTORE	anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea, monoblocco in testa in ghisa, basamento in lega leggera, cilindrata 1478 cm ³ , alesaggio e corsa 62x82mm, rapporto di compressione 5,8:1, potenza 44 CV a 4200 giri/min, distribuzione monoalbero a valvole in testa, accensione a spinterogeno, alimentazione a caduta con carburatore doppio corpo verticale Zenith 30 D2.
TRASMISSIONE E CAMBIO	trazione posteriore, cambio meccanico a 4 marce + RM, comando a leva centrale, frizione multidisco a secco.
SOSPENSIONI E FRENI	anteriori e posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali semiellittiche, ammortizzatori a frizione, freni anteriori e posteriori meccanici a tamburo non alettati.
RUOTE E PNEUMATICI	19", canale 4", pneumatici 28x4,95"
DIMENSIONI E PESI	passo 3100 mm, lunghezza 4020 mm, larghezza 1615 mm, peso 1100 kg.
PRESTAZIONI	velocità massima 110 km/h.

ALFA ROMEO 6C 1750 SPORT CARROZZERIA SPIDER CABRIOLET 2+2 VIBERTI (1929)

Stesse caratteristiche della 6C 1500 Normale tranne:

MOTORE	cilindrata 1752 cm ³ , alesaggio e corsa 65x88mm, rapporti di compressione 5,5:1, potenza 52 CV a 4400 giri/min, distribuzione bialbero a valvole in testa, carburatore doppio corpo verticale Zenith 30 D3.
DIMENSIONI E PESI	passo 2922 mm, lunghezza 3822 mm, larghezza 1620 mm, peso 1000 kg.
PRESTAZIONI	velocità massima 120 km/h.



La prima auto ibrida, la Lohner Semper Vivus del 1901.

L'AUTO DEL FUTURO È GIÀ ULTRACENTENARIA

LA storia dell'auto ibrida ha radici molto lontane, antiche almeno come quelle dell'auto totalmente elettrica. La sua caratteristica è di avere, oltre al propulsore elettrico, un motore termico che muove sia le ruote, sia un generatore (eventualmente integrato con il propulsore elettrico) e, ovviamente, una batteria, solitamente di dimensioni inferiori rispetto a un'auto elettrica; la ragione per cui fu accettata una così grande complessità costruttiva fu la speranza di ottenere i vantaggi del propulsore elettrico senza averne le penalizzazioni, tipicamente riscontrabili nella ridotta autonomia e nell'eccessiva durata del rifornimento. La prima auto ibrida fu opera di Ferdinand Porsche, che già aveva progettato la Lohner Electric Phaeton del 1901, un'automobile elettrica particolare per essere priva di trasmissione e differenziale. La potenza di 8 CV (che rendeva possibile una velocità massima di 37 km/h) e

l'autonomia di 50 km rendevano l'Electric Phaeton competitiva con le concorrenti dotate di motore a scoppio, limitatamente alle vetture da turismo.

In quegli anni, tuttavia, la pubblicità delle automobili avveniva essenzialmente attraverso la partecipazione a competizioni sportive e, nonostante le prestazioni accettabili, l'Electric Phaeton non poteva correre su percorsi più lunghi di 50 km, per l'assenza di punti di ricarica prossimi alle piste e, comunque, per l'eccessiva durata di un eventuale rifornimento in gara. Si rese quindi indispensabile aumentare la quantità di batterie installate; tuttavia, l'aumento di peso che ne derivava direttamente e indirettamente, dalla più robusta struttura destinata a trasportarle, rendeva necessarie più batterie di quelle calcolabili con una semplice proporzione con l'autonomia. Se per fare 50 km, all'Electric Phaeton bastavano 450 kg di batterie, che

L'AUTO IBRIDA-ELETTRICA, CANDIDATA COME MEZZO DI TRASPORTO INDIVIDUALE DEL FUTURO INSIEME ALL'AUTO ELETTRICA, È COMPARSA SULLE NOSTRE STRADE IN QUANTITÀ PERCEPIBILI; COME QUELLA ELETTRICA, POSSIEDE GIÀ UNA LUNGA STORIA, INIZIATA NEI PRIMI ANNI DEL VENTESIMO SECOLO, POCO PIÙ TARDI DEGLI ALTRI SISTEMI DI PROPULSIONE

di Lorenzo Morello

portavano il peso a vuoto dell'automobile a 750 kg, per raggiungere 100 km occorrevano 1.800 kg di batterie, poiché la massa complessiva del veicolo lievitava complessivamente a circa 4.000 kg. Il maggior numero di batterie permise anche di aumentare la corrente erogata, per cui il prodotto finale, la Lohner Toujours Contente, fruiva di quattro motori con una potenza totale di 56 CV. Il nome fu assegnato in aperta polemica con la già nota Jamais Contente, che aveva conquistato il record di velocità su strada, con circa 106 km/h, ma che esauriva la carica delle sue batterie nei pochi chilometri della base di misura. Tuttavia, la Toujours Contente non fu mai in grado di vincere una corsa poiché fu impossibile trovare pneumatici abbastanza robusti da sostenere il carico.

Si pensò allora di ridurre le dimensioni della batteria, generando a bordo l'energia necessaria alla loro ricarica; la nuova Lohner Semper Vivus alludeva con il nome latino all'inesauribilità delle sue fonti vitali; una batteria di 200 kg era mantenuta in carica da due motori De Dion-Bouton da 3,5 CV, collegati ad altrettante dinamo. La massa di 1.200 kg era ancora piuttosto elevata ma si ottenevano, oltre alla possibilità di partecipare a gare di qualsiasi lunghezza anche due vantaggi aggiuntivi: la possibilità di avviare elettricamente i motori e di frenare il veicolo sulle quattro ruote, quelle posteriori con il freno meccanico, quelle anteriori invertendo i collegamenti elettrici dei motori di trazione. Questa possibilità permetteva anche di recuperare parte dell'energia di frenatura.

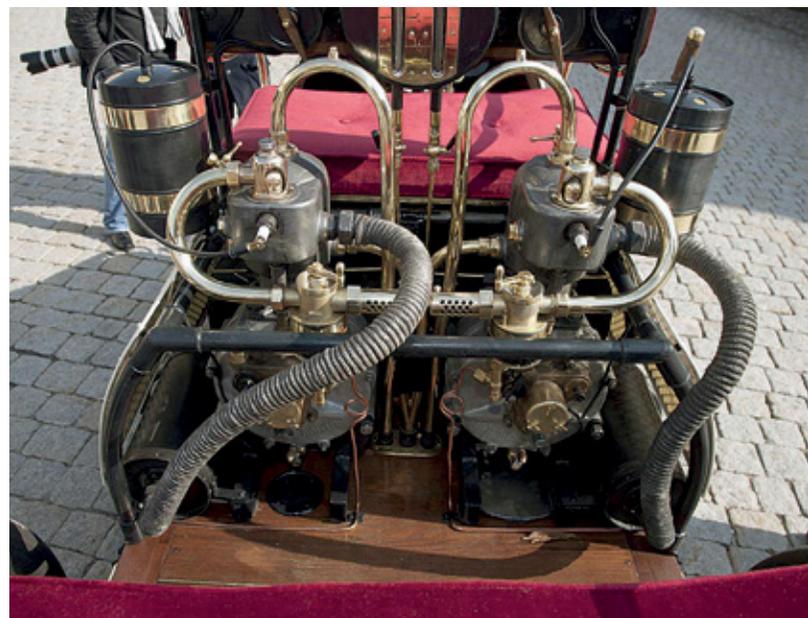
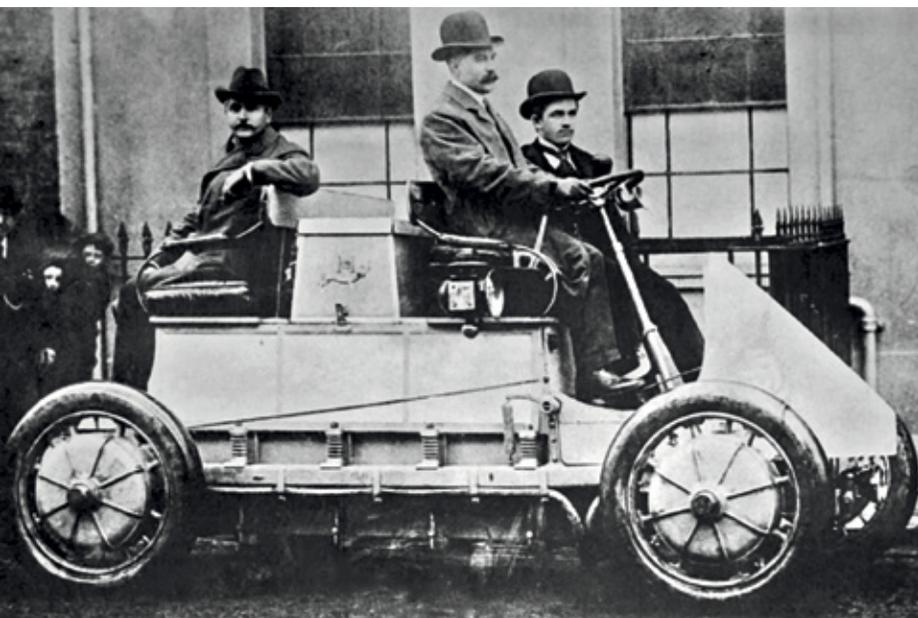
Dal prototipo Semper Vivus derivò la Lohner-Porsche Mixte, che fu prodotta dal 1901 al 1905 nel non entusiasmante quantitativo di 11 esemplari, contro le 65 automobili elettriche vendute nello stesso periodo. I due motori monocilindrici De Dion-Bouton furono sostituiti da un solo motore Daimler a quattro cilindri di 5,5 litri, in grado di fornire 25 CV; fu inizialmente fornito dalla Daimler e, successivamente, dalla Panhard & Levassor che lo costruiva su licenza. Il motore poneva in rotazione un'unica dinamo, collegata ai due motori elettrici integrati nelle ruote anteriori. Il peso eccessivo delle batterie continuava a costituire un problema per la durata degli pneumatici; per questo motivo la quantità delle batterie subì riduzioni, fino ad adeguarsi allo stretto indispensabile per l'avviamento elettrico del motore termico. Lohner, a causa delle ingenti spese sostenute per lo sviluppo delle sue automobili, vendette nel 1906 l'attività a Emil Jellinek, agente generale per la vendita delle automobili Daimler con il marchio Mercedes, da lui inventato per identificare una nuova gamma di auto-

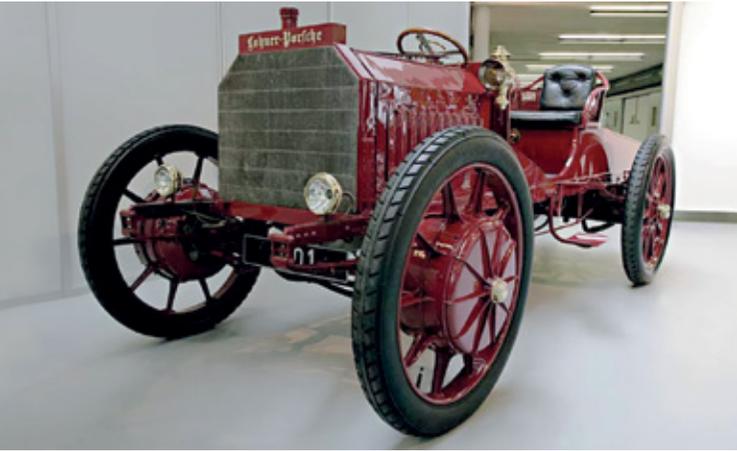
mobili più moderne e performanti; la nuova impresa prese il nome di Austro-Daimler e assunse Ferdinand Porsche come Direttore Tecnico.

Può essere interessante ricordare a questo punto il brevetto ottenuto dal belga Henri Pieper nel 1909, anche se non si è a conoscenza di sue applicazioni pratiche. Osservando il disegno esplicativo di tale brevetto si nota che le funzioni svolte dal propulsore della Lohner Mixte sono qui ottenute con una sola macchina elettrica che, secondo le necessità del momento, si comporta come motore o come generatore. Evidentemente, in questo caso, doveva essere aggiunta una frizione per permettere la rotazione del motore termico a veicolo fermo. Questo schema consentiva un grande risparmio di peso senza molte controindicazioni nel funzionamento; anche se non ebbe successo ai tempi del suo inventore, è adottato in molti propulsori ibridi moderni.

Anche l'Italia ebbe le sue auto ibride in quegli anni. Mentre quelle di progettazione austriaca e belga erano denominate 'miste', quelle costruite in Italia e in Francia ricevettero il nome di 'benzo-elettriche'; le auto 'ibride', oggi così chiamate in tutte le lingue, furono battezzate in tal modo negli Stati Uniti molti anni dopo. ➤

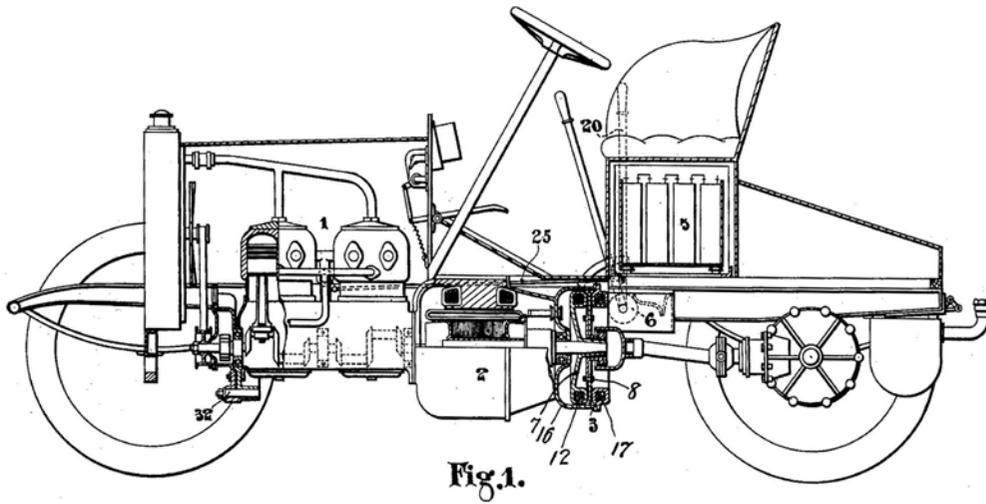
La prima auto elettrica a elevata autonomia, la Lohner Toujours Contente del 1901.
A destra, I due gruppi elettrogeni De Dion-Bouton della Lohner Semper Vivus.





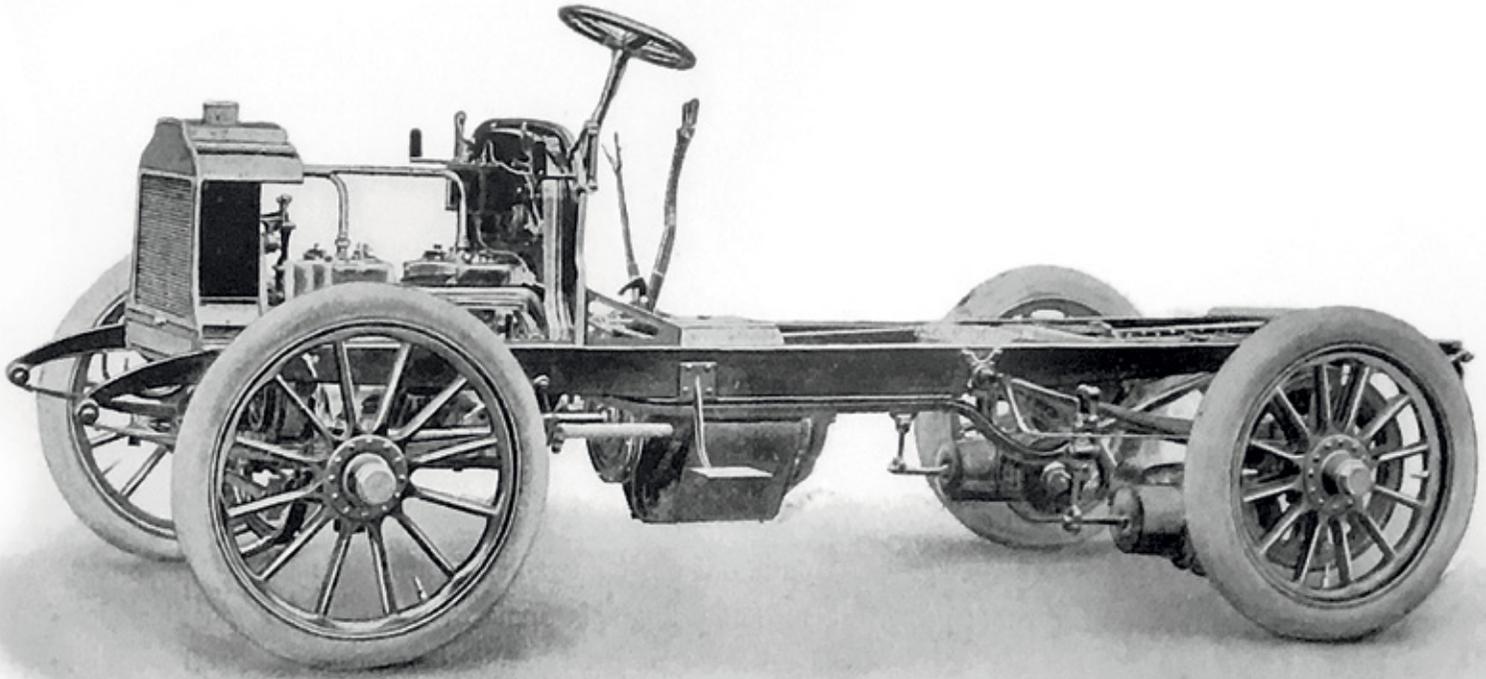
La Lohner Mixte fu prodotta in serie dal 1901 al 1905. A destra, una Mixte prodotta dall'Austro-Daimler. Sotto, schema del brevetto di Henri Pieper riguardante un'auto ibrida con un solo motogeneratore elettrico.

913,846.
H. PIEPER.
MIXED DRIVE FOR AUTOVEHICLES.
 APPLICATION FILED NOV. 23, 1905.
Patented Mar. 2, 1909.
 5 SHEETS—SHEET 1.



Witnesses:
Wm. Hennessy
A. S. Dunham
Henri Pieper, Inventor
 by *Herr, Page & Cooper Attys.*

La STAE - Società Torinese Automobili Elettrici - fu costituita nel 1905 sulle basi della fallita Società Italiana Automobili Krieger, che costruiva su licenza le omonime auto elettriche francesi. La STAE 20 HP aveva un assale elettrico posteriore di progettazione Krieger, caratterizzato da due motori elettrici indipendenti senza differenziale e un gruppo elettrogeno anteriore posto in rotazione da un motore a benzina a quattro cilindri. Questo era mantenuto a velocità costante da un regolatore, mentre con l'acceleratore si poteva variare solo il livello di coppia e, quindi, la corrente erogata. Una leva a fianco di quella del freno a mano, con due posizioni di marcia avanti, due di marcia indietro e una di arresto con motore in rotazione, con funzioni simili a quelle del cambio nelle auto convenzionali, poteva essere azionata senza necessità di frizione. Negli anni successivi, tuttavia, l'inarrestabile diffusione dei veicoli con motore a scoppio e cambio manuale mise in gravi difficoltà tutti i costruttori di auto elettriche e nel 1913, anche la STAE cessò la produzione e si sciolse. Le automobili ibride come quelle elettriche, furono riconsiderate quasi sessant'anni più tardi grazie alle novità offerte dall'elettronica; gli obiettivi erano, tuttavia, diversi da quelli iniziali: le prime auto ibride traevano la loro motivazione esclusivamente dalla comodità di guida, quelle moderne dalla riduzione di consumo e di emissioni inquinanti. Un forte stimolo in questa direzione fu, come per l'auto elettrica, fornito dal Governo degli Stati Uniti, primo a imporre limiti alle emissioni e a rendere obbligatoria l'etichettatura dei consumi, per sensibilizzare il mercato all'acquisto di auto più efficienti. In particolare, l'EPA (Environmental Protection Agency, agenzia federale per la protezione dell'ambiente) finanziò numerose ricerche con l'obiettivo di sviluppare un'auto a bassi consumi e basse emissioni. Occorre ricordare che le automobili, a causa del traffico congestionato e dei limiti di velocità, utilizzano raramente tutta la loro potenza disponibile; non per questo essa può essere ridotta, perché essa deve anche essere disponibile all'occorrenza per eseguire i sorpassi in sicurezza e superare le pendenze stradali.



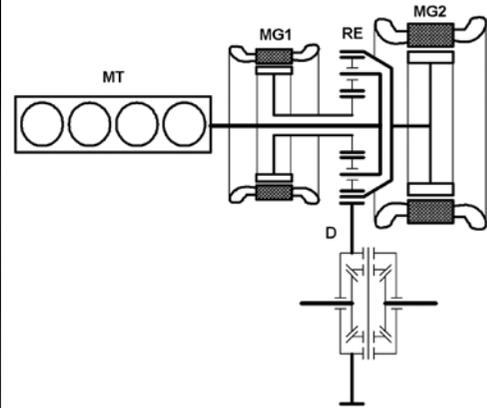
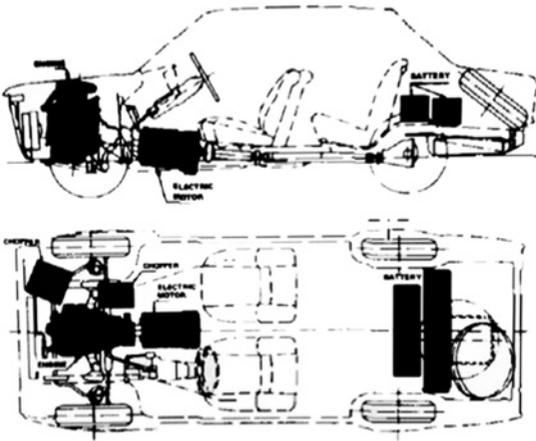
La STAE benzo-elettrica da 20 HP del 1905 aveva due motori elettrici posteriori di progettazione Krieger e un gruppo elettrogeno anteriore con motore a quattro cilindri.

L'obiettivo della propulsione ibrida moderna è far funzionare il motore più a lungo nelle condizioni di massimo rendimento, usando l'energia prodotta in eccesso per caricare una batteria, che alimenterà, a sua volta, il motore elettrico, usato a bassa velocità, in aiuto o in sostituzione di quello termico. Parallelamente, durante i continui rallentamenti imposti dal traffico, tutta o parte dell'energia posseduta dal veicolo può essere recuperata nella batteria, invece che essere dissipata nei freni, come accade in un'auto tradizionale. Per questi motivi, un propulsore ibrido è in grado di ridurre il consumo fino al 40 %, rispetto a quello di un motore a scoppio di pari prestazioni. Il primo a rendersi conto di queste possibilità fu Victor Wouk (1919 - 2005), un ricercatore americano indipendente che costruì un prototipo ibrido dimostrativo nel 1972, ricevendo un parziale finanziamento dall'EPA. Si trattava di una Buick Skylark, modificata sostituendo

il motore esistente con uno elettrico alimentato da una batteria, tenuta in carica da una dinamo da circa 30 CV; il motore termico era in questo caso un Wankel della Mazda fatto funzionare in modo intermittente. La potenza scelta per il gruppo elettrogeno era un po' inferiore a quella mediamente utilizzata dall'auto di origine nell'uso di tutti i giorni; la batteria poteva fornire la maggior potenza occasionalmente necessaria, sovraccaricando il motore elettrico. Mise così in luce un fatto prima di allora non considerato fra i possibili vantaggi, ossia che con un propulsore ibrido era possibile cogliere anche le riduzioni di consumo derivanti da un motore termico meno potente senza subirne le penalizzazioni, sfruttando la possibilità del motore elettrico di erogare per breve tempo potenze superiori senza danno. Fu certificato il raggiungimento di un consumo medio circa dimezzato e di emissioni ridotte a un decimo dei valori originali. ➤

Victor Wouk, ritratto nel 1972 accanto al suo prototipo ibrido derivato dalla Buick Skylark. A destra, il prototipo della FIAT 131 ibrida del 1978.





Schema propulsivo della FIAT 131 ibrida. A destra, fotografia e schema di funzionamento del propulsore della Toyota Prius di terza generazione.

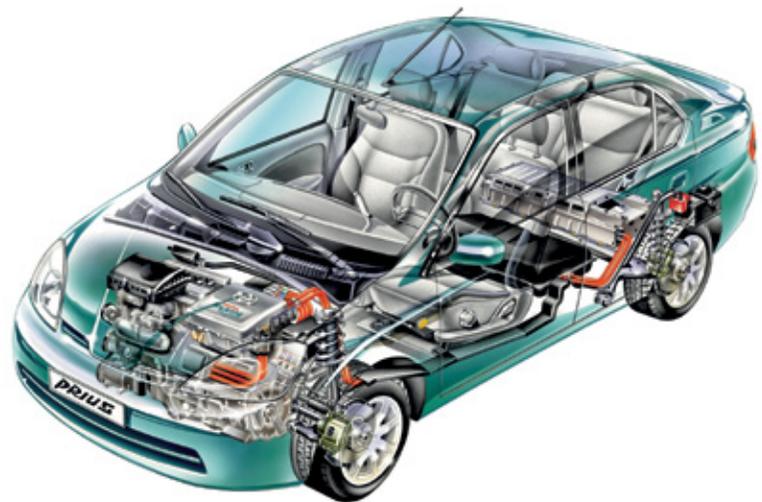
Anche se il progetto prestava il fianco a critiche per le prestazioni non proprio equivalenti a quelle originali e per la scelta del motore di tipo inutilmente esotico, tutti i costruttori presenti negli USA, pur ufficialmente scettici, si sentirono stimolati a svolgere ricerche in proprio, anche perché l'EPA, forte dei risultati ottenuti, lo richiedeva perentoriamente. I risultati concreti comparirono, tuttavia, molto più tardi, a causa dell'inadeguatezza delle tecnologie a quel momento disponibili.

Si cita fra queste ricerche quella svolta dalla Fiat, che costruì nel 1978 un prototipo, modificando radicalmente una 131; al posto del cambio, fu installato un motore a corrente continua da 33 CV, capace di ruotare alla stessa velocità del motore termico; questo, all'origine con 1.300 cm³ di cilindrata, fu sostituito con uno più piccolo di circa 900 cm³, modificato da quello della 127, tarato a 33 CV. Si noti la parziale derivazione dello schema propulsivo da quello proposto nel brevetto Pieper. Un sistema di regolazione elettronico, allora di realizzazione tutt'altro che semplice, permetteva di attivare i motori in parallelo con il solo comando dei pedali del freno e dell'acceleratore e la ricarica delle batterie nei rallentamenti; il motore termico era coadiuvato da quello elettrico durante le accelerazioni. Era sufficiente una batteria al piombo da 180 kg, l'unica a quel momento disponibile; si fa notare che per un'auto totalmente elettrica di tali

dimensioni, la batteria avrebbe dovuto avere un peso decuplo per conferire la stessa autonomia. Il prototipo fu presentato un po' sotto tono nel 1979, con una livrea pubblicitaria fuorviante (50% elettrica, 50% a benzina); le prestazioni non erano diverse da quelle della 131 1300 ma fu documentato un miglioramento di consumo del 25% circa e un tipo di guida particolarmente rilassante.

Anche altri costruttori realizzarono prototipi ibridi, ottenendo risultati simili; questi potevano dirsi interessanti ma il peso della batteria, la sua ridotta durata e i costi aggiunti convinsero quasi tutti a interrompere gli studi. L'impressione che si poteva avere era che nessuno credesse in questo prodotto ma volesse rinunciare a dimostrare di essere in grado di realizzarlo. Toyota fu più perseverante, continuando gli studi finché, nel 1994, riuscì a sviluppare un prototipo che prometteva di superare i citati problemi; gli elementi innovativi principali furono una nuova batteria al Nichel-Idruri Metallici, più durevole e leggera di quelle esistenti al Piombo, un inverter per alimentare un più efficiente motore a corrente alternata a magneti permanenti e un ingegnoso meccanismo, che permetteva di miscelare in modo semplice ed efficiente la potenza elettrica con quella termica. Inoltre, grazie alla coppia contribuita dal motore elettrico, si decise di usare un motore termico meno elastico ma più parco nei consumi, ossia un motore a ciclo Atkinson. Questo era del tutto

La prima Toyota Prius del 1997.



simile a un motore convenzionale a benzina a iniezione diretta, differendone solamente per il fatto di regolare la potenza chiudendo la valvola di aspirazione con un ritardo variabile, invece che con la tradizionale valvola a farfalla. In questo modo si riduceva il lavoro di pompaggio ed era possibile evitare la detonazione anche con un rapporto di compressione più elevato del normale (13:1). Anche se non esisteva un termine di riferimento, si stima che l'effetto congiunto di tutti questi accorgimenti fosse una riduzione di consumo dell'ordine del 30 - 40 % rispetto a un'auto di pari dimensioni con un motopropulsore convenzionale. Il motore termico (MT) da 58 CV era affiancato da due unità elettriche capaci di funzionare sia come motore, sia come generatore; il motore elettrico da 40 CV (MG2) poteva aggiungersi al motore termico e ricaricare la batteria nei rallentamenti; uno più piccolo (MG1) era principalmente usato come generatore per caricare la batteria, per regolare la velocità del motore termico ed avviarlo. Le tre unità erano collegate da un rotismo epicicloidale RE che permetteva, secondo le necessità, la carica della batteria, l'erogazione congiunta della potenza dei tre motori fino a raggiungere circa 100 CV e la marcia puramente elettrica a bassa velocità. Ovviamente, un computer di bordo rendeva completamente automatico il funzionamento dell'insieme, lasciando al guidatore solamente l'uso dei pedali dell'acceleratore e del freno.

L'auto ibrida fu lanciata nel 1997 con il nome latino Prius per porre l'accento sul fatto di essere la prima effettivamente posta sul mercato. Era un'auto compatta, lunga poco meno della Corolla di allora. Fu distribuita esclusivamente in Giappone ma moltissimi esemplari furono esportati privatamente da cultori delle novità e concorrenti curiosi di valutare il nuovo prodotto. Eliminati gli inconvenienti di giovinezza nel mercato nazionale, due anni dopo uscì una versione migliorata destinata anche agli Stati Uniti che, dal 2000 fu distribuita anche nei principali mercati mondiali. Questo tipo di propulsore divenne il cavallo di battaglia della Toyota, declinato in diverse taglie per molti altri modelli ibridi, prodotto in circa 13 milioni di esemplari, con già quattro generazioni diverse oggi esistenti per la sola Prius. L'esempio fu seguito anche da altri costruttori, tanto da giungere oggi a una produzione annua mondiale di circa 3 milioni di auto ibride (circa il 3% del totale, ancora in rapida crescita).

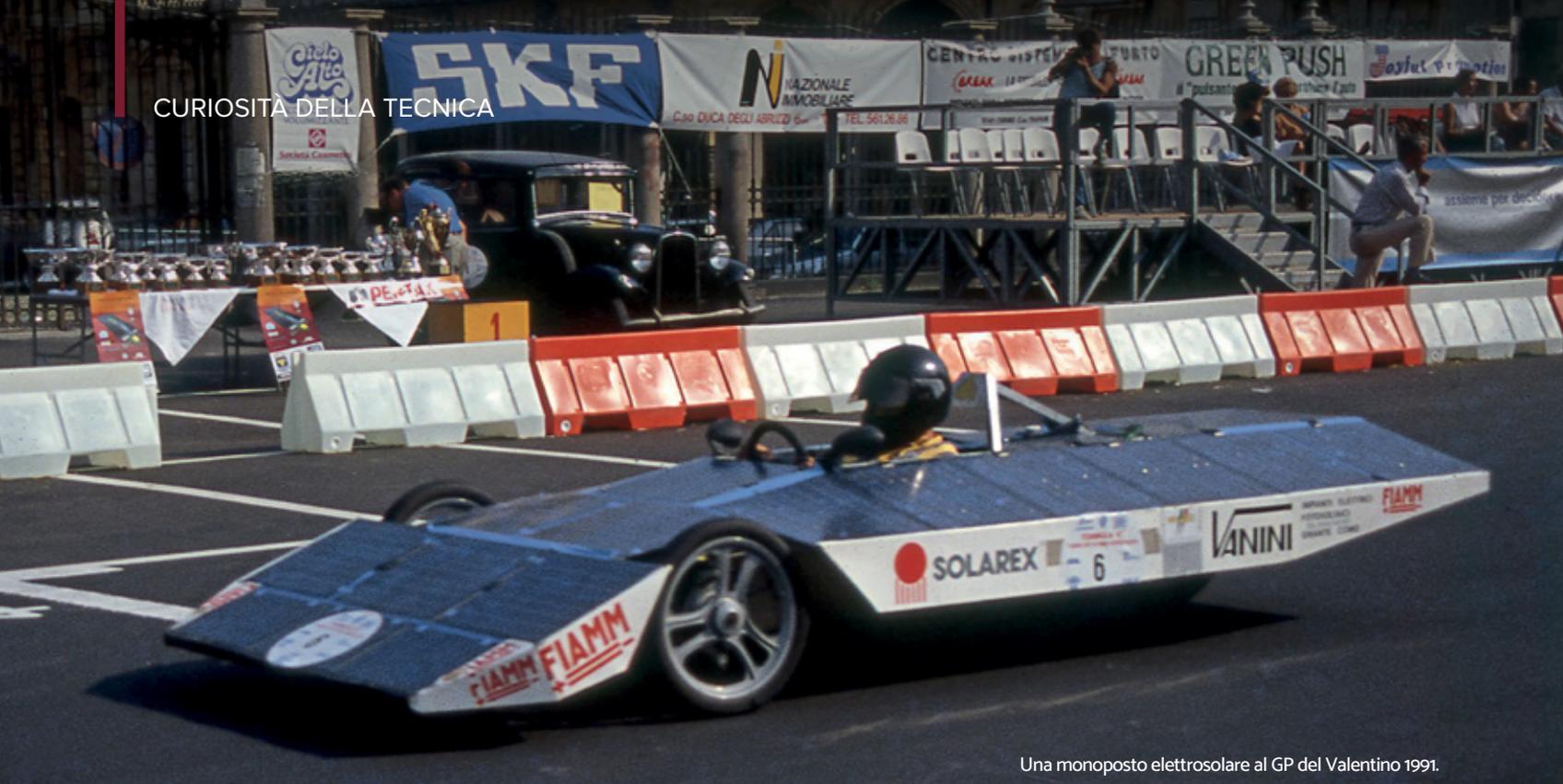
L'autonomia puramente elettrica di un'auto ibrida raggiunge nor-

malmente uno o due chilometri a bassa velocità, anche se può essere riutilizzata più volte nello stesso viaggio per le ricariche ricevute dal motore termico. Tuttavia, la presenza del sistema elettrico suggerì l'idea di aumentarne le prestazioni per raggiungere almeno 50 km di autonomia e prestazioni accettabili anche in funzionamento puramente elettrico; questo nuovo schema propulsivo fu definito ibrido plug-in, per rendere evidente che la batteria poteva essere ricaricata anche dalla rete. Questo concetto fu applicato per la prima volta da un costruttore cinese nel 2008, la BYD, con il modello F3DM. L'idea non è così banale come può a prima vista apparire, perché permette di avere i vantaggi per la qualità dell'aria, propri di un'auto elettrica, nelle condizioni di uso urbano, senza averne le penalizzazioni nei viaggi a lunga distanza. Infatti, ad esempio in Italia, secondo rilievi dell'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca sui Trasporti) riguardanti il 2015, lo spostamento medio giornaliero ammonta a soli 37 km circa, in ambiente per lo più urbano. Inoltre, la ricarica necessaria (circa 12 - 15 kWh, per circa 50 km, in un'auto di dimensioni medie) può essere eseguita nel garage di casa nelle ore notturne, con costo ridotto e senza richiedere pesanti investimenti pubblici e privati, per installare le colonnine di ricarica ad alta energia, indispensabili per veicoli puramente elettrici ■



Quattro generazioni di Toyota Prius a confronto. Sopra, la prima auto ibrida plug-in, presentata nel 2008 dal costruttore cinese BYD.

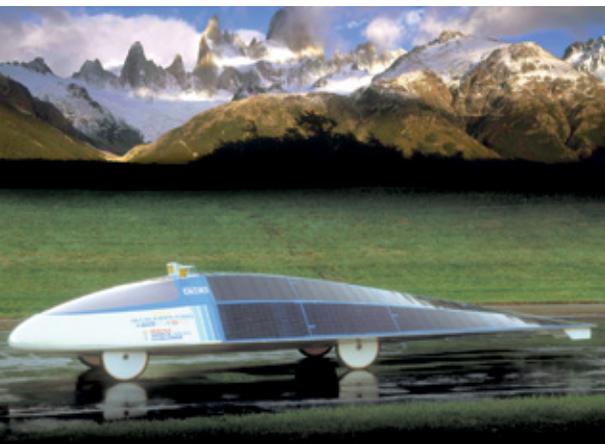




Una monoposto elettrosolare al GP del Valentino 1991.

SPINTI DAL SOLE, CON IL CONTRIBUTO DI EINSTEIN

NELLA SECONDA METÀ DEGLI ANNI OTTANTA NASCONO PROTOTIPI AD ENERGIA SOLARE CHE GAREGGIANO ALLA RICERCA DELLA MASSIMA EFFICIENZA E AUTONOMIA



Sopra, la General Motors Sunraycer.

Sotto, esposto al Gran Premio 4e del '92 anche il prototipo Blitz a trazione elettrica, che oggi fa parte della Collezione ASI-Bertone.



I pannelli fotovoltaici hanno raggiunto nel corso dei decenni un'efficienza sempre maggiore, affermandosi soprattutto nel campo edilizio per la produzione di energia elettrica direttamente dal sole. Gli primi studi per lo sfruttamento di questa fonte risalgono addirittura al 212 a.C. quando Archimede incendiò la flotta romana con l'aiuto degli specchi. Anche Leonardo vi lavorò, elaborando in un disegno un congegno per migliorare l'asciugatura dei panni attraverso una serie di vetri riflettenti. Si può invece parlare di produzione di energia elettrica dal sole solo a partire dal 1839, quando Alexandre Edmond Becquerel notò un lieve flusso di corrente elettrica generato casualmente da alcuni elementi metallici esposti al sole da una reazione durante un esperimento di elettrolisi. Nel 1876 Willoughby Smith, William G. Adams e Richard Evans descrivono l'effetto della luce solare sul selenio in uno studio svolto in Inghilterra. Tre anni dopo, nel 1879, l'americano Charles Fritts costruisce il primo pannello fotovoltaico, costituito da uno strato di selenio e da una pellicola d'oro.

Il premio Nobel per la Fisica, Albert Einstein, ha svolto ricerche sull'effetto fotoelettrico, fenomeno alla base della generazione di elettricità attraverso le celle fotovoltaiche per la cui applicazione si deve attendere il 1955, quando si rende necessaria questa tecnologia per la conquista dello spazio. Nel 1958 il satellite Vanguard è totalmente alimentato con energia fotovoltaica. Da allora i progressi sono stati notevoli e, soprattutto gli atenei di diverse nazioni, hanno valutato l'ipotesi di sfruttare questa energia per il trasporto su strada. Ne sono nati diversi prototipi che, soprattutto nella seconda metà degli anni Ottanta, hanno dato vita a manifestazioni e gare per valutarne le potenzialità. Un po' come è avvenuto agli albori della motorizzazione le competizioni servono ad accelerare lo sviluppo e valutare le possibilità di utilizzo.

Nel 1985 si svolge in svizzera la prima edizione del Tour del Sol, riservata ai veicoli solari, con un percorso in più tappe lungo circa 500 km. Altre manifestazioni del genere hanno successo in Australia, dove la traversata è vinta da un prototipo della General Motors, il Sunraycer. Questo veicolo, nel 1988, ottiene il record di velocità per un motore elettrico alimentato direttamente dalle cellule solari, raggiungendo i 78,932 km orari.

In Italia si disputa nel giugno del 1988 il primo Gran Premio 4e, riservato alle auto elettriche ed elettrosolari. Nel 1989 la gara si svolge sul Circuito del Valentino, su un tracciato che ripercorre gran parte della storica pista sulla quale si sono corsi i GP di Formula 1. L'evento verrà ripetuto in altre 3 occasioni. ■



AISA storia valore tradizione

L'AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile) condivide con l'ASI interesse e passione per le auto e le moto storiche: ha il suo focus sulla storia e l'evoluzione del motorismo, studiato nelle dimensioni umane, sportive, culturali, industriali, sociali, guardando in particolare all'Italia.

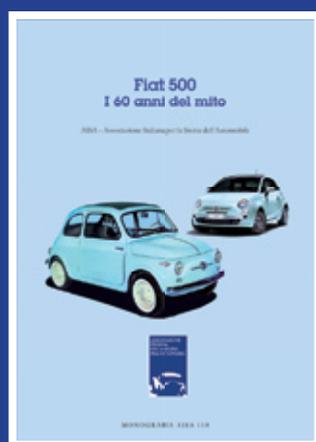
L'AISA organizza da oltre trent'anni conferenze, seminari, convegni di cui pubblica una ricca documentazione in fascicoli ("Monografie") riservati ai Soci. Ha anche pubblicato due libri di oltre 200 pagine sui grandi piloti e marche italiane.

L'AISA è aperta a tutti gli interessati e appassionati che condividono la passione per conservare e divulgare storia, valore, tradizione del motorismo storico. Primo presidente è stato Dante Giacosa, seguito da Alessandro Colombo; ora lo è Lorenzo Boscarelli.

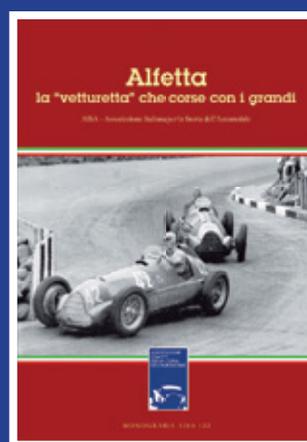
Per diventare Soci basta compilare la domanda sul sito: www.aisastoryauto.it



Libro AISA



Monografia 118



Monografia 122



Libro AISA

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

www.aisastoryauto.it



29 gennaio 1922 Copenaghen, la 501S vince la celebre Corsa sul Ghiaccio; è solamente una delle oltre cento vittorie conseguite dalla piccola sportiva in tutto il mondo, dall'Europa all'Africa, all'India, all'Australia.

LA 501 CHE ANDAVA DI CORSA

CHIUDIAMO LA NOSTRA LUNGA RASSEGNA SULLA MITICA VETTURA CHE HA FATTO CONOSCERE LA FIAT NEL MONDO, PASSANDO IN RASSEGNA LA VERSIONE S E LE SUE DERIVATE DA CORSA. ABBIAMO SCOPERTO UN PALMARÉS SPORTIVO NOTEVOLISSIMO, PROPULSORE DI LUNGHE E IMPORTANTI STAGIONI DI GARA PER IL MARCHIO FIAT

di Rino Rao





“**LA** Fiat Va di Corsa”, titolava il riuscito evento piacentino Vernasca Silver Flag 2019, e se oggi ciò è verosimile nel mondo della finanza, un tempo era ciò che realmente accadeva sulle piste del globo. Tutto era cominciato il 28 maggio del 1900 quando Giovanni Agnelli, già esperto pilota, guidò al debutto la Fiat 6\8 HP corsa, classificandosi 2° nella categoria vetture alla Bologna-Corticella-Poggio Renatico-Bologna, una gara di km 75, precorrendo, di poco più di un mese, il trionfo dei suoi piloti ufficiali Lancia e Nazzaro, rispettivamente 1° e 2° assoluti all'importante gara di 220 km Padova-Vicenza-Bassano-Treviso-Padova. Non sorprenda questo debutto nelle corse di una fabbrica appena nata, giacché in quel tempo i cimenti sportivi erano un viatico indispensabile per il progresso tecnico e l'affermazione sul mercato. Dunque, “*Racing d'Abord*” anche per la neonata Fiat? Certamente no, ma dopo quel promettente debutto, la Fiat, grazie agli Ingegneri Giovanni Enrico e Cesare Momo, iniziò un percorso virtuoso che, dopo la fine del conflitto, per merito del geniale avvocato Cavalli e della sua équipe, dominò, con i modelli 803-804-805, per un quinquennio la massima categoria delle corse, quella dei Gran Premi. Ebbene, nel 1922 la Fiat decise di sfruttare commercialmente il clamoroso successo delle vetture da Gran Premio e della 501, lanciata sul mercato nel 1919, affiancando, alla torpedo 2ª serie, un'accattivante versione sportiva, la S, dotata di una speciale carrozzeria più leggera, con due soli sportelli, l'anteriore sinistro e il posteriore destro e due ruote di scorta in posizione asimmetrica, cofano più slanciato, linea di cintura abbassata e leggermente e arcuata, parafanghi ad ala spiegata, priva di pedane. Il propulsore, potenziato di 3,6 HP con l'adozione di una testa ad alta compressione e pistoni in alluminio, consentiva di raggiungere 3000 g/m sfiorando, con l'adozione di un rapporto al ponte più lungo, i fatidici 100 km/h declamati dal futurista Marinetti. Alla torpedo, disponibile in blu, marrone, grigio scuro, avana e rosso corsa con parafanghi neri, come nella versione normale, venivano affiancate la coupé e la spider. Come rilevato dall'illustre pilota e giornalista Paul Frère nella sua autobiografia, la 501 S, incontrò il favore dell'utenza e l'esemplare di famiglia, collaudato con 25.000 miglia sulle strade di tutta Europa, è stato da lui giudicato macchina dalle caratteristiche nettamente più avanzate e brillanti, rispetto alla concorrenza europea, come ad esempio la Citroën B2 del 1920.

Nel 1925, fu lanciata la 2ª serie della torpedo S: il “*Coupé Vent*” allungato, inclinato e sovrastato da un parabrezza a spartivento e parafanghi dalla linea slanciata, conferirono alla vettura un riuscito aspetto aggressivo e sportivo. La produzione della S cessò, come l'intera gamma, all'inizio del 1926, sostituita dalla versione sportiva della nuova 509. A fronte dei 76.000 esemplari della 501, gli autotelai S, in gran parte carrozzati al Lingotto, furono 2.614, un buon numero che, al prezzo base di circa 45.000 lire, permise a una nutrita moltitudine di sportivi di scorrazzare allegramente per le polverose strade dell'epoca e di cimentarsi, sottoponendo la vettura a una adeguata preparazione, con spesa complessivamente contenuta, e con buone probabilità di successo, nel folto calendario di gare organizzate in Italia e all'estero.

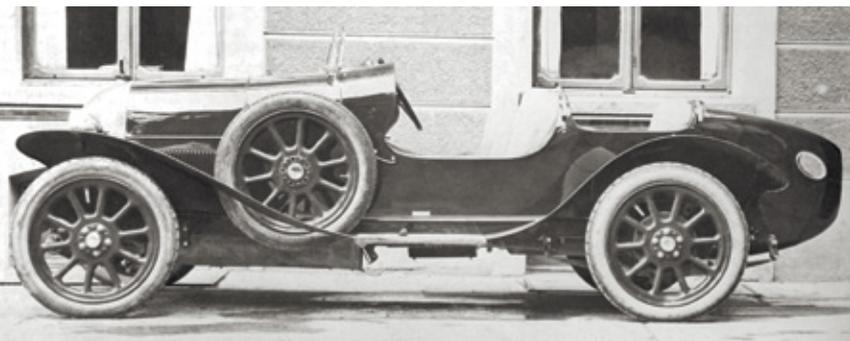
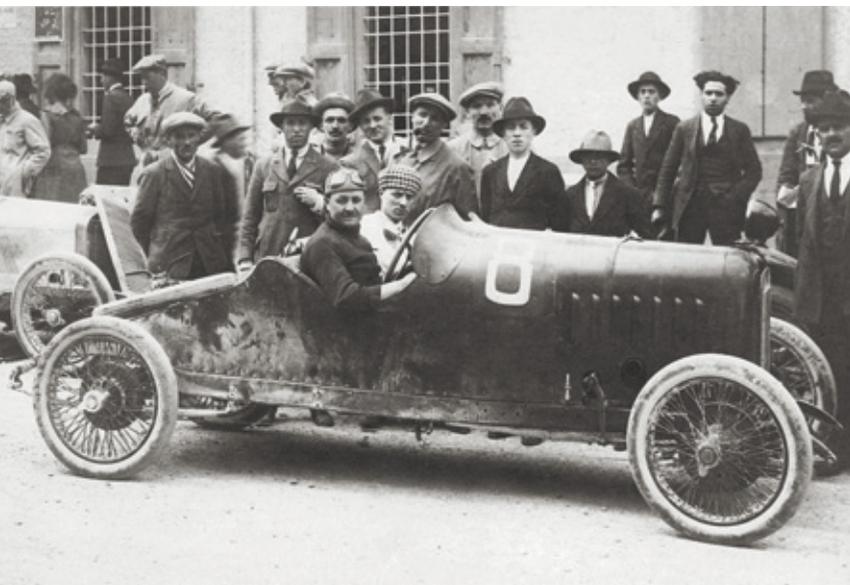
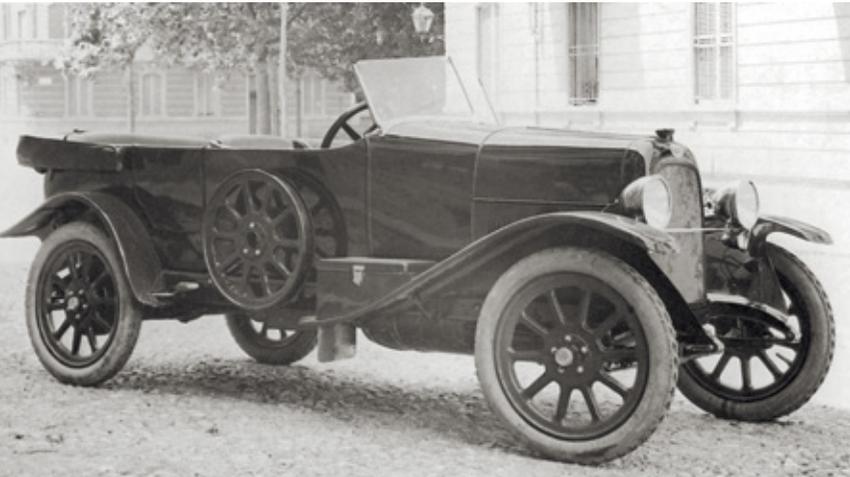
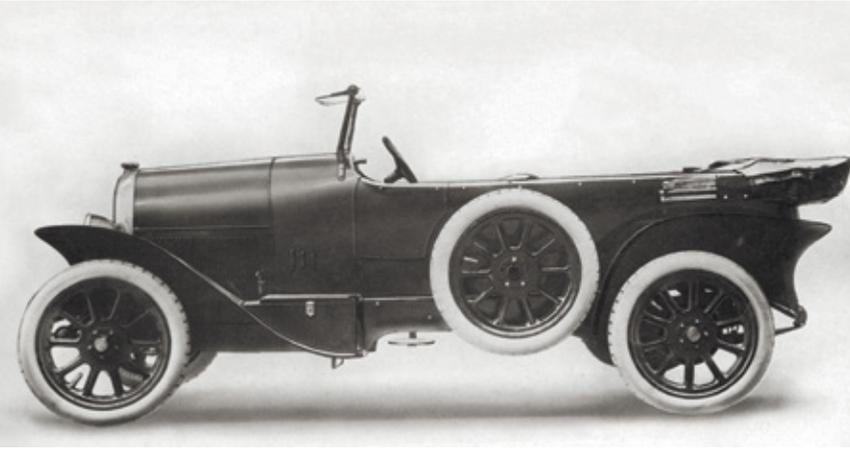
Per sostenere l'immagine sportiva della S, la Fiat le affiancò la SS (802) che altro non era che una versione dissimulata della 803 GP. L'astuto, anche se non proprio corretto stratagemma della Casa torinese era quello del classico specchietto per le allodole e molti furono i potenziali clienti che, esaltati dalle importanti vittorie della 501 SS acquistarono la somigliante versione S. La stampa specializzata sollevò una polemica cui la Fiat cercò invano di porre fine diramando sulla rivista Macs, il 23 agosto 1922, il seguente comunicato: “Nonostante quanto affermato erroneamente da altri giornali, questo tipo di vettura che ora la Fiat indica col numero 803 è precisamente il tipo detto prima provvisoriamente Fiat SS, che nelle prime edizioni veniva montato sullo chassis 501 a cui erano stati aggiunti i freni sulle ruote anteriori e che ora invece ha accanto il suo chassis definitivo sul tipo di quello della vettura a 2 litri.” Un ulteriore elemento di voluta confusione si determinò quando nel 1923 la Fiat decise di montare sulla 501 SS il motore sovralimentato tipo 403. Con questa specialissima 501 SS, l'asso Bordino si classificò 3° assoluto alla Targa Florio del 1924.

Alle belle carrozzerie della torpedo, guida interna spider e coupé della 501 S, il Lingotto affiancò un ristretto numero di carrozzerie a siluro destinate alle competizioni, che vestirono sia la versione SS che la S. Un buon numero di autotelai fu inoltre carrozzato dai carrozzieri più noti, come Ghia & Actis, Bertone, Alessio, Carrozzeria Lombarda, e altri. Un discreto numero di questi esemplari, sopravvissuto all'editto di Mussolini “*Ferro alla Patria*” e agli scempi consumati dopo la Seconda guerra mondiale, fu raccolto e restaurato da noti collezionisti come Franchetti, Pelli, Brusa e altri, mentre un bellissimo esemplare, la MI 140 carrozzato a siluro da Ghia & Actis è visibile presso il Mauto.

“*Parva Sed Optima*” ma certo non dotata, anche nella versione S, di un propulsore esuberante, la 501 focalizzò l'attenzione di molte officine specializzate nelle elaborazioni sportive e fra queste emersero - per il notevole incremento di potenza, semplicità ed affidabilità e relativa economicità delle elaborazioni che prevedevano, come base, la testata con valvole in testa e 3-4 step di upgrade - la Silvani & Botta di Milano e la Arrow di Torino.



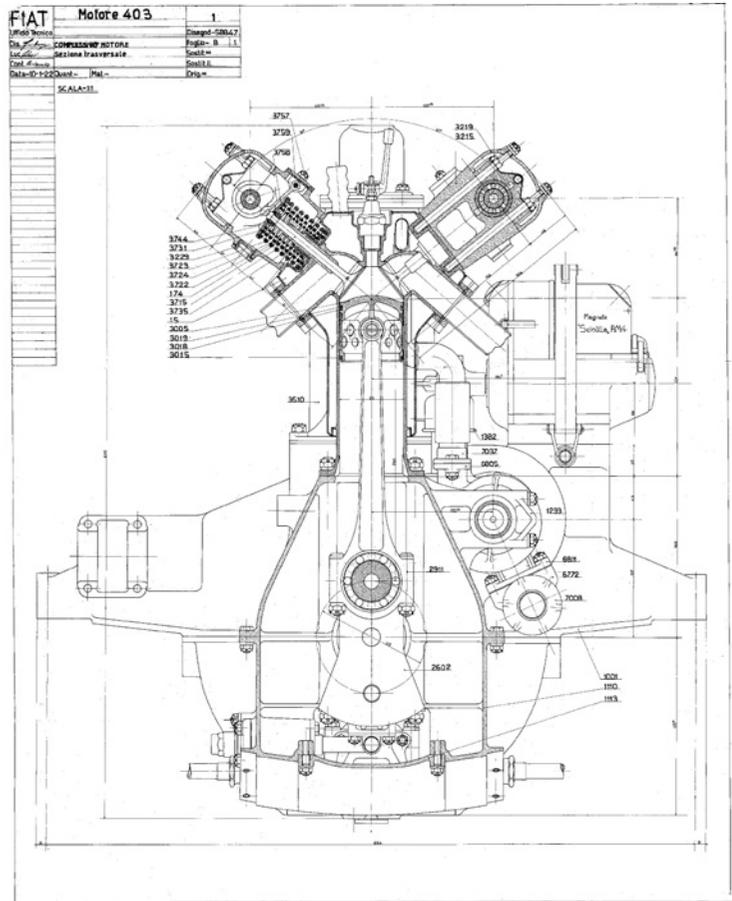
Nella pagina a fianco, da sinistra, l'Avv. Cavalli il geniale progettista delle 501-501S ed anche, fra l'altro, delle 803-804-805 che per un quinquennio dominarono lo scenario dei Gran Premi. Per il lancio della 501S la Fiat fece ricorso a questo suggestivo accostamento che attirò l'attenzione dei media e di potenziali clienti.



La Silvani & Botta fu fondata, dopo la fine del conflitto, da Eugenio Silvani (Milano, 20.6.1890 - 5.12.1960), buon pilota e noto per la radicale elaborazione della sua Bugatti T13, dotandola, fra l'altro, di un propulsore con testa bialbero a 16 valvole. Lo stesso Silvani, nel maggio del 1921, la pilotò con successo, infliggendo una sonante sconfitta alla Bugatti ufficiale di Meo Costantini al Circuito del Garda, ma, nel successivo settembre, fu costretto al ritiro dopo avere conquistato la testa del GP d'Italia Vetturette, vinto da Frederik, pilota ufficiale della Casa di Molsheim. Con simili risultati non sorprende il largo successo arriso in Italia e all'estero alla Silvani & Botta con la famosa Superclasse Silvani, prodotta nella vasta e attrezzata officina milanese di via Gustavo Modena 10, sotto il marchio SB. La riuscita trasformazione, largamente pubblicizzata grazie ai qualificati attestati di soddisfazione, ai numerosi successi sportivi internazionali, poteva essere eseguita presso l'Officina della stessa azienda o presso terzi previa fornitura di una cassetta di montaggio, al costo di 1.750 lire, contenente tutto il materiale necessario: culasse, guarnizioni, collettori, aste, valvole, molle e altro. La sua facilità di montaggio e il ragguardevole aumento della potenza passata a 36 HP, della velocità massima di 110 km/h o 120 a seconda del rapporto al ponte, della brillante ripresa ed elasticità di marcia,

Coupé vent allungato, inclinato e sovrastato da un parabrezza a spartivento e parafranghi slanciati conferirono alla 2° serie della 501S un look aggressivo e sportivo. Con poche centrate modifiche la 501S poteva sfiorare i fatidici 100 km/h declamati dal futurista Marinetti. La 501SS versione dissimulata della 803 GP, inizialmente riservata alla squadra ufficiale, raccolse importanti vittorie destinate a supportare l'immagine sportiva della 501S. Questa originale vettura, destinata al Mahrajah di Patiala, fu uno dei moltissimi telai elegantemente carrozzati da Ghia&Actis, Bertone, Alessio ed altri.

Sotto, uno spaccato del motore bialbero tipo 403, erogante 80 hp a 5500 g/m che, addomesticato fu montato sulla 501SS.



ne favorirono una larga diffusione. Alla versione base, la SB affiancava una serie di upgrade con pistoni, fasce, cambio a cloche con rapporti avvicinati e altro, destinate all'impiego agonistico per una spesa complessiva di circa lire 1000 più manodopera, che culminava con una specialissima elaborazione con telaio accorciato, motore maggiorato dotato di due carburatori e carrozzeria aerodinamica; la vettura, denominata Torpedo 1500 SB, capace di 55 HP, raggiungeva i 145 km/h.

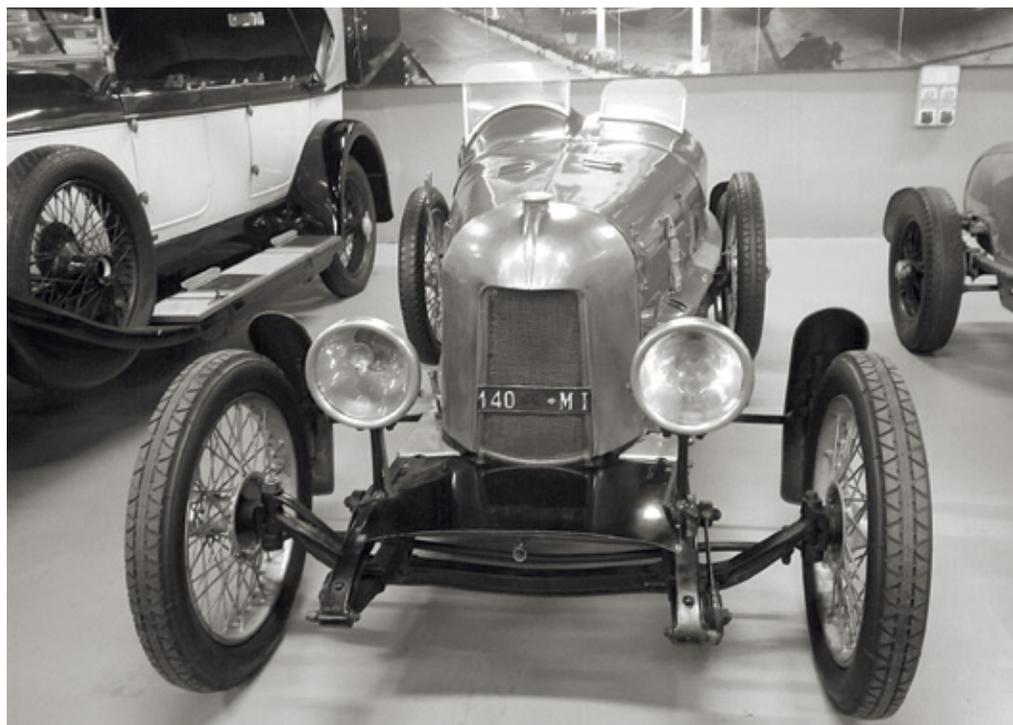
Degna di nota, anche se assai meno popolare della Superclasse Silvani, fu l'elaborazione commercializzata dall'azienda torinese Arrow, sita in corso Dante: essa prevedeva una testata con camere emisferiche e valvole inclinate di 45°. Era una soluzione certamente più evoluta che vantava una potenza di 38 HP. Tuttavia, di queste interessanti elaborazioni non ci sono pervenuti riscontri commerciali e sportivi.

In realtà la S di serie era più adatta alla vasta categoria dei cultori della velocità e dei "coffee racer", che agli autentici "sportsmen" decisi a scendere in gara nelle vere competizioni. In questo caso era necessario sottoporre la S ad una accurata preparazione generale curando l'assetto, dotandola di speciali ammortizzatori e freni anteriori (forniti dalla Fiat a richiesta dal 1923 e di serie dal 1925) e soprattutto potenziando il propulsore e variando i rapporti al cambio e al ponte. A tale riguardo non mancavano ingegnosi e volenterosi artigiani presenti sul territorio; tuttavia, visto il successo riscontrato e pubblicizzato per le moltissime vittorie e record conseguiti, si deve ritenere che l'utenza si sia in maggioranza rivolta alla SB e in linea sussidiaria alla Arrow.

A proposito della popolarità della 501 S sui campi di gara, occorre considerare tanto l'unicità di un prodotto - che offriva, a un prezzo relativamente basso, alle folte schiere di giovani e meno giovani aspiranti piloti di prendere contatto con il duro mondo delle competizioni, mettendo alla prova il loro presunto talento - quanto l'assenza sul mercato di validi concorrenti sia in Italia sia all'estero. In verità, la concorrenza, se non nelle vendite - surclassata dalla capillare rete commerciale ed assistenziale della Fiat - non mancò sui campi di gara ad opera della OM 469 S2, nelle gare di fondo e nelle cronoscalate, della Chiribiri Monza, Monza Spinto e della Bugatti T 37 soprattutto nelle gare sui circuiti permanenti. ➤

Dall'alto, il bellissimo siluro 140 MI, opera di Ghia&Actis è visibile al MauTo.

Fra i più noti preparatori della 501S emerge la Silvani&Botta che, alla sua famosa Superclasse (valvole in testa, anche sotto), affiancava una serie di riusciti up-grade con pistoni e fasce speciali, cambio a cloche con rapporti avvicinati, etc destinati ad avere pieno successo nell'impiego agonistico. La cospicua messe di successi conquistati in tutto il mondo orgogliosamente elencati dal Costruttore nell'apposita brochure.



COSTRUZIONI SPECIALI "SILVANI,"

*Gruppo Leve Centrali
(a cloche)*

"SILVANI"

per "FIAT", 501-502-503

Con dispositivo serratura di sicurezza per il bloccaggio della leva di comando delle marcie (Antifurto)

Prezzo del Gruppo completo di tutto il materiale ed accessori per la trasformazione

£. 600.-

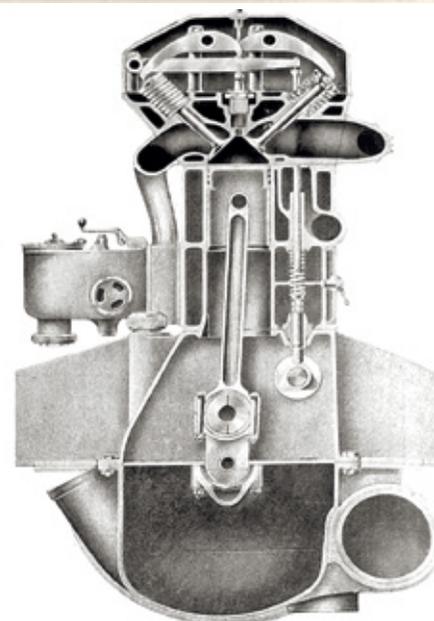
FIAT

IL LIBRO D'ORO DEL MOD. 501

1920			
11	Giugno	Corsa del Mugello	Italia 1°
20	"	Corsa della Costanza	Italia 1°
24	"	Concorso di cronometro a Badoia	Svezia 1°
25	Luglio	Corsa in salita a Genova	Svezia 1°
11	Settembre	Concorso di cronometro a Melbourne	Australia 1°
24	Ottobre	Corsa delle Madonie	Italia 1°
24	Novembre	Corsa in salita a Kalamazoo	Australia 1°
1921			
17	Febbraio	Corsa sul ghiaccio a Stoccolma	Svezia 1°
6	Maggio	Panna-Poggio di Bresso	Italia 1°
29	"	Circuito delle Madonie	Italia 1°
2	Luglio	Corsa del clubmanio lasciato a Fano	Danimarca 1°
14-17	Luglio	Ritorno di Helsinki	Finlandia 1°
14	Agosto	Ritorno di Kalamazoo	Australia 1°
27-31	Agosto	Ritorno di Nizza-Spa	Belgio 1°
"	"	Circuiti Automeo, e Nante	Belgio 1°
"	"	Corsa in salita a Spa	Belgio 1°
28	Agosto	Audo-Cora S. Bernardo	Italia 1°
4	Settembre	Ritorno a Pistoia	Ungheria 1°
19	"	Corsa in salita a Serravalle	Austria 1°
25	"	Corsa in salita a Montorio	Italia 1°
27	"	Concorso di cronometro a Stoccolma	Svezia 1°
27	"	Ritorno di Helsinki	Australia 1°
27	"	Corsa in salita a Heidelberg	Austria 1°
16-18	Ottobre	Corsa "Tartaria del Lazio"	Italia 1°
5	Novembre	Corsa in salita a Sydney	Australia 1°
16	"	Concorso cronometro a Copenhagen	Danimarca 1°
24	"	Corsa in salita a St. Bernard	Australia 1°
26	"	Corsa in salita a Whitfield	Australia 1°
1922			
29	Gennaio	Corsa sul ghiaccio a Copenhagen	Danimarca 1°
12	Febbraio	Ritorno di Stoccolma	Svezia 1°
19	"	Corsa sul ghiaccio a Helsinki	Finlandia 1°
19	"	Ritorno di Bognone	Norvegia 1°
23	Marzo	Concorso "Lancia Parigi-Nizza"	Francia 1°
2	Aprile	Targa Florio (cat. 1500 cm.)	Italia 1°

Estretto dalle Condizioni Generali di Vendita.

Art. 8. - La FIAT si riserva il diritto di introdurre qualsiasi modificazione nella sua costruzione senza alcun obbligo di notificarla al Concorrente; essa non è tenuta ad applicare ai prodotti già costruiti e in corso di costruzione e destinati al Concorrente, quelle modificazioni che eventualmente fossero già state o che potessero essere state ed applicate successivamente all'ordinazione.





I trionfi furono celebrati con una speciale manifestazione sulla pista del Lingotto.

In basso Paolo Catania in azione alla Catania-Zafferana del '24 e, a destra, l'importante vittoria riportata dal Cap. Duff nella corsa nell'isola di Fano in Danimarca.

Ci è impossibile quantificare il numero di vittorie sui circuiti, nelle gare di regolarità, nelle cronoscalate e nei record di velocità e durata conseguite in Italia, Svizzera, Svezia, Danimarca, Finlandia, Cecoslovacchia, Belgio, Ungheria, Austria, Francia ed Australia, dalle varie versioni della 501 S, ma certamente si tratta di diverse centinaia, ovviamente di categoria, anche se non mancano successi assoluti come quello conquistato nel 1924 da Domenico Masino al 1° Circuito di Alessandria - giornata trionfale per la 501 S che occupò i primi 5 posti della classifica generale battendo le Bugatti T22 e le OM 469 - e da Federico Valpreda al 1° Circuito Acquese nel 1922 e alla Pontedecimo-Giovi del 1925, sebbene secondo alcune fonti al volante di una Chiribiri.

La cospicua messe di successi conquistati in tutta Europa, orgogliosamente elencati dal Costruttore nell'apposita brochure, furono celebrati con una speciale cerimonia sulla pista sopraelevata del Lingotto. Fra gli assi del volante, citiamo il vittorioso debutto di Taruffi al volante della S di famiglia e ricordiamo alcuni fra i molti piloti che si distinsero: Giuseppe Piro, Edoardo Weber, Luigi Angelini, Antonio Fiertler, Giulio Pucci, Vasco Sbraci, Salvatore Marano. Ricordiamo infine gli arditissimi cimenti del gentil sesso, emulo della contessa Maria Antonietta D'Avanzo, come la contessa Jole Narazzini di Montepulciano, celebre musa del poeta futurista Filippo Marinetti e madame Olsen, nobildonna danese trapiantata nella Palermo dei Florio.



*1° Coppa Catania-Zafferana
Paolo Catania su Fiat 501
in curva verso l'arrivo 8-6-24*





24 aprile 1927 Targa Florio. Con una 501S ormai superata Il messinese Salvatore Marano nulla può contro le Bugatti T37, ma riuscirà a portare a termine la gara in basso, da sinistra, 8 maggio 1921, una 501SS affronta un tornante della vittoriosa Parma-Poggio di Berceto. A destra Targa Florio del 1924, l'asso Bordino conduce ad uno splendido 3° assoluto l'ultima evoluzione della 501SS equipaggiata con il propulsore sovralimentato della 803

Considerazioni diverse è opportuno fare riguardo la versione SS 802, il piccolo bolide che, come abbiamo riferito con una configurazione esterna simile alla 501 S tipo siluro, montava un propulsore tipo 403 adolcito, ma pur sempre capace di circa 60 HP a 4500 giri/min, rimanendo tuttavia riconoscibile dai grandi tamburi dei freni anteriori. La macchina, affidata ai piloti della squadra ufficiale, esordì alla Targa Florio del 1922 ottenendo un brillante 5° assoluto con Enrico Giaccone. Nel 1924, Bordino, al volante della specialissima SS equipaggiata con il motore sovralimentato della 803, con una prestazione fantastica, occupò la 3^a posizione del podio. Successivamente, verso fine carriera, la vettura fu resa disponibile ad affermati piloti come Nino Cirio, Gigi Platé, Giuseppe

Piro, Tersilio Bergese, Giuseppe De Seta, Edoardo Weber ed altri. Ebbene, tutte quelle vittorie non rappresentano che l'inizio di un impressionante palmarés, di molte vittorie frutto dell'avveduta politica della Fiat che, partendo proprio dalla 501 S e proseguendo con la 509 SC, la 514 S Coppa delle Alpi e MM, la Balilla Sport e Coppa d'Oro, la 508 C MM, la 1100 TV, la 8V competizione, la 500 Sport, la 131 Abarth, le attuali 695 e 124 Abarth non ha mai fatto mancare, sia agli appassionati della guida sportiva sia agli aspiranti piloti, un valido mezzo per lo svago e i cimenti sportivi nelle categorie più popolari del motorsport, senza tralasciare il sostegno finanziario e tecnologico alle attività sportive delle società del gruppo, Lancia, Alfa Romeo e Ferrari. ■





GLI ESORDI DI CARLO ABARTH: ASSO DELLE DUE RUOTE

IL CREATORE DELLE VETTURE DELLO SCORPIONE INIZIA A GAREGGIARE IN MOTO A VENT'ANNI.
NEL 1935 È UN CAMPIONE CON I SIDECAR. NEL 1939 UN INCIDENTE TRONCA LA SUA CARRIERA.
NEL 1949 RIVERSA LA TENSIONE AGONISTICA NELLA COSTRUZIONE DI AUTO DA CORSA

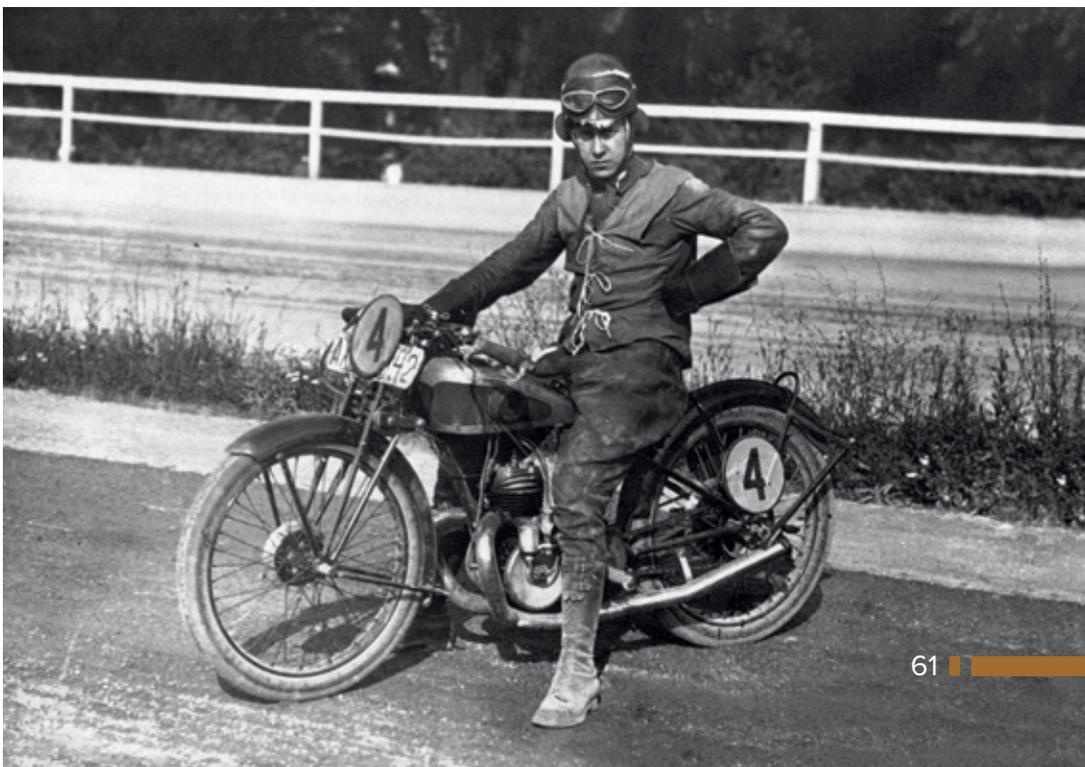
di Elvio Deganello

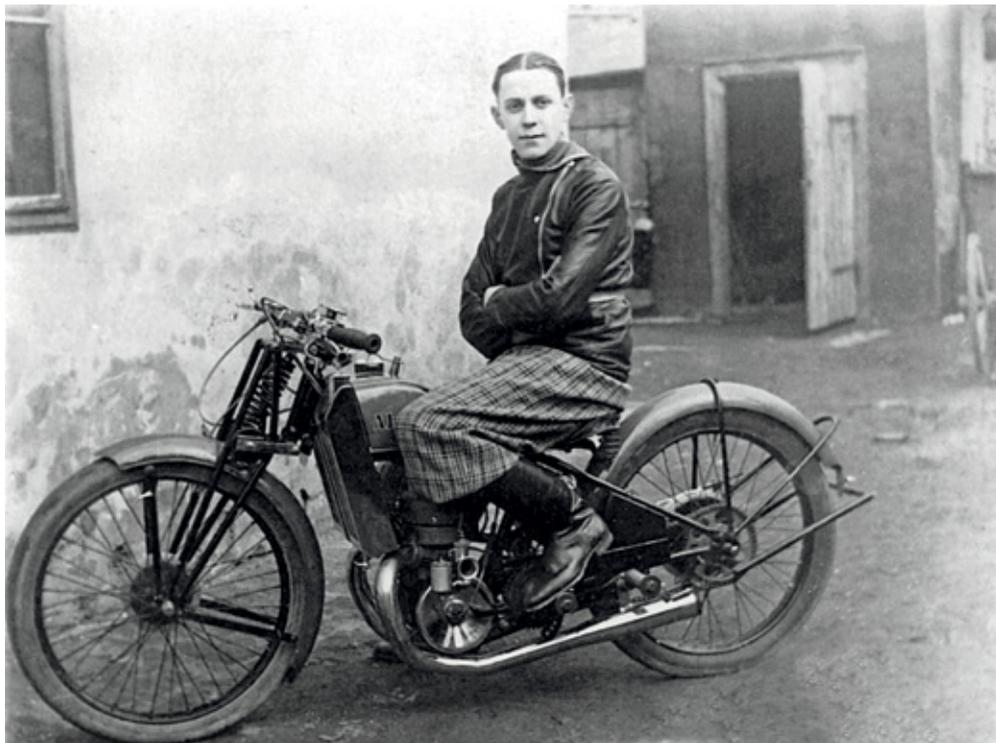
L'esordio di Karl Abarth nel mondo dei motori è disastroso, perché al primo tentativo cade rovinosamente con la moto prestata da un amico. Però, appena guarito, torna in sella e impara a padroneggiare il mezzo con gran destrezza. All'età di 19 anni (è nato a Vienna il 15 novembre 1908), apprende i rudimenti della meccanica nell'officina del viennese Degen, che costruisce telai per bici e moto. Poco dopo entra nel Reparto corse della MT (Motor Thun) e da meccanico assiste in gara un campioncino locale con la segreta aspirazione di diventare come lui. L'occasione si presenta nell'aprile del 1928 alla vigilia di una gara del campionato austriaco, quando un pilota della squadra si ammala e il titolare della MT chiede a Karl di sostituirlo. Il debuttante segna il miglior tempo nelle prove, grazie anche al motore che egli stesso ha preparato, ma il campioncino lo accusa di non avere rispettato le gerarchie e di avere alterato le caratteristiche del mezzo a vantaggio proprio, non della squadra. Misteriosamente il giorno della gara il volano della moto di Abarth si allenta costringendolo al ritiro. Egli pensa allora a un sabotaggio e lascia la MT. Mentre lo sdegno si trasforma in desiderio di rivincita, acquista, usata, una Grindlay-Peerless 172 cm³ SS che ha un motore Villiers come le MT. Per lui è facile elaborarlo e il 28 luglio 1928 a Salisburgo ottiene la prima vittoria. L'anno dopo Karl corre con una James 175 De Luxe SS nelle gare per moto di serie e l'importatore della marca utilizza i suoi successi per la pubblicità, offrendo in cambio sconti e piccoli aiuti economici. Nel 1930 Karl allarga l'attività alle salite, alla regolarità e perfino ai motoraduni. Costruisce inoltre la moto Abarth "Special" con il prototipo del motore Villiers 250 Mark XIV-A nella versione RY con il raffreddamento ad acqua. Purtroppo il 4 maggio 1930 una caduta lo costringe a una pausa. Nella convalescenza Karl si appassiona ai sidecar e nell'officina di Degen costruisce un carrozino da corsa.

PIENO SUCCESSO CON UNA RUOTA IN PIÙ

Ripresosi dall'incidente, Karl lascia per il momento le corse e inizia un'intensa attività moto-turistica, prima con una "special" dotata di un motore Puch 500 a due tempi, poi con le inglesi Rudge e Sunbeam, che hanno motori a quattro tempi più adatti al gran turismo. Rincorrendo i motoraduni da un capo all'altro dell'Austria, stabilisce il singolare record di 8 ore e 37 minuti da Vienna a Innsbruck (574 km). In seguito potenzia una Sunbeam 500 Type 90 aumentando la cilindrata a 600 cm³ e la dota del carrozino che costruisce apposta per gareggiare fra i sidecar. Nell'avventura lo accompagna Joseph Holly, un tornitore della ditta Degen che ha collaborato alla costruzione. Debuttero il 22 maggio 1932 nella cronoscalata Präbichl-Loeben in Stiria. Vincono e abbassano il record precedente, da lì l'affermazione di Karl con i sidecar è rapidissima e altrettanto veloce è la crescita della sua popolarità fra il pubblico che lo segue in particolare nelle gare che si svolgono con regolare frequenza negli ippodromi di Vienna e di Graz. ➤

Karl Abarth in sella alla MT ufficiale con la quale esordisce nelle corse nell'aprile 1928. Il volto imbronciato lascia presagire il suo disappunto per l'episodio, che lo spingerà a lasciare la squadra e a intraprendere la carriera di pilota privato.





Karl Abarth portato in trionfo dagli amici dopo la sua prima vittoria ottenuta a Salisburgo il 29 agosto 1928 con una Grindlay-Peerless 172 SS acquistata usata. A destra, Karl Abarth in sella alla moto che ha realizzato nella primavera del 1929 con un telaio in tubi costruito in collaborazione con l'officina Degen e con un motore Villiers Mark XIV A nella versione RY con il raffreddamento ad acqua.

Nel 1933 i successi consentono a Karl di vendere alla Musyl i diritti di costruzione del carrozino e di ottenere aiuti e facilitazioni da altre aziende in cambio di pubblicità. L'importatore della Sunbeam interessa il costruttore per mettere a disposizione la moto con la quale Karl sfida il treno Orient-Express sui 1372 chilometri da Vienna a Ostenda, la Felber dal canto suo gli mette a disposizione il carrozino. Il primo tentativo fallisce per i ritardi alle dogane e per un guasto al generatore di corrente. Ma due settimane dopo, il 19 aprile 1934, Abarth rilancia la sfida nel senso opposto e questa volta, alternandosi nella guida e nel riposo sul carrozino con Martin Schneeweiss,

impiega 23 ore e 40 minuti e vince. Nel 1934 Karl sposa la segretaria dell'avvocato Anton Pïech, evento che si rivelerà di una certa importanza perché l'avvocato è il marito di Louise Porsche, figlia di quel Ferdinand Porsche che è all'origine delle intricate vicende che porteranno Abarth a lavorare in Italia. Ma torniamo alle corse.

UN SIDECAR SNODATO

Nel 1935 Abarth studia un carrozino snodato per curvare più sicuro e veloce e sostituisce la Sunbeam con una moto belga FN 600, che è più adatta all'accoppiamento con il sidecar. Per

21 maggio 1932. Abarth in azione nella gara in salita di Präbichl-Loeben, che vince all'esordio con la moto Sunbeam 500 Type 90 maggiorata a 596 cm³ e abbinata al carrozino che lo stesso Karl ha costruito nell'officina Degen.





24 luglio 1932, partenza della salita del Gaisberg. La qualità della foto è scarsa, ma il documento è eccezionale perché il carrozino per l'ultima volta mostra la marca Abarth. Infatti, poco dopo Karl dopo cede i diritti di costruzione alla ditta Musyl. A destra, Carlo Abarth (a cavallo della Sunbeam) e il compagno d'avventura Martin Schneeweiss (sul carrozino Felber), festeggiati in Gran Bretagna dopo la vittoria nella sfida del 20 aprile 1934 contro l'Orient Express.

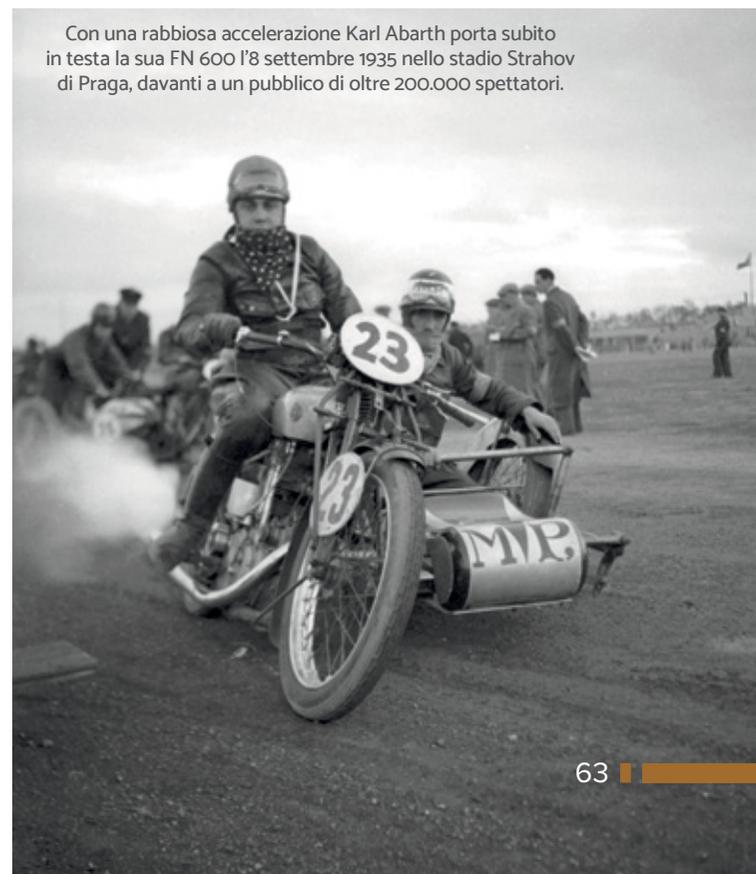
tutto il 1936 Karl Abarth continua a gareggiare spostandosi da una parte all'altra con un elegante camioncino sul quale con innato senso del marketing scrive a chiare lettere "Karl Abarth "österreichische erfolgreichster beiwagenrenner" (vincitore sidecarista di maggior successo) e i nomi delle aziende che lo sostengono: con largo anticipo sui tempi ha scoperto i meccanismi della sponsorizzazione. Il costruttore dei carrozzini MP, l'ingegner Max Porges, con il quale ora collabora, gli offre addirittura un vantaggioso contratto di direttore tecnico, che per altro Karl svolge con competenza grazie alle sue conoscenze

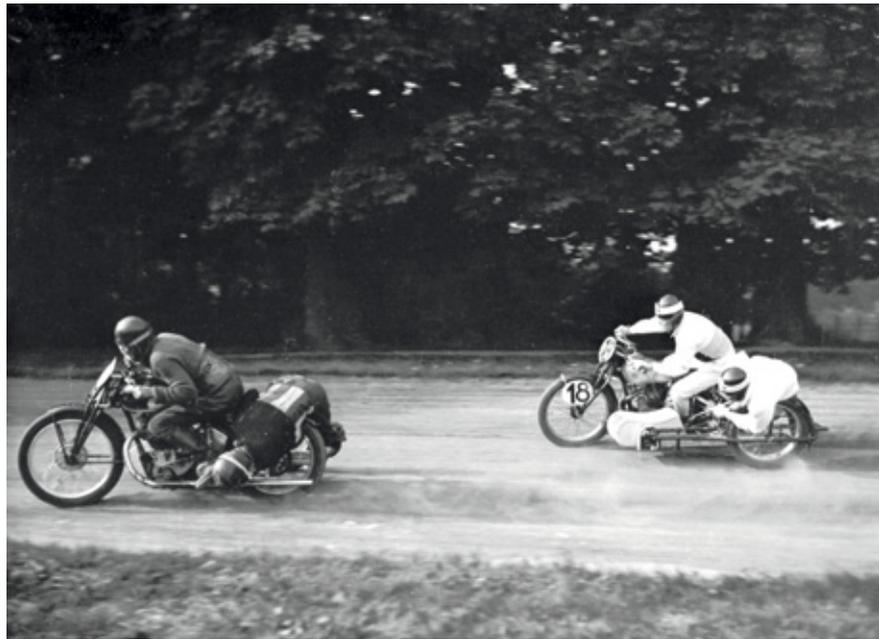
nella lavorazione dei tubi metallici. Nel 1937 la fama di corridore di Karl Abarth varca i confini dell'Austria ed è invitato a disputare gare in Germania, in Svizzera, in Cecoslovacchia e in Polonia. Brillano in particolare le sue vittorie nella celebre salita Freiburg-Schauinsland a sud della Foresta Nera e nel Gran Premio di Mecklenburg nella Pomerania Occidentale. Le vie del successo si spalancano dunque al tecnico e corridore, che all'età di 29 anni sul retro di una foto che lo ritrae in corsa scrive: *"Nel 1937 ho vinto tutte le corse alle quali ho partecipato, non mi sono mai sentito così in forma".* ➤

La Sunbeam 600 (numero di gara 44) di Abarth, inseguita invano dalla Sarolea 500 di Josef Walla (numero di gara 67), nella corsa per sidecar svoltasi nell'ippodromo di Wien-Krieau il 21 ottobre 1934.

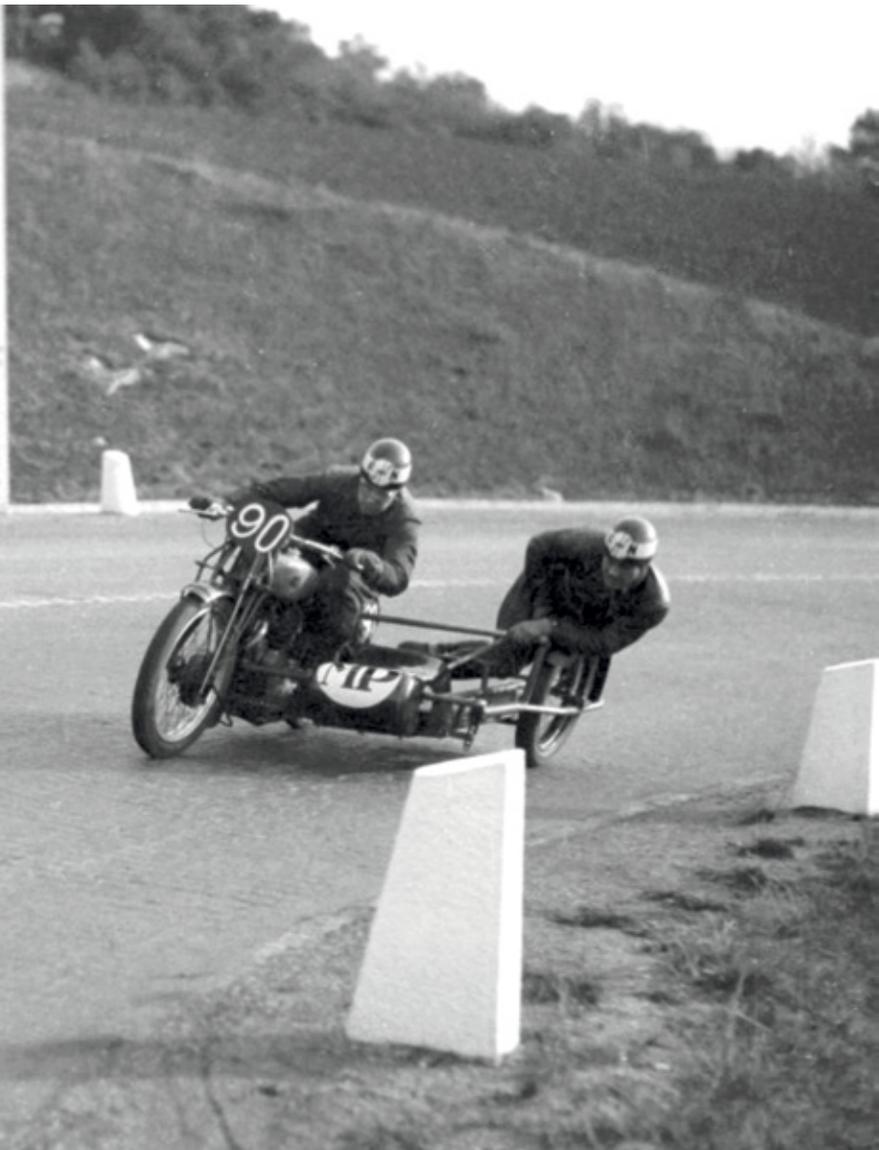


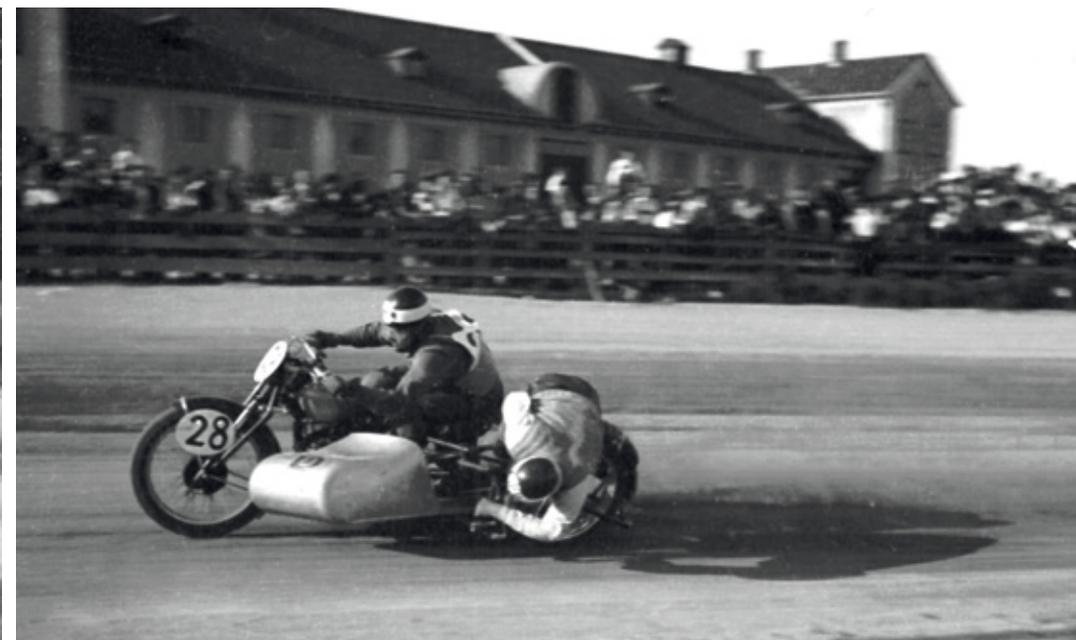
Con una rabbiosa accelerazione Karl Abarth porta subito in testa la sua FN 600 l'8 settembre 1935 nello stadio Strahov di Praga, davanti a un pubblico di oltre 200.000 spettatori.





Karl Abarth su FN 600 (numero 28) davanti ai fortissimi rivali Josef Walla su Sarolea 600 (numero 14) e Georg Mach su AIS 500 (numero 10) nella corsa Senior nell'ippodromo di Wien-Krieau il 15 settembre 1935. A destra, Karl Abarth (numero 18) sferra l'attacco decisivo a Josef Walla (numero 37) nella gara di St. Pölten il 16 agosto 1936. Sotto, una veloce curva di Karl Abarth in sella alla FN maggiorata a 603 cm³ nelle prove della Höhenstraßen-Rennen il 17 ottobre 1936.





Karl Abarth è ormai popolare anche fuori dall'Austria. Eccolo in corsa il 30 maggio 1937 in Svizzera nell'ippodromo di Baden gremito di spettatori. A destra, Carlo Abarth davanti al furgone dove si leggono le scritte "österreichische erfolgreichster beiwagenrenner" (sidecarista di maggior successo), "fährt und siegt" (corsa e vittoria) e il nome di un importante sponsor.

Nel 1938, Karl Abarth è convocato a Vienna negli uffici delle autorità consolari italiane, dove un funzionario dei "fasci all'estero" gli spiega che lui si può considerare italiano, perché il padre è nato a Merano, ha optato per la cittadinanza italiana alla fine della Prima guerra mondiale e l'ha mantenuta per gestire il Sonne, l'albergo di famiglia. Dopo tale premessa i funzionari gli offrono un sostanzioso appoggio economico per l'attività agonistica, purché egli accetti di gareggiare con la licenza italiana.

KARL DIVENTA CARLO

D'acchito l'offerta lascia Abarth incredulo e perplesso, poi accetta perché la contropartita non è onerosa: infatti, gli basta cambiare il nome da Karl in Carlo e affiliarsi a un Moto Club italiano. I vantaggi economici che derivano dalla scelta gli consentono di disporre dei migliori materiali da corsa e di sperimentare nuove soluzioni. Nel corso della stagione aggiunge dunque un sidecar con un motore bicilindrico a V Jap di 996 cc cm³ alla sua personale scuderia motociclistica e allarga il suo campo d'attività in due classi di cilindrata. Il 1939 inizia nel migliore dei modi per il campione diventato italiano, ma più avanti le vicende politico-militari portano la guerra che pone fine alle corse. Per il momento l'Italia e la Jugoslavia restano fuori dal conflitto. Così, nell'ottobre 1939, troviamo il pilota italiano Carlo Abarth nei pressi di Lubiana, in Jugoslavia, che percorre ad alta velocità una curva costeggiata da fitta vegetazione, quando perde il controllo del mezzo, vola su una collinetta che fa da trampolino e ricade pesantemente fra gli arbusti. Il pilota resta sotto la moto e i soccorritori temono per la sua vita. Carlo, seppure ammaccato, sopravvive grazie alla sua fibra, ma la laconica frase che scrive sulla foto dell'incidente segna la fine della sua carriera agonistica: "Non potrò mai più correre!". La profezia non si rivela del tutto vera, infatti, Carlo Abarth dopo la guerra soddisfa la propria tensione agonistica come costruttore d'automobili e nell'ottobre 1965 veste di nuovo i panni del pilota per conquistare personalmente il 100° record della Casa dello Scorpione. ■



Carlo Abarth conduce alla vittoria per i colori italiani il suo sidecar con motore Jap 996 cm³ nell'edizione 1939 della salita al Passo Loibl a 1.367 metri di altitudine sul confine fra l'Austria e la ex Jugoslavia. Sotto, Carlo Abarth mentre riceve i primi soccorsi dopo l'incidente di gara occorsogli nell'ottobre 1939 nei pressi di Lubiana. È la fine della sua carriera di motociclista.



FIGLIA DI UN PIANETA MINORE



La prima moto italiana, la Loncin, sempre Vivas del 1901

PARAFRASANDO UN CELEBRE FILM DEGLI ANNI '80, RACCONTIAMO LA STORIA DELLA GILERA NETTUNO 250, QUASI UNA COPIA IN SCALA DELLA CELEBRE SATURNO 500

di Massimo Chierici e Franco Daudo

Che tra i motociclisti sia molto radicato un sano spirito cameratesco è cosa ben nota. Così come altrettanto forte è il loro attaccamento al Marchio preferito, spesso difeso a oltranza anche quando la propria cavalcatura non è del tutto senza peccato... E' però indubbio che negli anni '50 possedere una '500', specialmente se inglese o tedesca, era senza dubbio grande motivo di orgoglio e di una certa superiorità nei confronti di chi una moto di quella cilindrata - e quel prezzo - non poteva permettersela. E anche chi possedeva una Gilera Saturno 500 o una Moto Guzzi Falcone 500, il massimo offerto dalle nostre Case più famose, si sentiva in qualche modo 'più motociclista' degli altri, specie di quelli che, pur condividendo la passione per la stessa 'maglia', avevano le versioni esteticamente quasi identiche ma di cilindrata dimezzata. La Gilera Nettuno 250 di cui vi vogliamo parlare è una di queste, una moto solida e ben fatta, una Gilera a tutti gli effetti che però, al pari della Guzzi Airone 250, patì sempre la discendenza dalla più nobile sorella.

LA MOTO DELLA RINASCITA

Presentata nell'inverno del 1945, la Nettuno, il cui nome proseguiva la serie planetaria iniziata ad Arcore negli anni '30 coi motocarri Urano e Mercurio e proseguita in tempo di guerra, dal 1941 al '44, col sidecar militare Marte, era visibilmente stata progettata parallelamente alla Saturno 500, opera dell'ingegner Giuseppe Salmaggi nell'immediato anteguerra. Un motore che segnava una significativa svolta tecnica rispetto alla tradizione Gilera, che in quel periodo poteva vantare l'ultima evoluzione del famoso 'Otto Bulloni' montato sulla VTGSE Speciale. Il nuovo motore differiva nel carter motore, che ora racchiudeva anche

l'alloggiamento del cambio, una soluzione appropriatamente denominata 'in blocco', e nella trasmissione primaria, che passava da catena a ingranaggi. I due grandi gusci fusi in alluminio, uniti secondo un piano meridiano verticale, contenevano anche la coppa dell'olio, con una soluzione che dal punto di vista dei traflaggi d'olio, vero tallone d'Achille della maggior parte delle moto del periodo. Mentre la Saturno aveva dimensioni caratteristiche di 84x90 mm, ovvero era un 'corsa lunga', la Nettuno aveva dimensioni 'quadre' di 68x68 mm per 247 cc e presentava un gruppo termico costituito da un unico blocco fuso in ghisa. Si trattava di una soluzione economica perché eliminava la giunzione tra testa e cilindro ma che, oltre a essere considerata già obsoleta per l'epoca, rendeva più complicata la lavorazione delle sedi valvole. Inoltre gruppo termico e carter motore apparivano poco affini. ➤

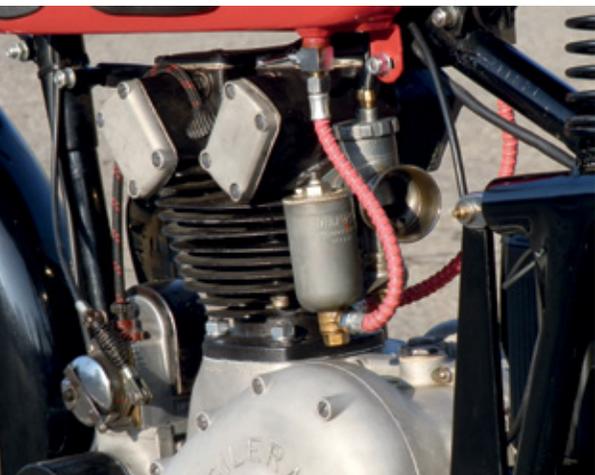
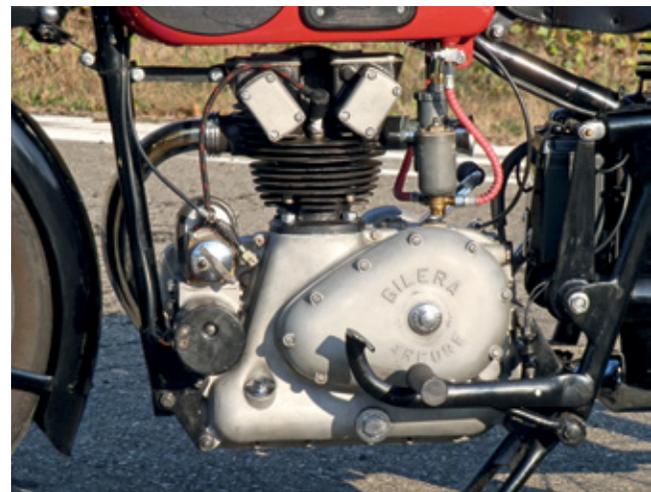
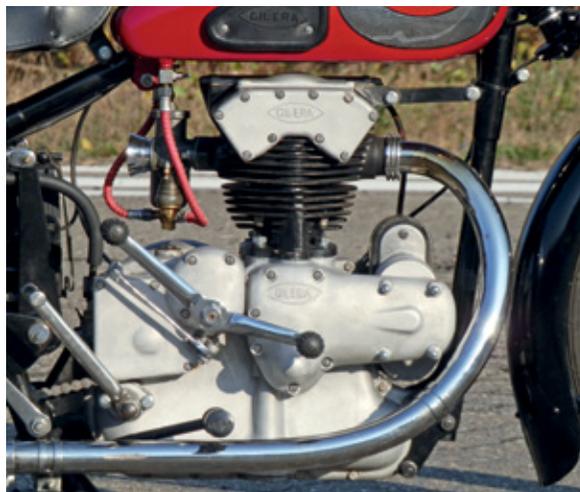
Esteticamente molto simile alla sorella maggiore Saturno, della Nettuno fu prodotta in pochi esemplari di preserie nel 1947 e quindi in serie dal 1948 al 1954.





In questa immagine la versione Turismo del 1949. Come tutte le Nettuno ha il telaio contraddistinto dal prefisso 21 e dal numero finale dispari che deve essere identico a quello del motore; non esistono numerazioni pari.

La distribuzione è a valvole in testa comandate da aste e bilancieri, testa e cilindro sono un monoblocco di ghisa, le misure di alesaggio e corsa di 68x68 mm generano una cilindrata di 247 cm³. Con un rapporto di compressione di 6:1 la potenza massima era dichiarata in 11 CV a 5.200 giri/min. Sotto questo coperchio ci sono gli ingranaggi della trasmissione primaria e la frizione a secco regolabile attraverso il tappo cromato; il cambio in blocco è a 4 rapporti. Nella parte anteriore c'è il magnete di accensione, montato direttamente sulla dinamo.



Il carburatore è un Dell'Orto RCF 25 con diffusore di diametro 25 mm. Fino alla fine del 1950 sia la Turismo sia la Sport adottano la classica sospensione posteriore Gilera con forcellone oscillante, molla, contromolla e ammortizzatori a compasso con rondelle a frizione regolabile.

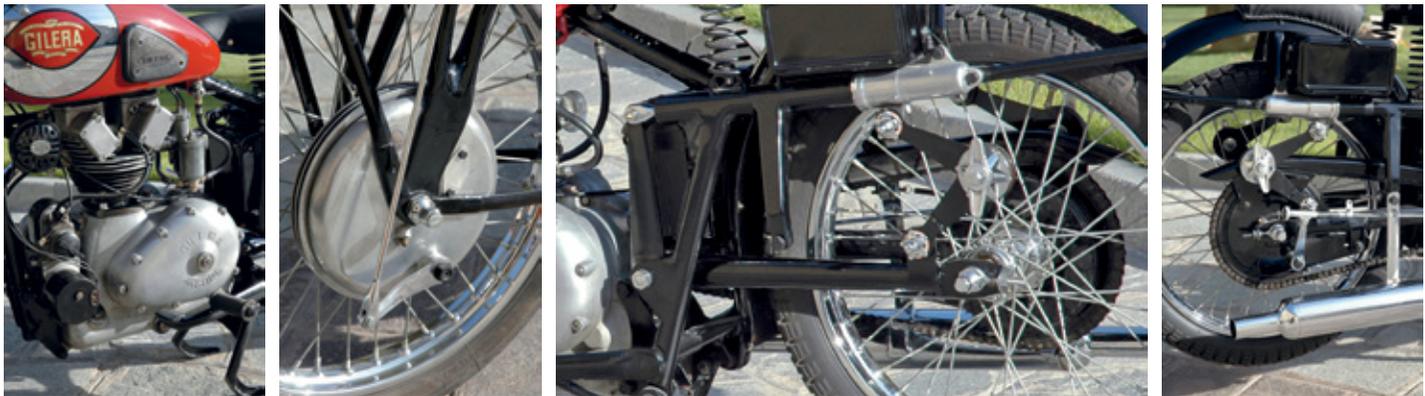
Nonostante il carter fosse leggermente più piccolo rispetto al Saturno, la ridotta alettatura di raffreddamento di testa e cilindro faceva apparire il gruppo termico ancor più minuto di quanto non fosse in realtà. In generale, comunque, la Nettuno manteneva i tratti meccanici salienti e una tangibile affinità estetica con la Saturno, solo leggermente ridotta in scala. Un pregio, più che un limite, poiché con un prezzo d'acquisto e soprattutto di esercizio inferiori prometteva a chi l'avrebbe scelta l'ingresso nel ristretto numero dei 'veri gileristi'.

AVVIO INCERTO

Annunciata già sul finire del 1945, la quarto di litro di Arcore fu presentata al pubblico al Salone di Milano che si tenne a fine novembre dell'anno successivo in tre versioni: Turismo, Sport e Competizione. In effetti nel corso del 1946 alcune Nettuno furono col-

laudate in gara, ma la Casa non diede risalto alla notizia, poiché si trattava di prototipi pre-produzione che, rispetto alle moto esposte al Salone, differivano in numerosi particolari, incluso il telaio. Le differenze rispetto al Saturno risiedono in pochi particolari, come i parafanghi di forma diversa, mentre tutte le Nettuno adottano la verniciatura di colore nero per telaio e serbatoio, quest'ultimo ingentilito da due ampie zone cromate delimitate da filetti bianchi al centro delle quali spicca il logo della Casa di Arcore.

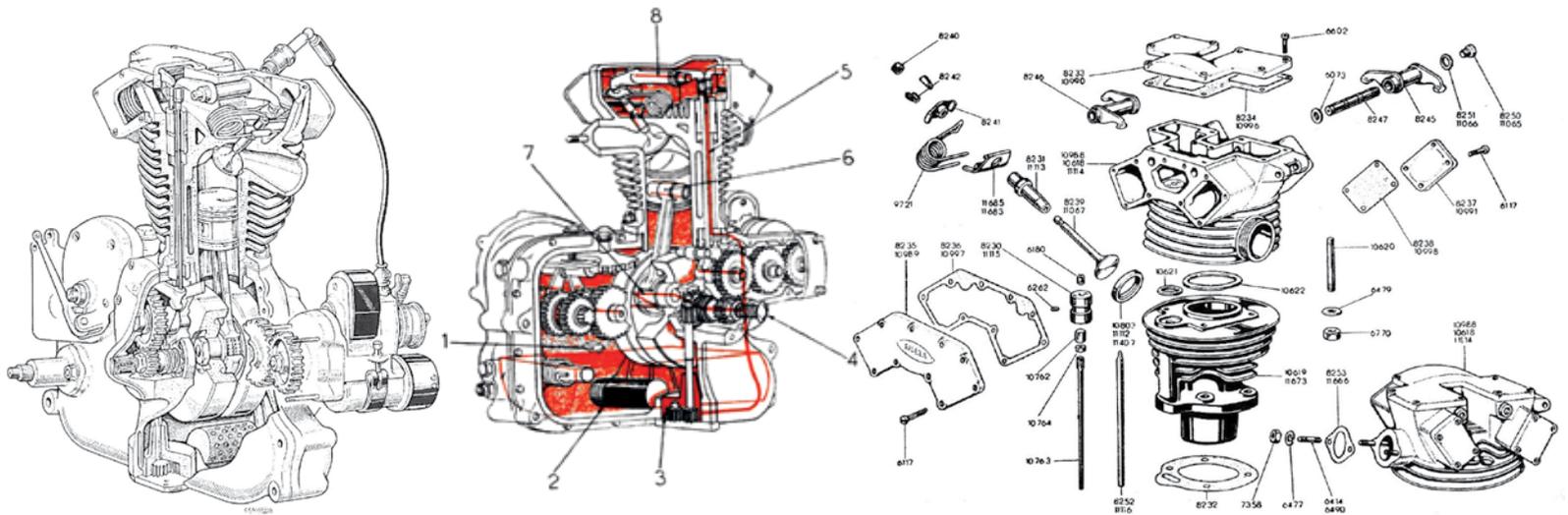
Nel 1947 le moto prodotte e vendute furono poche e per poter parlare di una vera produzione in serie sarà necessario attendere un altro anno quando, come si apprende dalla brochure pubblicitaria dell'epoca, che lancia la Nettuno come "la grande novità del 1948", scompare il modello Competizione e restano disponibili solo la Turismo e la Sport. ➤



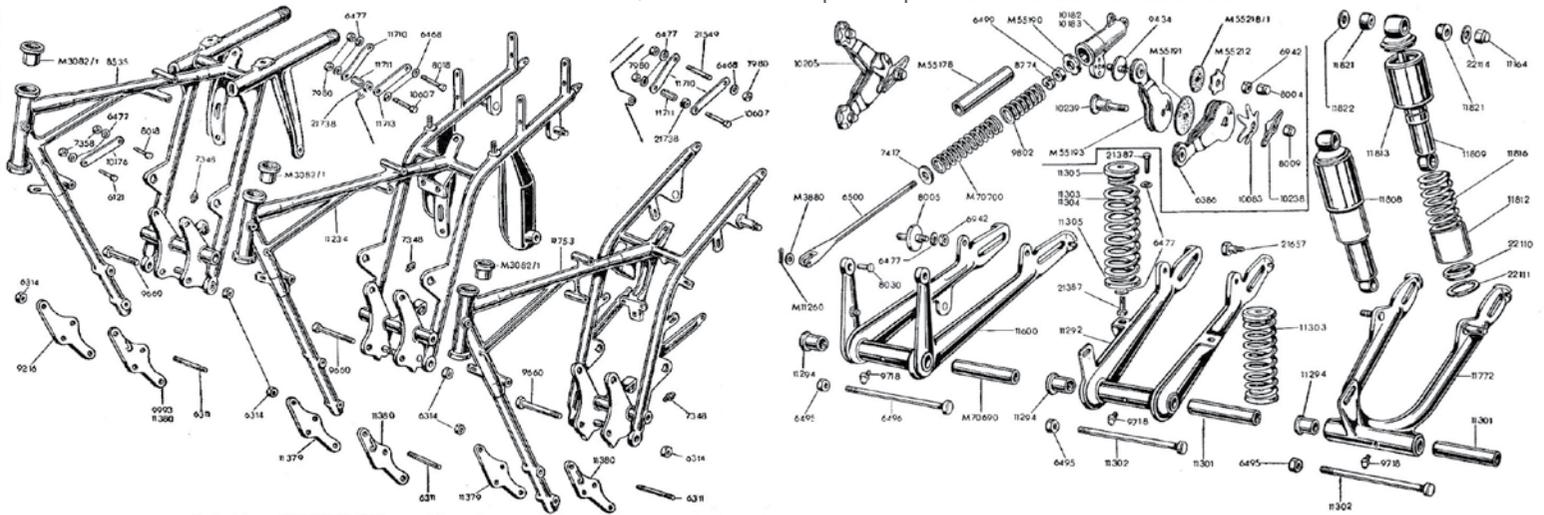
La Sport ha il motore con la testa fusa in lega leggera e separata dal cilindro in ghisa. Il rapporto di compressione sale a 6,8:1 per una potenza dichiarata di 14 CV a 6.000 giri/min. Un primo piano del freno anteriore a tamburo laterale in lega leggera di diametro 185 mm. Un primo piano della sospensione posteriore, tipica della Gilera, dove si evidenzia il braccio verticale posto sul fulcro del forcellone e collegato al gruppo molla e contromolla contenuto nell'astuccio metallico orizzontale.

Un dettaglio del freno posteriore a tamburo laterale. Si noti l'adozione dei cerchi totalmente cromati, a differenza di quelli della versione Turismo che hanno la parte centrale verniciata in nero con filetti rossi. Le ruote montano pneumatici 2,75x19" all'anteriore e 3,00x19" al posteriore. Sotto, una Gilera Nettuno Sport del 1950.





Sopra, da sinistra, il disegno del motore sezionato evidenzia la distribuzione ad aste e bilancieri, le valvole inclinate, la pompa dell'olio e il gruppo dinamo-magnete azionato da ruote dentate. La lubrificazione avviene tramite una pompa di mandata a ingranaggi azionata dalla vite senza fine ricavata direttamente sul perno di banco destro. Dopo aver raggiunto tutte le parti da lubrificare, l'olio ritorna per gravità nella coppa, la cui capacità è 2 litri. Il disegno che mostra il cilindro in ghisa e la testa di lega leggera della versione Sport. Sotto, a sinistra, un'immagine tratta dal catalogo ricambi che mostra, da sinistra verso destra, l'evoluzione del telaio. A destra: da sinistra a destra, l'evoluzione della sospensione posteriore.



"NETTUNO"

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

MOTORE: monocilindrico 68 x 68; valvole in testa; testa in ghisa fusa in blocco con il cilindro nel modello Turismo; nel modello Sport la testa è fusa in blocco con il cilindro in lega leggera. - Accensione a magnete. - CAMBIO in blocco a 4 rapporti con ingranaggi sempre in presa; comando a pedale. - Frizione a dischi; messa in moto interamente a bagno d'olio. - LUBRIFICAZIONE con pompa ed ingranaggi; serbatoio olio nel carter motore, capacità litri 2. - TRASMISSIONE: ad ingranaggi dal motore al cambio, a catena dal cambio alla ruota posteriore. - TELAIO in tubi trafilati; sospensione posteriore del tipo brevettato "Gilera" integrata da ammortizzatori; manopola girevole "Gilera" per il comando del gas. - SERBATOIO benzina in lamiera, verniciato in nero con filettature bianche per il tipo Turismo; in rosso con occhio cromato per il tipo Sport; capacità litri 14. - RUOTE con cerchi a canale, sfilabili ed intercambiabili; gomme 3.00 x 19. - FRENI ad espansione; tamburi alettati. - IMPIANTO ELETTRICO completo. - DOTAZIONE di accessori ed utensili.

Modello SPORT

Modello TURISMO

Il catalogo del 1948 conferma che la Sport ha il serbatoio rosso e con il cosiddetto 'occhietto' cromato mentre la Turismo lo ha tutto nero con filetti bianchi. Curioso che anche per la Sport si citi il gruppo testa cilindro monoblocco, ma in alluminio anziché in ghisa.

La prima mantiene la verniciatura tutta nera e il gruppo termico in un solo pezzo mentre la Sport ha il serbatoio di colore rosso, sempre con la specchiatura cromata, e nonostante sul catalogo si parli di gruppo termico monoblocco in alluminio avrà fin dal principio testa fusa in lega leggera separata dal cilindro di ghisa. Nel 1949 la Nettuno Sport ha una potenza dichiarata in 13 CV a 5.400 giri e una velocità massima di circa 120 orari; la Turismo, coi suoi 11 CV a 5.200 giri supera di poco i 100 orari.

L'EVOLUZIONE

Sostanziali differenze arrivano a partire da inizio 1951: la Turismo ha il serbatoio rosso e cromato, cilindro in ghisa e testa in lega leggera, una nuova forcella a parallelogramma in lamiera stampata e abbandona la classica sospensione posteriore Gilera a molla e contromolla orizzontali, sostituita da due semplici molle verticali e ammortizzatori a compasso a frizione, come sulle economiche Gilera 125 e 150 cm³.

Nell'estate del 1951 la Sport, che nel frattempo ha il motore potenziato a 14 CV (a 6.000 giri), conserva il tipico sistema di sospensione posteriore a molla e contromolla, ma all'anteriore monta una forcella telescopica a perno leggermente avanzato e il freno a tamburo centrale identico a quello della Saturno; il serbatoio è di forma completamente nuova, più tondo e moderno, e totalmente rosso.

Nei primi mesi del 1952 e fino al 1954, quando in pratica cede il posto alla nuova 300 Bicilindrica, viene commercializzata l'ultima versione della Nettuno Sport che si presenta con un nuovo telaio che prevede al posteriore una convenzionale sospensione con due ammortizzatori teledraulici e i cerchi d'alluminio. Si chiuderà così la storia della Nettuno, che sarà prodotta in poco meno di 4.000 esemplari; non molti se paragonati alle quasi 27.000 Moto Guzzi Airone, storica rivale della 'media' di Arcore. Come mai questa così marcata differenza? Innanzitutto la 250 di Mandello è stata prodotta per un periodo più lungo, quasi vent'anni, e poi, almeno nel periodo più fulgido della sua carriera, gli anni '50, ha beneficiato del blasone derivato dalle vittorie sportive ottenute dall'Albatros e dal Gambalunghino, due moto leggendarie che, pur essendo completamente diverse dalla pacifica Airone, erano ad essa accomunate da cilindrata e tipologia di motore. A dire il vero anche la Nettuno ebbe una carriera agonistica ufficiale, anche se limitata alla partecipazione a un paio di edizioni della Sei Giorni Internazionale di regolarità e a una Milano-Taranto. E poi la Guzzi aveva dalla sua prestazioni complessivamente superiori e un'eccellente affidabilità meccanica, dote quest'ultima che surclassava gran parte delle avversarie, inclusa la Nettuno che risulta manifestasse qualche problema di lubrificazione, tanto da portare all'usura precoce di alcuni componenti particolarmente sollecitati. Qualità e prestazioni delle Guzzi e delle Gilera fanno discutere ancora oggi gli appassionati, ma va riconosciuto che le moto di Mandello vantavano un'affidabilità a tutta prova, merito anche di un progetto nato 'robusto' e costantemente sviluppato, mentre ad Arcore era prioritario produrre motociclette di buone prestazioni, sufficientemente affidabili ma soprattutto progettate con la razionalità tipica di un prodotto dal costo industriale contenuto. ■



Dall'alto, la Turismo del 1951 monta la forcella a parallelogramma in lamiera stampata. La sospensione posteriore prevede, come nella coeva 125, due semplici molle e ammortizzatori a frizione. A partire dal 1951 la Sport ha una nuova forcella telescopica, mentre al posteriore conserva il sistema a molla e contromolla. Il serbatoio ha forme più tonde e moderne, è realizzato in avional e contiene 16 litri di benzina. Nel 1952 la Sport adotta un nuovo telaio che prevede la sospensione posteriore con due ammortizzatori telescopici e il nuovo serbatoio da 13 litri con un diverso marchio Gilera. Cambia anche la forma e la posizione delle cassette degli attrezzi. Dal 1953 l'ultima versione del Turismo si diversifica rispetto alla precedente solo per la colorazione interamente rossa del serbatoio e il silenziatore nero.



LA FORMULA DELLE ORIGINI



Gianfranco Pederzani, che insieme al fratello Luciano fondò la Tecno nel 1962 per la costruzione di go-kart, posa emozionato con il prototipo della Formula 850 realizzato dalla "factory" bolognese nel 1966: è la monoposto che ha fatto muovere i primi passi dei Pederzani verso la Formula 1.

LA TECNO FORMULA 850 RAPPRESENTA IL PRIMO PASSO DELLA VINCENTE ATTIVITÀ IMPRENDITORIALE DEI FRATELLI PEDERZANI VERSO LE COMPETIZIONI PER MONOPOSTO PIÙ IMPORTANTI: CON QUESTO MODELLO, PASSANO DAI GO-KART ALLA “CLASSE 850”, PROPEDEUTICA A TUTTE LE CATEGORIE SUPERIORI

di Luca Gastaldi

Anni '60. Il periodo d'oro delle competizioni automobilistiche. I primi go-kart che arrivano in Italia dagli Stati Uniti a metà del decennio precedente fanno nascere un folto sottobosco di piccoli costruttori. Artigiani che con ingegno e passione si cimentano con tubi e saldatrici per realizzare telai sempre più efficaci in pista. Una piccola parte di loro rimarrà nel karting, sviluppando un settore che si rivolgerà sempre di più ai piloti più giovani; altri, invece, tenteranno il grande salto nel mondo delle vetture monoposto, per cercare prestazioni sempre più elevate e per affacciarsi a una vetrina - quella dell'automobilismo sportivo - che promette gloria e pure qualche soldino.

Nel 1966, la CSAI (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana) dà vita a una nuova categoria propedeutica. Viene battezzata Formula 850 ed è riservata a monoposto senza restrizioni sul telaio, ma con l'obbligo di usare solo motori Fiat 850 abbinati a cambi della Fiat 500 (montati a rovescio, perché il motore gira in senso antiorario). Il regolamento concede qualche libertà nell'elaborazione dei motori: soppressione del filtro aria, equilibratura albero e volano, fresatura della testa, sostituzione delle valvole e delle rispettive molle. Inoltre, si possono dotare le monoposto di quattro freni a disco con doppio circuito idraulico. Il tutto non può

pesare meno di 355 kg. Formule simili si diffondono anche in altri paesi europei, soprattutto in Inghilterra e Francia: Oltremarica, nel 1967, nasce la Formula Ford che utilizza i motori 1.500 cm³ della Cortina; Oltralpe, nel 1968, parte la Formula France con i propulsori 1.300 cm³ della Renault Gordini.

Nel panorama italiano, come abbiamo visto, tanti costruttori si buttano nella mischia a testa bassa. Tra questi, spicca ben presto il marchio della bolognese Tecno, fondata il 17 gennaio 1962 come "TecnoKart" dai fratelli Luciano e Gianfranco Pederzani insieme a Nino Zini, già socio di Luciano in un'azienda costruttrice di attrezzature oleodinamiche. I primi tre anni di attività sono legati al settore dei go-kart: i piccoli veicoli "made in Bologna" sono tra i più competitivi e vincenti e grazie alle tante innovazioni tecniche introdotte dai Pederzani, fanno incetta di titoli nazionali, europei e persino mondiali. Tra le principali raffinatezze si possono ricordare i telai costruiti in acciaio al nichel cromo molibdeno di soli 12/10, i motori alloggiati sul lato sinistro per migliorare il raffreddamento (potendo quindi eliminare carter e ventole risparmiando peso), i freni a disco idraulici. Alla TecnoKart sanno di avere... una marcia in più e la fame di successi e di nuove imprese porta ad apprezzare un nuovo progetto. ➤

Le caratteristiche della Tecno F850 sulla richiesta di certificato di origine avanzato alla CSAI nel 1968. La Tecno F850 "001" in corsa alla Bologna-Raticosa 1968 e alla Castione-Baratti 1967.

Alla Spett. C.S.A.I.
Corso Venezia, 43
MILANO

RICHIESTA DI CERTIFICATO D'ORIGINE PER VETTURE DI FORMULA

Il sottoscritto **CALO' Pier Bartolomeo** nella sua qualità di **proprietario** (1) chiede il rilascio del CERTIFICATO DI ORIGINE per la vettura « CATEGORIA C » GRUPPO B - FOR. MILA 850 avente le seguenti

CARATTERISTICHE

Marca della vettura **TECNO** Tipo o
Telaio N. **001** **FIAT**
Marca del blocco motore **COUPE** **850 SERIE 100 S.C.** Tipo o **843**
N. Cilindri **4** cilindrata sol. co.
Marca della scatola del cambio **FIAT**
N. delle marce **4** oltre alla retromarcia
Passo mm. **198**
Carreggiata anteriore mm. **135**
Carreggiata posteriore mm. **138**
Sistema di alimentazione **BENZINA**
Carburatori N. **1** Marca **WEBER** Tipo **30 DIC 1**

Sistema frenante **A DISCO N.4**
Circuito frenante **IDRAULICO**
Pneumatici anteriori misura **4,50 X 10**
Pneumatici posteriori misura **5,00 X 12**
Altezza minima dal suolo mm.
Larghezza carrozzeria (misura max) mm. **750**
Colore carrozzeria **ROSSO**
Capacità totale lt. **36,35**
N. serbatoi carb. **1**
Peso (senza carburante) Kg.

Alta data ed firma la vettura è di proprietà di **PIER BARTOLOMEO CALO'** V/ Il Commissario tecnico incaricato
Socio dell'A.C. di **Parma** **Paolo Belletti**
Abilitato in **Parma** **4/4/1968**
N. **VENETO 26** Tel. **35536**
Data **6/4/68**

Spazio riservato alla CSAI
Rilasciato CERTIFICATO D'ORIGINE N.

N.B. - Il presente modulo, da richiedersi alla CSAI, deve essere compilato in triplice copia.
(1) La richiesta può essere fatta dal proprietario o anche da un altro di diritto.

Mod. CSAI N. 15

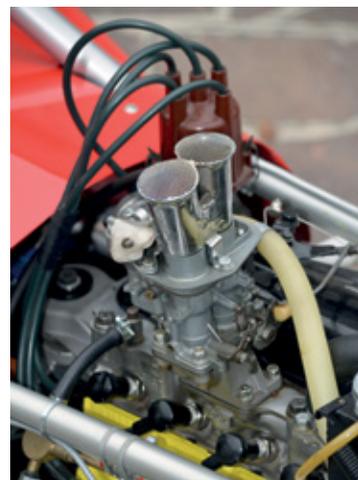




Sopra, la "001" sul tracciato in salita della Castell'Arquato-Vernasca 1967. Sotto, il prototipo della Tecno ritrovato nel 2014 dopo oltre trent'anni di oblio.



La monoposto di Formula 850 in dettaglio: la sospensione anteriore, il posto di guida che lascia intavvedere il telaio in traliccio di tubi, il carburatore verticale, la punzonatura del telaio con il numero "001", la sospensione ed il freno posteriore, il convogliatore dell'aria sulla fiancata.



Si chiama K250 ed è un nuovo veicolo di collegamento tra il go-kart e le formule maggiori. Una sorta di monoposto in miniatura, che la TecnoKart propone alla Federazione Sportiva come nuova categoria. Ha il telaio a traliccio di tubi, sospensione anteriore di tipo automobilistico con trapezi superiori e inferiori, ammortizzatori esterni con molle elicoidali; l'assale posteriore è rigido con ponte De Dion oscillante, supporta il gruppo motore-cambio di derivazione motociclistica e la trasmissione a catena; i freni sono a disco sulle quattro ruote (con comando idraulico), lo sterzo è a cremagliera. Queste piccole monoposto sono anche dotate di carrozzeria a siluro in vetroresina. La Federazione promuove quello che viene definito Campionato Italiano K250 (o Formula 4), con gare in pista e in salita.

Ormai la TecnoKart è decisamente lanciata. Sta vivendo un'escalation che sembra inarrestabile. Rivisto con il senno di poi, appare sin troppo chiaro il disegno dei Pederzani. I bolognesi vogliono andare lontano, ma allo stesso tempo sanno che non possono permettersi di bruciare le tappe. Dalla K250 eccoli approdare, nel 1966, alla Formula 850; un anno dopo, alla Formula 3, poi la Formula 2. La denominazione sociale passa da TecnoKart a Tecno (1967) e nel 1969 nasce la squadra corse ufficiale Tecno Racing Team. Nel 1971 ecco il grande salto: viene fondata la Pederzani Automobili per la costruzione dei motori, prima quelli destinati alla Formula 2, poi i 12 cilindri boxer per la Formula 1. Nel 1972 il Tecno Racing Team debutta al Gran Premio del Belgio di F1 con le sue monoposto PA 123/1 affidate a Nanni Galli e Derek Bell. La favola di Cenerentola nel Circus mondiale si concluderà troppo in fretta, nel 1974, dopo aver vissuto una vera epopea il cui principale carburante è la pura passione. In poco più di dieci anni, un piccolo gruppo di tecnici ha saputo scrivere una storia tutta italiana e difficilmente replicabile, della quale ci rimangono poche tracce. Una di queste è senza dubbio la Formula 850 pubblicata su queste pagine.

LA SPECIALITÀ DELLA CASA

Con i tubi la TecnoKart ci sa fare. Lo aveva già dimostrato con i go-kart e con le formule K250. Insomma, i telai sono la vera specialità della Casa bolognese. I Pederzani, per la nascente monoposto 850, partono proprio da qui. Il traliccio di tubi della K250 viene modificato in modo da poter alloggiare il più ingombrante motore della Fiat 850 e le sospensioni posteriori indipendenti. Il primo prototipo, con telaio "001", è proprio quello che vedete nelle nostre fotografie: un ritrovamento del 2014 e un successivo restauro per mano dell'ap-

passionato Paolo Venturelli, che hanno permesso di conservare un oggetto dal grande valore tecnico e soprattutto storico. Tanto più che il ripristino della piccola monoposto è stato eseguito con la supervisione di Gianfranco Pederzani (il fratello Luciano è passato a miglior vita nel 1987), che ha anche provveduto al recupero di alcuni pezzi mancanti, in particolare per l'impianto frenante. Altri preziosi consigli sono stati quelli elargiti da Giuseppe Bianchini, esperto e collezionista di monoposto Tecno (oltre che autore, insieme a Paolo D'Alessio, del volume "Tecno, la storia").

Il prototipo, recuperato nei box di Varano negli anni '70 e poi nuovamente abbandonato per oltre 40 anni, non era mai stato manomesso o radicalmente modificato. È facilmente riconoscibile perché il telaio è ancora un "ibrido" derivato da un K250, tagliato e allungato nella parte posteriore; le sospensioni sono diverse da quelle adottate sui telai Tecno F850 e F3 definitivi, così come la pedaliera, la scatola guida e gli attacchi del motore.

Questa TecnoKart 850 "001" viene presentata a Monza nel 1966 e nella stessa occasione debutta in gara con al volante Ugo Cancellieri, già pilota di punta con i go-kart bolognesi. Le prestazioni sono ottime (la Tecno segna anche il giro veloce in gara) e grazie a questo concreto riscontro i fratelli Pederzani avviano due diverse attività: lo sviluppo della Formula 3 e la produzione in serie dei telai definitivi per la Formula 850. Si tratta di telai pressoché identici, tanto che sulla fiche di omologazione sportiva della Formula 850 c'è la dicitura "Aggiornabile a Formula 3" (in pratica cambiano solo i motori e le trasmissioni).

Nonostante questo telaio prototipo abbia punzonato il numero "001", la Tecno ha sempre usato soltanto i numeri pari, in un'unica sequenza che comprende le Formula 850 e le Formula 3. In tutto circa 115 unità, delle quali una dozzina o poco più quelle destinate alla Formula 850. Nei campionati italiani disputati tra il 1966 e il 1971, le 850 della Tecno si comportano piuttosto bene, con molti successi assoluti e diversi piazzamenti a podio a fine stagione. ■



La monoposto Tecno è caratterizzata dalla posizione di guida molto avanzata. La carrozzeria è decisamente essenziale e ridotta al minimo, anche per limitare il peso complessivo della vettura.



LE GARE DELLA TECNO "001"

1966	Monza
1967	Castell'Arquato-Vernasca Trofeo Lumezzane Vezzano-Casina Fornovo-Cassio Castione-Baratti Trofeo Valle Camonica Malegno-Borno Coppa Trossi
1968	Bologna-Raticosa
1969	Bologna-Raticosa

AFRICA BRITISH STYLE

NEL 1954 SEI STUDENTI INGLESII DELLE PRESTIGIOSE UNIVERSITÀ DI OXFORD E CAMBRIDGE TENTANO DI ATTRAVERSARE TUTTO IL "CONTINENTE NERO" A BORDO DI DUE LAND ROVER "SERIES ONE 86". L'APPASSIONATO ADAM BENNET HA SCOVATO "GRANTA", LA VETTURA DELL'EQUIPAGGIO DI CAMBRIDGE, E L'HA RESTAURATA. L'ABBIAMO VISTA AD AUTOMOTORETRÒ 2020

di Luca Marconetti - foto storiche Copyright Ross N. Charlton



La Cambridge "Granta" è arrivata in Italia dal Regno Unito sulle sue ruote a fine gennaio e vi è ritornata a fine marzo. Se ne è occupato l'appassionato Paolo Turinetti che l'ha portata anche un po' fuoristrada. La 86" degli studenti di Cambridge monta mozzi ruota libera MAP automatici, come si può scorgere dall'immagine.

DUE Land Rover "Series One" che portano i nomi di altrettante prestigiose università. Che senso può avere? Oggi sarebbe difficile da trovare, più plausibile negli anni '50, quando tanti giovani di buone speranze, magari dopo qualche birra di quella buona, che si beve proprio nei pub di Oxford e Cambridge nelle pause delle sessioni d'esame, sognavano di poter partire verso terre inesplorate per scoprire il mondo: un veicolo adatto e un passaporto valido e tutte le frontiere si aprono... In realtà no, non è stato così quasi per nessuno, tranne che per un piccolo gruppo di studenti: David Walters, Gethin Bradley (segretario del Cambridge University Automobil Club: pensate, nel Regno Unito, negli anni

'50, c'erano "circoli" di automobilisti universitari, per noi roba fantascientifica ancora oggi...), il giornalista e ricercatore Don Calman, il fotografo Ross Charlton, Barry Tall e il navigatore Buzz Pigot. Il progetto è quello di una gara automobilistica attraverso l'intero continente africano: partendo da Londra, raggiungere Gibilterra, traghettare in Africa e poi scendere costeggiando il Mediterraneo meridionale (Algeria, Tunisia, Libia, Egitto) e tutto l'Oceano Indiano (Sudan, Etiopia, Kenya, Tanzania, l'allora Rhodesia) per arrivare all'estrema punta del Sud Africa, Città del Capo. Infine risalire attraverso il Congo belga, il Camerun, la Nigeria, il Marocco per tornare a traghettare verso Gibilterra... Il tutto d'estate, con la sabbia rovente del Sahara che raggiunge tem-

La mappa del raid: discesa attraverso la costa dell'Oceano indiano e risalita attraverso il Congo belga e il deserto del Sahara. (foto storiche Copyright Ross N Charlton)



perature estreme e la costa etiope flagellata dalle piogge, con conseguente drammatica situazione della viabilità impedita da fango e allagamenti.

QUELLA SERA AD HONG KONG...

Ma come è nata quella che sarebbe poi passata alla storia delle grandi esplorazioni col nome di "Oxford&Cambridge Trans Africa Expedition"? È l'estate del 1953. David Walters, il futuro capogruppo della spedizione, è in un locale notturno di Hong Kong con amici (anche senza birra inglese, le idee vengono fuori comunque) quando, per scommessa, nasce la proposta di un raid in Africa, da percorrere in lungo e in largo: "Nessuno è riuscito mai, in estate,

a percorrere la strada tra Addis Abeba e Nairobi", si sente dire. "Fa troppo caldo e i monsoni sono un pericolo enorme. Non ce la farete mai", esclama qualcuno. Ma David ha già tutto molto chiaro in mente: incontra il collega di studi Adrian Cowell - anch'egli appassionato di avventura e viaggi estremi, sarà uno dei fautori della Eastern Expedition del 1955/1956 verso Singapore - che, con la sua organizzazione e meticolosità, sarà il coordinatore della Trans Africa dall'Inghilterra, il punto fermo in patria cui far riferimento durante il viaggio. Tornati a Cambridge, i due organizzano delle selezioni per creare due team - uno per l'Università di Cambridge, uno per quella di Oxford - da tre persone ciascuno, quelle già citate poc'anzi. ➤



In Alto A Sinistra, gli studenti universitari in un momento del viaggio appena iniziato. Sotto, pausa ristoro su un percorso non molto battuto...
A destra, in "posa" davanti alle Piramidi di Giza. (foto storiche Copyright Ross N Charlton)

Ma se la sete d'avventura e la voglia di scoprire cosa c'è dall'altra parte del mondo sono la scintilla che infiamma i cuori dei nostri, ruolo da protagonista nella vicenda lo avranno i mezzi, supporto fondamentale a una spedizione di questo tipo: devono essere robusti, affidabili e dalla manutenzione elementare. La scelta, considerato anche che intanto la modalità "gara automobilistica" si è trasformata in "endurance", ricade inevitabilmente su mezzi Land Rover. All'epoca la casa inglese, nata da appena cinque anni, ha in listino la "Series One" con passo da 86", scelta da Walters & Co in versione chiusa "Station Wagon". Ci si rivolge quindi alla Casa madre che risponde risolutamente di non essere interessata. Si chiede allora al padre di Walters, concessionario Land Rover per Hong Kong ma anche questa "strada" risulterà poi fallimentare, ad appena 90 giorni dall'inizio dell'impresa. La fortuna arriva quando meno te l'aspetti: Barry Tall non riceve l'autorizzazione per prendere parte al progetto e il suo posto è preso dal meccanico Tony Morgan, che ha contatti con l'importatore Land Rover per le Chan-

nel Island Doyle Motors, il quale riesce a reperire due 86" (targate PAC 518 e PAC 519). Mancano appena cinque giorni alla partenza.

È UFFICIALE: SI PARTE!

Intanto i preparativi sono continuati incessantemente da quella notte a Hong Kong di meno di un anno prima: i sei sono riusciti a ottenere dalla compagnia petrolifera Shell il carburante per l'intera spedizione e, dopo aver raccontato in radio il loro intento, Bradley e Pigot incassano sponsorizzazioni importanti: Pepsi Cola, Good Year (pneumatici), Mintex (cinture di sicurezza), Lodge (candele per auto), Lucas (proiettori), Unilever (detersivi e prodotti per la cura della persona), Silvercity Airway (compagnia aerea che si occupa della trasvolata Oltremarica, a bordo di un Bristol Superfreightener, da Ferryfield nel Kent a Le Toquet). Loghi e scritte vengono apposti sulle vetture verniciate color "dove grey", che sono presentate, con i nomi di Isis (per la "Oxford" PAC 518) e Granta (per la "Cambridge" PAC 519), il 15 giugno 1954 alla stampa presso il Tea Center di Lower Regent



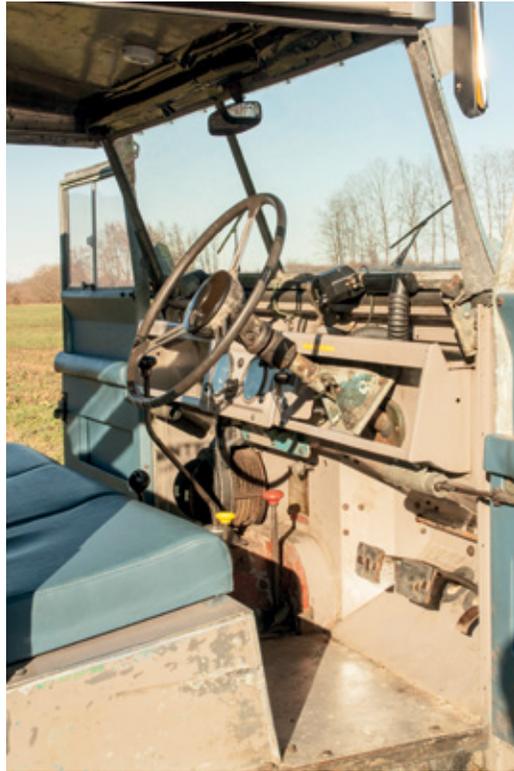
Granta nelle condizioni di ritrovamento. Durante il restauro (a destra) si è proceduto al ripristino dell' Hard Top posteriore. (foto Adam Bennet)

Street, a Londra. Le due Land Rover con a bordo i sei esploratori universitari partono il giorno dopo e, in dieci giorni, sono in Africa dove, purtroppo, il capogruppo David Walters sarà costretto a rientrare per problemi di salute (lo sostituirà Hugh Fenwick a Nairobi). Ma i cinque procedono: l'Algeria diventa Libia, la Libia Egitto, poi il Sudan, il caldo sempre più feroce e le strade, da secche e pietrose che diventano ben presto melmose. Superato lo spauracchio della tratta Addis Abeba-Nairobi si tenta il record: raggiungere Città del Capo percorrendo 1000 miglia al giorno. Ma il tentativo non riesce: Isis fonda la guarnigione della testa al confine col Sud Africa e Granta capotta riportando seri danni. Alla fine arriveranno entrambe a Città del Capo ma il record è fallito. Si decide che il ritorno sarà più tranquillo: si passa dal Congo, si costeggia il lago

Tanganika, il Camerun (dove Granta finisce di nuovo fuoristrada, in un dirupo di 150 metri, dal quale verrà tirata fuori grazie all'aiuto di operai locali e riparata cannibalizzando una gemella abbandonata a Port Victoria). Ma quello che sembra un viaggio tranquillo si trasforma in incubo a causa di problemi meccanici a entrambe le vetture (come la rottura dei freni), problemi burocratici in Nigeria e, soprattutto, l'estenuante attraversamento del Sahara (dove gli equipaggi salvano la vita a due autostoppisti svizzeri persi fra le dune da cinque giorni). Alla fine, dopo 25.000 miglia, Isis e Granta arrivano a Londra il 4 dicembre. Ad attendere festanti i sei anche un contingente ufficiale Land Rover... Almeno, da questa esperienza, la partnership della Casa permetterà le spedizioni Far Eastern 1955/1956 in Asia e South America 1957/1958. ➤

Il telaio nudo, in fase di pulizia e ricondizionamento. In basso, il motore è stato lasciato il più possibile originale, sono stati sostituiti solo componenti funzionali alla sua perfetta efficienza (foto Adam Bennett). Qui sotto, Granta nella campagna torinese, un po' di fango e sabbia non la spaventano assolutamente.





In senso orario: fra gli sponsor rimasti sulla carrozzeria, lo stemma della Lucas, azienda leader nella produzione di proiettori. Gli interni sono stati solo parzialmente restaurati. Per esempio, il piantone dello sterzo è stato mantenuto nelle condizioni originarie. La strumentazione, la stufa per il riscaldamento Smith e le quattro leve per cambio a 4 marce, inserimento rapporti lunghi (pomello giallo), inserimento ridotte (pomello rosso) e over-drive. La scritta rifatta e "invecchiata" con un leggero "carteggiamento". Lo stemma della compagnia aerea Silvercity che si occupò del trasbordo sulla Manica.





I numerosi sponsor.

IL RECUPERTO DI GRANTA

“Granta” è un fiume che passa poco lontano dall’Università di Cambridge, oltre che il nome scelto per il giornalino satirico universitario. Ecco quindi il nome dell’equipaggio di quest’ultimo ateneo.

L'appassionato inglese Adam Bennett, una sfilata incredibile di “Land” e “Range” in garage, già protagonista del rocambolesco recupero sull’isola di Sant’Elena della Oxford targata SNX 891, quella della Far Eastern Expedition (ne abbiamo parlato su La Manovella di aprile 2018), arriva invece a Cambridge per caso: trova un annuncio sibillino

di una Land su un forum dedicato alla “Series One” dove si parla di PAC 519, si mette in contatto con il proprietario, la va a vedere in un capannone a 40 miglia dalla sua casa di York e scopre che è proprio lei: con sopra i segni di due maldestri restauri, Granta fu stoccata da Ross Charlton, il fotografo della Trans Africa, in un garage di Londra. Quando il proprietario di quest’ultimo lo sgomberò, decise di tenere la 86” e iniziare un restauro del posteriore ma poi se ne dimenticò e la murò insieme a 12 Mini Clubman e alcune vetture sportive di pregio. Il figlio del collezionista dunque, la vendette a un contadino delle Midlands, anch’egli poco interessato fino a passarla nelle mani del giovane appassionato contattato da Bennett.

Appena arrivata finalmente al sicuro, Adam e la sua squadra hanno proceduto allo smontaggio integrale di tutti i componenti, meccanici e di carrozzeria dopo aver raccolto... molta sabbia intrappolata negli incavi del telaio da 60 anni! Per riportare l’auto allo stato originale, è stato necessario acquistare un’altra 86” con numero di telaio molto vicino a Granta, saldare il telaio sotto il cassoncino e fare un lungo e delicato lavoro al “bulkhead”, considerate le pessime condizioni. Alcuni elementi del motore sono stati sistemati e il cambio è stato rifatto anche se Adam ha voluto lasciare la sovrastante patina di sporco e grasso accumulati nel tempo. Alla fine Granta ha giovato di una riverniciatura parziale, per ovviare ai precedenti maldestri interventi.

Oggi, grazie all’interessamento dell’entusiasta piemontese Paolo Turinetti, la vettura di Cambridge è arrivata in Italia - su strada - dove è stata una delle grandi protagoniste dell’edizione 2020 di Automotoretrò a Torino (divideva lo stand del Land Rover Registro Italiano con le leggendarie Aziza I e Aziza III di Nino Cirani) e dove ha partecipato a eventi e raduni del club.

SCHEDA TECNICA

LAND ROVER SERIE ONE 86” STATION WAGON “GRANTA” (1954)

MOTORE	4 cilindri in linea a benzina, posizione longitudinale, 1997 cm ³ , 52 CV a 4000 giri/min.
TRASMISSIONE	integrale inseribile, cambio a 4 marce veloci+RM e 4 marce ridotte, over-drive, mozzi ruota libera MAP automatici.
GOMME DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO	Avon Traction Mileage 6.00x16” (attualmente con Avon Traction Mileage 7.00x16”).
NUMERO DI TELAIO	47102450.
NUMERO MOTORE	47109249.
NUMERO CAMBIO	47109262.



Angelo Dalle Molle nella sua villa di San Pietro in Strà.

ANGELO DALLE MOLLE E PGE: L'INNOVAZIONE CINQUANT'ANNI PRIMA

IL PATRON DELLA CYNAR, UNA VOLTA LIBERATOSI DELL'“APERITIVO MODERNO” PUÒ ATTUARE I SUOI SOGNI FONDANDO LA FABBRICA DI AUTO ELETTRICHE CHE GUARDANO AL FUTURO: AVREBBERO POTUTO RISOLVERE IL PROBLEMA DELL'INQUINAMENTO E DEL TRAFFICO... CON MEZZO SECOLO D'ANTICIPO

di Nino Balestra

Indubbiamente Angelo Dalle Molle era geniale e con un carattere d'acciaio. Pensate che negli anni Sessanta del secolo scorso, convinse il mondo intero che “contro il logorio della vita moderna” era sufficiente bere il suo aperitivo a base di carciofo. L'azienda prosperò al punto che un gruppo internazionale rilevò il tutto trasferendo nelle tasche di Dalle Molle una ingente cifra a moltissimi zeri. E il carciofo smise in breve di essere miracoloso.

L'INFORMATICA E LA PGE

L'industriale si sentì finalmente libero di attuare i suoi sogni, che coltivava da tempo. Aveva già lanciato un vasto programma di studi economici finalizzati alla riorganizzazione del lavoro industriale, che

aveva come punto fondamentale quello di evitare la riduzione delle maestranze, ricevendo i complimenti persino da Luigi Einaudi. Acquistò Villa Barbariga, una lussuosa dimora seicentesca sulla Riviera del Brenta, a S. Pietro di Strà (VE) e, ispirato dai primi timidi tentativi di diffusione dell'informatica, sostenne la ricerca all'interno di questo settore, dove intravvide la possibilità di un sensibile miglioramento della qualità della vita. La sua Fondazione “Centro Studi della Barbariga” ristrutturò una rimessa sul retro della villa, trasformandola in una piccola fabbrica di auto elettriche, con il marchio PGE (Progetti Gestioni Ecologiche) che andava ben oltre la semplice auto mossa da batterie e abbracciava un progetto più ampio, a largo raggio, in grado di risolvere il problema dell'inquinamento e della congestione di

traffico nelle grandi città, già 50 anni fa. Come base di studio prese la sua Padova e Milano. Comunque la piccola azienda era in grado, con una decina di addetti, di sfornare sino a venti auto al mese.

Ma l'innovazione non stava nella vettura elettrica, vecchia già allora di quasi un secolo. All'alba dell'automobile erano tre i sistemi di locomozione per un veicolo: il motore a vapore, quello a benzina e quello elettrico. Il vapore, a dire la verità, non godeva di grandi consensi, perché i tempi per mettere in pressione gli stantuffi con il vapore erano piuttosto lunghi e a molti l'idea di viaggiare con un serbatoio di acqua bollente in costante pressione alle spalle o sotto il sedere, non era molto gradito. Il motore a scoppio era certamente più immediato, ma anche esso richiedeva agli albori un rituale non semplice, che culminava con la faticosa messa in moto a manovella. Inoltre le prime vetture sputacchiavano olio, puzzavano e facevano fracasso. Molto meglio il motore elettrico, sempre pronto, istantaneo, pulitissimo e silenzioso. Sembrava all'inizio che fosse quest'ultimo ad avere la meglio. Sia in Francia sia negli Stati Uniti nel 1859/60 scoprirono che una pasta all'ossido di piombo aumentava di molto la potenza delle batterie, ma l'avanzare dei perfezionamenti nel motore a benzina respinse poco a poco l'offensiva elettrica. Non servivano ricariche di ore per riprendere la marcia, dove fosse anche possibile effettuarla, ma semplicemente era sufficiente fermarsi al primo paese, entrare dal farmacista o dal droghiere e acquistare una latta di petrolina (la benzina dell'epoca) e in pochi minuti il viaggio riprendeva. La prova di forza e maturità il motore a scoppio la dette con la Pekino-Parigi del 1907, un viaggio interminabile irto di difficoltà, che un'auto elettrica, con i suoi 40/60 chilometri di autonomia massima, non avrebbe potuto nemmeno sognare. Così si ebbe per una ottantina d'anni la indiscussa superiorità del motore alimentato a benzina.

UN ANTIDOTO PER L'INQUINAMENTO

Con il nuovo millennio è tornato prepotente il problema dell'inquinamento, rumore, e altro ancora. Riemerge allora il progetto auto elettriche e oggi non c'è praticamente Casa che non abbia a listino un'ibrida o totalmente elettrica.

Ma dove risiedeva la eccezionalità della PGE? Non sulla vettura in sé, ma nel progetto globale. Dalle Molle non voleva diventare un costruttore di automobili, bensì realizzare quel tanto da far capire i vantaggi del suo progetto. Dopo un accurato studio delle città di Padova e Milano, con vie d'accesso e spazi adattabili, con l'aiuto di insigni docenti universitari e studiosi della materia, il progetto PGE prevedeva l'arrivo dell'utente con la sua vettura a benzina, il quale parcheggiava in apposite "stazioni" predisposte. Trovava dei quadri con pulsantiere con le quali digitava, secondo istruzioni, il tipo di veicolo elettrico richiesto (due posti, tre posti, pulmino nove posti, furgonetta piccola o grande). Una volta individuata la tipologia di veicolo richiesta e ricevuto l'ok, appariva su un display il numero corrispondente al veicolo libero. Se veniva richiesta, a esempio, una vetturessa a tre posti e in quel momento ce ne fossero state disponibili tre o quattro, nel display sarebbe uscito il numero della vetturessa con maggiore carica delle batterie. A questo punto l'utente si recava presso l'auto indicata, staccava il cavo di ricarica e lo collocava al suo posto nella colonnina, automaticamente si apriva un piccolo cassetto con le chiavi dell'auto. Non restava che partire per il centro città per le commissioni previste, mentre sul cruscotto appariva l'autonomia disponibile. Terminati i propri affari l'utente rientrava alla base, parcheggiava e pagava con una card (non dimentichiamo che siamo nel 1975!), riprendeva la propria vettura e rientrava in casa o in ufficio. ➤



Sopra, Villa Barbariga.

Sotto, costruzione dello chassis e delle dime per la carrozzeria delle vetture. La carrozzeria veniva saldata allo chassis.





In senso orario: le prime prove. In piedi, a sinistra, Dalle Molle. Si fecero perfino prove di crash test a bassa velocità. La gestione totalmente computerizzata del banco a rulli. Le PGE fornite all'ENEL, la partita più importante. "Il tunnel della pioggia", dove l'auto veniva interessata da 7 giorni di umidità al 99% per controllare la dispersione della corrente.



Questa era la vera rivoluzione di cinquant'anni fa, considerando che il car sharing sta nascendo solo ora, nel 2020. Furono costruiti circa 200 veicoli, di varie foggie e dimensioni: i primi erano con carrozzeria molto spartana in lamiera di ferro, spigolosa ed economica, per passare poi a carrozzerie in vetroresina dove le linee diventavano più accattivanti. La più moderna delle versioni fu certamente l'ultima, il furgone elettrico VAN 8, ingentilito grazie all'intervento dell'ingegner De Vita.

L'INTERESSE DI ENEL

Il 29 giugno 1978, fu la stessa ENEL a organizzare un convegno a Firenze sul veicolo elettrico stradale, prendendo come esempio le varie versioni della PGE e aveva addirittura predisposto un documento dove era prevista la tipologia dell'utenza e il tipo di veicolo adatto. Ad esempio, per gli Enti Pubblici, che avrebbero organizzato la distribuzione della posta, l'assistenza tecnica per gas, luce, acqua, telefonia,

nettezza urbana, trasporto alunni, era previsto l'uso di furgoni, minibus, veicoli speciali. Altri schemi per i noleggiatori, per le flotte aziendali, i trasporti interni, per terminare con l'uso privato, dove venivano consigliate vetture adatte allo shopping, trasporto invalidi, lavoro. Dalla enorme mole di documenti esaminati, sappiamo che furono vendute all'ENEL sedici vetture a tre posti, undici alla Vrije Universiteit di Bruxelles, una alla FIAMM, nota per la costruzione di batterie, un'altra la volle la Uranio sempre costruttore di batterie, altre andarono all'Autoparco della Città di Roma, AGIP Petroli, Centro Ricerche Fiat, sette andarono alla Manhattan College University, altre ancora all'Università di Leiven (Belgio), alla Società Italiana per il Gas, alla ditta Taylor in Inghilterra, alla British Rail di Londra... Interessante anche come era organizzata la produzione in questo lindo locale di circa mille m², quasi una clinica più che un'officina. La costruzione era a stazioni, in ognuna delle quali si svolgeva una fase. Partendo da un semplice ma robusto telaio a tubi rettangolari di base, si creava con



Una più moderna vettura a 3 posti. A destra, la Furgonetta. Sotto, da sinistra, il pacco batterie che incideva sul peso complessivo per 360 kg. Il posto guida, essenziale ma dotato di tutti i confort. Il Furgone VAN 8, più convincente stilisticamente.



apposite dime la struttura della carrozzeria, che veniva poi rivestita, verniciata, completata di ogni altro organo, per uscire finita e funzionante, con la possibilità - se necessario - di una produzione di circa venti esemplari al mese con una decina di addetti. Naturalmente si avvaleva di gruppi meccanici di grande serie della produzione Fiat per freni, sospensioni, sterzo, ruote, maniglie e piccola componentistica. Efficienza massima, per il miglior risultato!

LA MEMORIA DI DALLE MOLLE AL MUSEO BONFANTI-VIMAR

Ma la vita scorre in fretta, sempre troppo in fretta, chi ha tanti e grandi progetti, purtroppo spesso non riesce a vederli realizzati. Nel 2002, all'età di novantaquattro anni, Angelo Dalle Molle viene a mancare. La realtà impone che Villa Barbariga non sia più sostenibile. Due o tre anni prima un commerciante di auto particolari di Treviso, saputo che il Museo dell'Automobile "Bonfanti-Vimar" di Bassano stava organizzando una rassegna "Galleria del Motorismo, Mobilità e Ingegno Veneto" da dedicare a Giannino Marzotto, propone l'acquisto di una strana vetturetta elettrica ex ENEL, che era stata costruita negli anni Settanta

a Strà (VE), come risultava dal libretto di circolazione. Interessante... Con poche, pochissime lire, l'auto è al Museo, dove entra subito nel progetto della Galleria, il cui diagramma è ben tratteggiato in un pannello di grandi dimensioni. Una domenica, fra i molti visitatori, capita anche casualmente l'addetto della Villa e custode del progetto PGE. Si informa, prende contatto e dopo pochi giorni il presidente e un consigliere del museo erano a Villa Barbariga. Una mattinata deliziosa, trascorsa a visitare i locali dove veniva costruita l'auto, sentire la storia sommaria di questa idea, prendere visione dei progetti e delle auto rimaste. L'accordo viene raggiunto in un attimo e, a costo zero, due grosse bisarche trasferiscono tutto il materiale nei depositi del museo e nell'archivio. A volte - raramente - il caso si combina con la fortuna, altrimenti questa memoria sarebbe scomparsa. ➤

Lo stand PGE al Salone dell'Automobile di St Louis 1981, in USA. A destra, l'esposizione della PGE al Museo dell'Automobile "Bonfanti-Vimar".





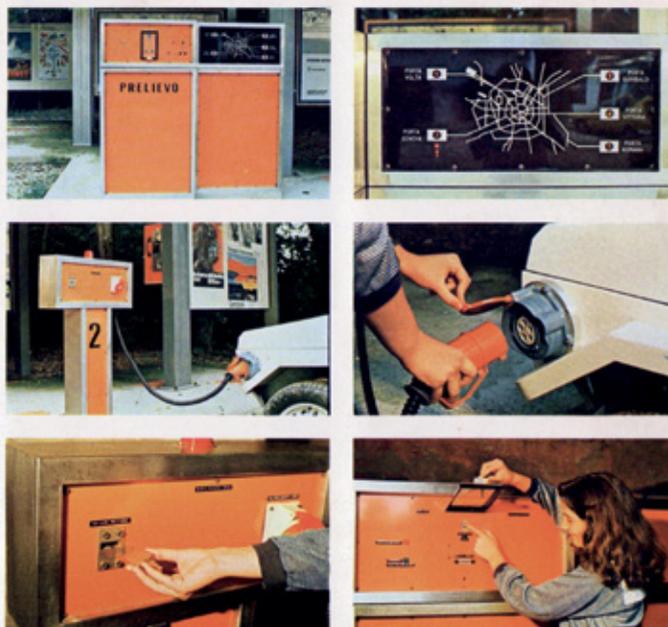
SISTEMA INTEGRATO DI NOLEGGIO

Un sistema di noleggio per l'utenza da parte dei cittadini di un parco di autovetture consente di eliminare una serie di inconvenienti derivanti dall'uso di auto di proprietà privata. In primo luogo il tipo e la quantità delle auto in circolazione può essere proporzionato alle normali esigenze di un nucleo urbano evitando sovraffollamenti e congestioni del traffico. In secondo luogo, se all'utente si richiedono lievi disagi connessi con l'obbligo del rispetto di alcune regole, si garantisce ad un costo ragionevole un servizio che evita, rispetto alla proprietà privata di un mezzo:

- impegno di notevoli risorse per l'acquisto
- preoccupazioni per la manutenzione e la custodia
- tasse di ogni tipo per l'uso e il parcheggio
- disagi per le difficoltà di stazionamento, specie nei centri urbani.

Il finanziamento per l'attuazione del sistema in un centro urbano può essere facilitato dalla partecipazione di enti pubblici o privati (capolinee tranviarie, ferrovie, banche, ospedali, grandi magazzini, cinema, ecc.) che hanno interesse ad avere nelle loro vicinanze — spesso anche su aree di loro proprietà — delle stazioni automatiche, per promuovere l'afflusso dei loro clienti liberandoli dalle difficoltà del posteggio e dell'eventuale trasporto di bagagli.

Per il prelievo e la riconsegna di un veicolo bastano pochi secondi e una carta di credito; a tutto il resto pensa l'elaboratore.



PGE PROGETTI GESTIONI ECOLOGICHE S.p.A.
Via Barbariga, 45 - Tel. 049/502622
30039 S. PIETRO DI STRA (VE)
PARTITA IVA 00968990039

PROGETTI GESTIONI ECOLOGICHE S.p.A.
30099 S. PIETRO DI STRA - VENEZIA (ITALIA) Via Barbariga, 35 - Telefono 049 - 502622
20124 MILANO - VIA ROSELLINI 1 - Tel. 02-688261-6884085

Un esempio di stazione di noleggio di Car Sharing: basta una carta di credito e la colonnina di ricarica "sblocca" il veicolo desiderato. Al suo interno si trovano le chiavi di avviamento e il noleggio può cominciare.

Ma tornando ai veicoli PGE era chiaro sin dall'inizio che il loro uso si intendeva limitato alla città, oppure a grandi aziende per i loro spostamenti interni, utilissimi ad esempio per la manutenzione delle centrali idroelettriche, con lunghe gallerie scavate nella pancia delle montagne, dove i gas di scarico sarebbero stati doppiamente nocivi. Tutto però veniva anche limitato dalla scarsa autonomia (40/60 km al massimo) e dal peso stesso delle batterie al piombo dell'epoca. Nella PGE a due/tre posti si arrivava con 12 batterie di 360 chilogrammi. O si raddoppia il peso, o ci si deve accontentare dei 40/60 chilometri. Purtroppo non c'erano ancora le batterie allo zinco-argento, dal peso all'incirca dimezzato, le stesse usate sul veicolo lunare per la missione Apollo del 1971. Meglio ancora sarebbero state quelle al Nikel-Metal-Hybrid, con un'altra riduzione di peso e percorrenza notevolmente aumentata. Peccato comunque che il Progetto PGE, presentato ai maggiori Costruttori e agli Enti del settore, non abbia suscitato all'epoca nessun interesse. Bello, bravo, ma praticamente inutile: troppo avanti. Succede spesso con le invenzioni così in anticipo sui tempi. La società, le industrie, gli enti non si muovono sino a che non siano spinti dalla necessità. Effettivamente, a cavallo degli anni 1970/80, quando la benzina costa negli USA cinque centesimi al litro, quando a Milano si può parcheggiare in Piazza Duomo e così nelle altre città grandi e piccole, l'investimento per costruire in cospicua serie un'auto elettrica per solo uso cittadino, sembra ai più un inutile spreco. Ora, con le moderne vetture elettriche, che arrivano a superare anche i 400 Km. di autonomia, la storia è cambiata, ma il Progetto PGE è tornato prepotentemente alla ri-

balta, perché il car sharing si sta diffondendo come la soluzione più semplice al momento. Purtroppo l'intuizione di Dalle Molle è arrivata troppo presto. Per avere valore bisogna disporre del prodotto giusto per le necessità del momento. Oggi ha successo tutto ciò che è ecologico, bio, verde. Salvo poi scoprire domani che la trazione elettrica, se diffusa a livello planetario come oggi l'auto tradizionale, porrà altri problemi. Allora rivaluteremo il vapore? Chi vivrà vedrà. ■

SCHEDA TECNICA

VETTURA PGE 3P

MOTORE	posizione anteriore, modello Rosati TA 11, funzionamento elettrico a eccitazione indipendente, alimentato da 12 batterie tramite chopper, potenza fiscale 10 CV, potenza max a 2750 giri/m 7.1 Kw, tensione di marcia (da batteria) 72V.
TELAIO	tubolare integrale con la carrozzeria tipo chiuso a due porte, tre posti su sedile.
BATTERIE	12 di trazione con tensione 6V, peso per unità 30 kg (360 kg complessivi), capacità 240 Ah, collocate sotto i sedili.
RIDUTTORE DI VELOCITÀ	rapporto fisso 1-992, al ponte 1-4,692. Impianto elettrico per servizi batterie 12V, 44 Ah.
RUOTE	anteriore motrici con cerchi 4 1/2 X13, pneumatici Pirelli 145 SR13.
DIMENSIONI	lunghezza 2715 mm, passo 1680 mm.

CARON: FALCIA TU CHE TRASPORTO IO



ABBIAMO SCOVATO UN MEZZO DAVVERO CURIOSO, UN MULETTO IN GRADO DI ABBINARSI A UNA MOTOFALCIATRICE BCS DIVENTANDO MEZZO A 4 RUOTE PER IL TRASPORTO FUORISTRADA LEGGERO ED EFFICACE. È UN BREVETTO DELLA CARON, AZIENDA ANCORA OGGI FOCALIZZATA SU MEZZI SPECIFICI PER L'AGRICOLTURA, SPECIALMENTE DI MONTAGNA

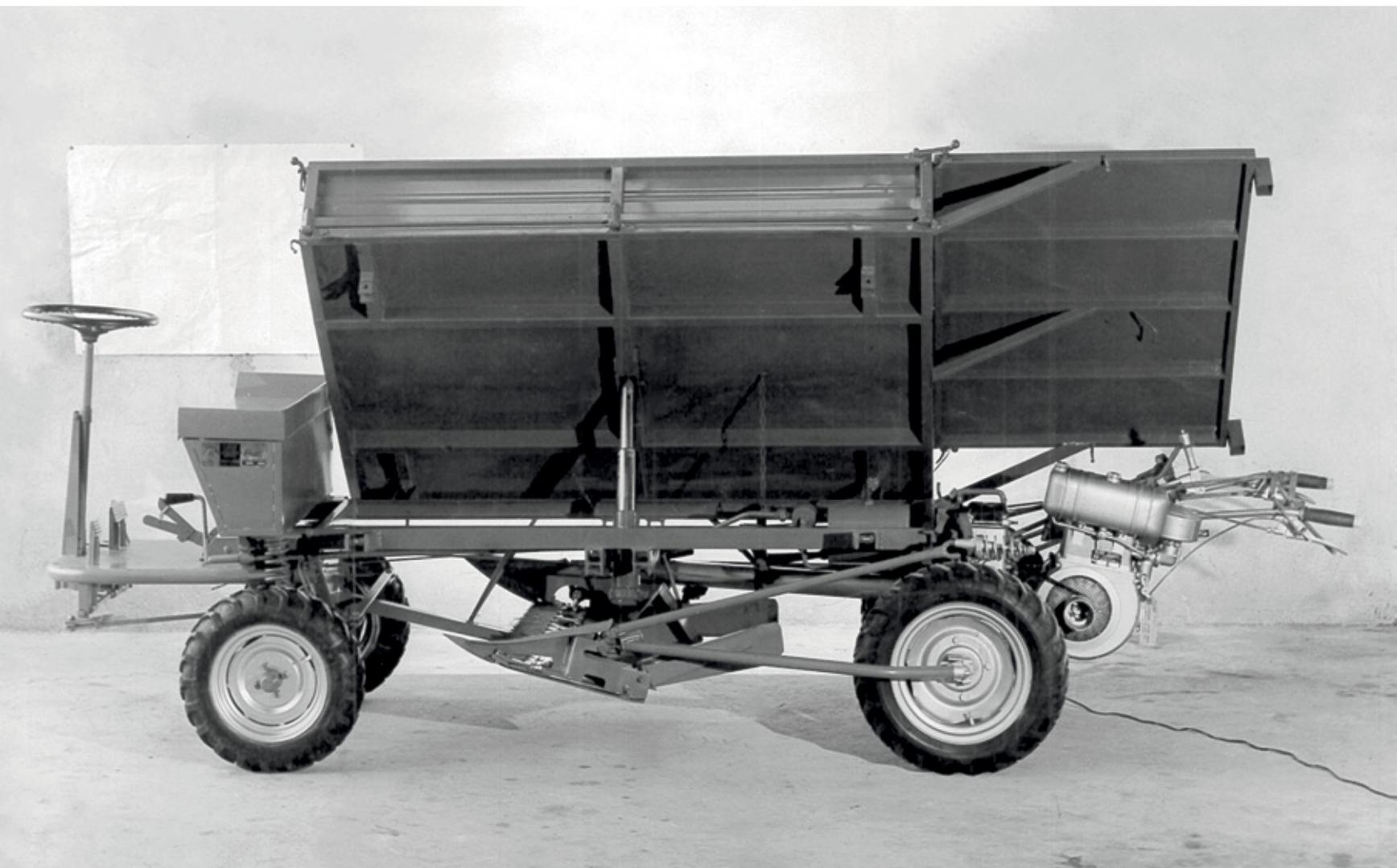
di Luca Marconetti

L mondo del trasporto agricolo e dei mezzi adatti alla movimentazione di materiale più svariato su terreni off-road e zone impervie, ha sempre ispirato molti produttori a concepire soluzioni e trovate davvero geniali, alcune presto cadute nell'oblio altre che hanno invece avuto larga applicazione ritagliandosi

una buona fetta di mercato seppur in un settore molto specifico e tecnico. È il caso, per esempio di Andrea Caron, vicentino che, alla fine degli anni '50, mette in piedi la sua officina meccanica che, ben presto, si specializza nella produzione di pianali da applicare, con perni, graffette e pochi bulloni, a falciatrici o a motocoltivatori. ➤

La "Carolina" di Cristian Luison alla Fiera di San Bartoeo di Resana organizzata dal Associazione Amici Trattori d'Epoca di Trebaselghe a fine agosto 2019. Ospite d'eccezione Carlo Olivero dell'Associazione Trattori & Trattoristi di Murello. A destra, il posto guida del Muletto di Luison. Si notano la pedaliera, la leva del freno di stazionamento e, in basso a sinistra, quella del cambio a 4 marce avanti + RM.





Il cassone ribaltabile con sistema pneumatico. Sotto, la motofalciatrice mentre scorre nelle apposite guide sotto il muletto, sostenuto da un cavalletto che poi si ripiegherà verso l'alto. In basso, il portattrezzi Transporter 222, il primo di una saga che oggi fa della Caron una delle aziende più specializzate del settore.

Questi ultimi così “motorizzano” il pianale-carrello che diventa quindi un ottimo mezzo da trasporto per ogni genere di materiale su terreni impervi, caratterizzati magari da pendenze importanti o fondi scivolosi come neve o fango. Proprio il trasporto in montagna infatti, è l'obiettivo di Andrea Caron: se infatti la movimentazione su terreni in piano è ormai associata con mezzi tradizionali - carri agricoli trainati da trattori - in altura il tutto è ancora affidato praticamente alla sola trazione animale. Ecco quindi che una trovata che oggi può sembrare semplicissima, all'epoca è una piccola rivoluzione. Il primo mezzo è il FC10 del 1960, che, a una motofalciatrice abbina un carrello con struttura a cassone in tubolare d'acciaio e sponde in legno, con ribaltina ripiegabile nella parte posteriore per aumentare il piano di carico.

Nella parte anteriore invece troviamo un sedile simile a quello dei trattori dello stesso periodo. Il conduttore è ospitato su una base a sbalzo sempre in tubolare d'acciaio che sostiene i pedali di acceleratore, freno e frizione, la leva per il bloccaggio e lo sbloccaggio della motofalciatrice al posteriore, quella del cambio e lo sterzo diretto, che agisce sull'asse anteriore con due ruote di piccole dimensioni dotate di freni. Il FC10 avrà un ottimo successo e, dal quel momento in poi, la Caron



di Pianezze San Lorenzo si concentrerà su questo genere di mezzi.

Nel 1967 infatti, arriva la nuova generazione, da subito rinominata da tutti "Carolina". Il protagonista del nostro servizio è di proprietà di Cristian Luison, segretario e commissario di club dell'Associazione Amici del Trattore d'Epoca di Trabasselghe (PD) e membro della Commissione Macchine Agricole e Industriali di ASI. Carolina è stato un po' il protagonista dell'ultima fiera di San Bartolomeo a Resana, in agosto, dove, a fianco dei centinaia di trattori presenti, quest'anno c'era anche un bellissimo raduno di motofalciatrici.

Il nuovo Muletto Caron è un importante passo avanti rispetto al FC10: intanto la struttura e le sponde del cassone sono totalmente in lamiera, desunte da quella della motoagricola C12/C13 dello stesso periodo. La struttura invece non è più tubolare ma scatolata e l'operatore ha a disposizione una "vasca" per i piedi che ospita i pedali, mentre il sedile tipo trattore è stato sostituito da una panchetta con rivestimento imbottito che può ospitare due persone. Il piantone dello sterzo è più inclinato, le ruote anteriori - quelle del muletto - sono maggiori e includono molle per migliorare il confort sui terreni più accidentati. La propulsione è garantita da una motofalciatrice BCS mod 622, dotata di qualsiasi motore. Il cambio è a 5 velocità di cui 4 avanti (da 2,5 a 14 km/h), la trazione posteriore con bloccaggio del differenziale. I freni sono sulle quattro ruote ed è presente anche quello di stazionamento. La portata è di 1000 kg. A richiesta è disponibile l'avviamento elettrico. "L'accoppiamento del muletto alla motofalciatrice si effettua in un minuto", recita un depliant ufficiale Caron dell'epoca. In effetti il procedimento è piuttosto semplice: la motofalciatrice "scorre" in apposite guide sotto il muletto, si ancora tramite perni bloccati con graffette metalliche mentre un leveraggio si ancora al comando dell'ac-

celeratore della motofalciatrice per collegarlo ai pedali ed è pronto. La motofalciatrice è inoltre dotata di presa di forza per la puleggia e la Caron offre ai clienti diversi utensili abbinabili. La Caron non si limita a questo brevetto e diversifica la produzione con mezzi quali i C12 e C13, motoagricole molto simili alla "Carolina" ma senza la possibilità di smembrare la motofalciatrice, disponibile anche a ruote gemellate, con portata di 1200 kg, motore ACME da 15 CV con presa di forza: un vero e proprio mezzo da trasporto senza la necessità di un trattore tradizionale. Sono poi disponibili motocoltivatori con strutture cassonate fisse e mezzi molto specifici come i ranghinatori su motofalciatrici BCS o motoranghinatori semoventi con propulsore.

Nel 1970 un nuovo tassello della vicenda Caron: arriva il primo Transporter, la motoagricola 222, evoluzione di C12/C13. È un vero e proprio porta-attrezzi, dotato di trazione integrale e presa di forza che può tranquillamente svolgere le funzioni di un normale trattore. Nel 1975 esordisce la 245: aumenta la portata ma anche il confort di guida, con l'introduzione della cabina chiusa e riscaldata. Nel 1982 l'introduzione di motorizzazioni più potenti e raffreddate ad acqua sulla 540, mentre continua l'evoluzione del prodotto più apprezzato, quello snodato di ridotte dimensioni come la MC40 del 1984, adatto alle forti pendenze e ai passaggi stretti. Nel 1990 arriva la Serie 700, importante rivoluzione meccanica: il cambio è sincronizzato a 24 rapporti con mezze marce e ridotte; si aprono nuovi settori di utilizzo che si concretizzano con la macchina operativa Serie 800 del 1994, specificatamente pensata per l'applicazione di impianti idraulici per l'azionamento di attrezzature invernali. Oggi la Caron, che intanto nel 1999 si è trasferita nel nuovo stabilimento da 13mila m² sempre a Pianezze, è un'azienda florida con otto serie di mezzi differenti per gli utilizzi più disparati. ■

La motoagricola C13 con ruote gemellate. L'impegno della Caron è subito focalizzata proprio verso le zone di montagna. A destra, l'ammiraglia della gamma attuale, CTS, (a sinistra) con il primo muletto per motofalciatrici Caron, il FC10. Sono passati 50 anni da quel progetto, brevetto del fondatore dell'azienda vicentina, Andrea Caron.



CORRIERA DAL SUCCESSO GLOBALE

L'AUTOBUS MERCEDES-BENZ O 321 H/HL È STATO IL PRIMO GRANDE SUCCESSO DELLA PRODUZIONE DI QUESTO TIPO DI VEICOLI DELLA CASA DI STOCCARDA. SAREBBE STATO IL CAPOSTIPITE DI UNA SAGA DI SUCCESSO ANCORA OGGI ININTERROTTO

foto Daimler AG



Il O 321 H (passo corto) testato al Passo alpino dello Stelvio alla sua presentazione, nel 1954: si dimostrò agile e sorprendentemente facile da guidare. Sono anni di grande ripresa per Mercedes-Benz: oltre ad avere ricominciato a produrre camion, viene presentata la berlina Ponton e l'autobus protagonista del nostro servizio. Sotto, a destra, il telaio a Loncheroni con 12 elementi in scatolato trasversali.

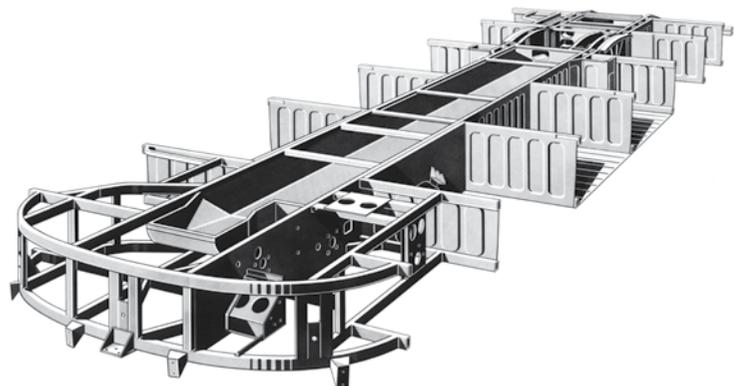
MERCEDES-BENZ



Personenkraftwagen
Lieferwagen
Krankenzwagen
Lastkraftwagen
Omnibuse

Feuerwehrfahrzeuge
Kommunalfahrzeuge
stationäre Motoren
Unimog
(Universalmotorgerät)

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT STUTTGART-UNTERTURKHEIM



L suo modernissimo concetto stilistico e tecnico ha reso l'autobus O 321 H/HL di Mercedes-Benz - presentato 65 anni fa - un successo clamoroso. E i dati di produzione ne sono la prova concreta: dall'ottobre 1954 al dicembre 1964, l'allora Daimler-Benz AG produsse un totale di 18083 fra bus e kit telaio CKD (per il montaggio nei paesi di esportazione). Un successo incontrastato dalla concorrenza tanto da trasformare anche Mercedes-Benz in un'azienda leader nella produzione di autobus.

Si potrebbe dire il progetto giusto al momento giusto, perché l'O 321 è riuscito a interpretare tutto ciò che i vettori municipali, regionali, interregionali e le società private stavano cercando. Ciò non solo ha dato alla Mercedes-Benz un vantaggio considerevole in Europa, ma ha anche spianato la strada all'entrata in mercati esteri chiave come l'America Latina, divenendo un articolo di esportazione molto popolare, oltre che ambasciatore - per una volta non è un'automobile - del marchio, sottolineando la qualità tedesca, dando vita alla fortunata gamma "O 3xx" che sarebbe diventata il pilastro della produzione di autobus di Stoccarda.

GENESI

Il O 321 H (seguito nel 1957 dalla versione a passo più lungo di 1325 mm O 321 HL) viene lanciato nel 1954, quando non sono passati nemmeno dieci anni dalla fine della Guerra, con un paese ancora in piena ricostruzione, specialmente le infrastrutture. Sebbene l'azienda riprenda a produrre camion già nel 1945 e autobus nel 1948, i progetti utilizzati non sono altro che layout modificati di vecchi veicoli prebellici.

Nel 1952, Mercedes sarebbe tornata sulla scena mondiale con la berlina a scocca portante "Ponton" e con una vettura iconica come la 300 SL "Ali di Gabbiano". Queste modernità e ricerca tecnologica avrebbero permesso un approccio molto innovativo anche a mezzi commerciali, pesanti e da trasporto.

I progettisti infatti dedicheranno la loro attenzione al design delle autovetture "Ponton" per sviluppare il nuovo autobus. Qualche esempio? Pavimento integrato, struttura della carrozzeria portante, sospensione anteriori con molle elicoidali e sterzo a ricircolo di sfere con ammortizzatori montati su un telaio ausiliario. ➤



Un O 321 H in configurazione urbana con portiere a soffietto. Sotto, in configurazione interurbana.





Dall'alto, un O 321 HL (passo lungo) in configurazione turistica con l'ampio bagagliaio permesso dal motore montato posteriormente.
 Un allestimento Turismo con tetto apribile.
 Un bellissimo allestimento panoramico con tetto in lastre vetrate, molto scenografico, come si evince anche dall'immagine dell'interno della cabina.



Il confort interno raggiunge livelli mai toccati.

Così equipaggiato, il nuovo veicolo commerciale soddisfa facilmente i requisiti di elevato confort di marcia ed eccezionale sicurezza di guida. L'assemblaggio del pavimento sostituisce la tradizionale struttura del telaio "a scala" tipicamente utilizzata nella costruzione di camion. Il tutto è saldato a un supporto centrale robusto e torsionalmente rigido. Le fiancate sono progettate come elementi longitudinali alti, insieme alla struttura e ai pannelli del profilo esterno in acciaio. Questo ha permesso anche un maggior spazio per gli impianti e i condotti di ventilazione e riscaldamento e per i collegamenti necessari, i cavi dell'impianto elettrico e gli apparati di quello pneumatico. Inoltre, questo design ha permesso alle varie carrozzerie esterne di proporre assemblaggi piuttosto variegati in base alle esigenze.

Il telaio ausiliario è facilmente smontabile: quattro tamponi in gomma servono da punti di collegamento con la carrozzeria, una caratteristica costruttiva che ha contribuito in modo significativo a una guida fluida e bassi livelli di vibrazioni. L'asse posteriore invece, comprende ampie molle a balestra e integra una robusta barra stabilizzatrice.

AGILITÀ E COMFORT

Il sistema di sterzo a ricircolo di sfere montato su un sistema ammortizzante permette "una guida fluida e pressoché priva di vibrazioni, per un veicolo così grande", come commenta la rivi-



sta tedesca di settore Lastauto und Omnibus nel numero di aprile del 1955. Questo, in combinazione con l'ampio angolo di sterzo, ha donato al O 321 H un'agilità sorprendente. Il suo raggio di sterzata è di soli 16 metri! Un'innovazione fondamentale per gli autisti e gli operatori che permette al O 321 di divincolarsi anche fra le strade più strette di una grande città o percorrere strade alpine come il Passo dello Stelvio, tanto che all'epoca, non era infrequente trovare autobus di questo tipo circolare sulle nostre montagne.

Curato lo stile della carrozzeria standard concepito da Hermann Ahrens, soprattutto nel frontale, che ha vaghi rimandi alle 190 SL e 300 SL, gettando le basi per il trend futuro che vedrà d'ora in poi le tipiche cabine avanzate, diventate "familiari" ai viaggiatori di tutti gli angoli del Globo, essendo il mezzo esportato per il 50% della sua produzione.

Molte le varianti disponibili: urbano con porte a soffietto anteriori e posteriori, interurbano con porte traslanti e a portiera traslante con posteriore a scomparsa per quelli a lunga percorrenza, quest'ultimo tipo disponibile anche in variante panoramica con vetri curvi tra tetto e gocciolatoio, mezzo tetto apribile o totalmente in lastre vetrate, molto scenografico.

MECCANICA TRADIZIONALE

Il motore che lo muove è il 6 cilindri in linea di 5,1 litri diesel OM 321 montato posteriormente in grado di erogare 110 CV e spingerlo a una velocità massima di 95 km/h. A titolo di confronto, all'epoca, l'autovettura Mercedes-Benz 180 non supera i 126 km/h e la 180 D con motore a gasolio appena i 112 km/h. La O 321 H ha impressionato fin dall'inizio non solo per il suo aspetto, pur essendo questo la novità più importante. Lastauto und Omnibus scrive ancora: "Possiamo riassumere la nostra valutazione del Mercedes-Benz O 321 H affermando che questo nuovissimo design rappresenta uno dei migliori (se non il migliore) degli autobus di produzione attualmente sul mercato. Lo slogan pubblicitario 'guidalo come un'autovettura' inoltre, non è affatto un'esagerazione. L'autobus regala davvero la sensazione di guidare un'auto, provandolo nel traffico cittadino e sulle strade ghiacciate dell'Alta Foresta Nera"

La rivista "Auto Motor und Sport" giunge invece alla seguente conclusione: "Il nuovo rivoluzionario percorso intrapreso da Daimler-Benz è forse dimostrabile in modo più impressionante citando alcuni dati: rispetto al O 3500, il peso a vuoto per posto a sedere è stato ridotto da 172,5 chilogrammi a 138,5 chilogrammi, mentre la potenza del motore per tonnellata è aumentata da 11,6 a 13,1 CV. Chi non chiamerebbe tutto questo, progresso?"

I NUMERI DI UN SUCCESSO

Il 26 aprile del 1960, dagli stabilimenti di Mannheim sarebbe uscito il diecimillesimo esemplari di O 321, segnando un vero e proprio nuovo traguardo per Daimler-Benz AG, arrivando quasi a uguagliare la produzione di automobili.

Nel dicembre del 1964, la produzione del O 321 H/HL nello stabilimento di Mannheim si interrompe al raggiungimento di 18083 unità assemblate. Ciò segna la fine della carriera dell'autobus della Stella di maggior successo fino a quel momento: un autobus che ha anche contribuito in modo significativo alla costruzione e al rafforzamento della posizione globale del marchio Mercedes-Benz, celebrata dal successo ancor più importante del suo erede, lo O 302.



Lo stabilimento di Mannheim dove veniva prodotto.





La partenza da Forlimpopoli

AL MULINO DI FARNETI

L'AUDAX INVERNALE DEL 26 DICEMBRE HA AVUTO PER META LA CASA NATALE DEL PROFESSOR AUGUSTO FARNETI, PRESIDENTE DEL VELOCIFERO E MASSIMO STORICO DEL MOTOCICLISMO. QUASI UN CENTINAIO I PARTECIPANTI.

di Paolo Conti



Sopra, la targa intitolata al prof. Farneti sulla sua casa natale. A destra, la tradizionale benedizione di Don Urbano. L'immane sosta a Predappio.



Transito da San Cassiano in carovana.

L'Audax invernale dello sport club il Velocifero, da sempre per gli appassionati è il "raduno del professor Farneti". Lo era in passato, quando lo ideò, e lo è rimasto anche dopo la sua scomparsa, quando gli è stato intitolato. Ma questa volta, è la 24esima edizione, l'Audax non è stato solo un'occasione per ricordare uno dei maggiori storici del motorismo e del motociclismo in particolare: il raduno, con il suo percorso, con i suoi partecipanti, con i responsabili del club che lo organizza e che Augusto Farneti ha guidato per molto tempo, gli hanno voluto rendere omaggio andando alla scoperta dei luoghi dove è cresciuto e dove si è formato. Il punto d'incontro per i partecipanti è quello ormai consueto sulla via Emilia a Forlimpopoli (FC) nel grande piazzale davanti all'hotel-ristorante "la Giannina". Fin dagli esordi, nonostante da sempre si svolga nella giornata di Santo Stefano, non certo il miglior momento dell'anno per un raduno di moto costruite entro il 1963, la manifestazione ha riscosso grande successo. Se poi, come questa volta, splende il sole e la temperatura è mite, non è difficile immaginare una partecipazione record. E tale è stata, con quasi 100 iscritti, un numero che difficilmente viene raggiunto in manifestazioni che si svolgono in momenti ben più favorevoli, ma comunque insufficiente per soddisfare le ambizioni di Antonio Mengozzi, il presidente del "Velocifero" che, proprio per rendere onore al professor Farneti, vorrebbe riuscire nell'intento di superare i 100 motociclisti al via. Numeri e "traguardi" da raggiungere a parte, l'aspetto più significativo è quello offerto dalla presenza di tanti giovani. Anche se con questo termine non vogliamo ricordare solo chi rientra in questa categoria non avendo superato il limite anagrafico dei 25 anni indicati per i raduni ASI.

Il percorso non presenta grosse novità rispetto al passato, ma non potrebbe essere altrimenti: è condizionato dalle varianti meteorologiche, impossibili da

prevedere quando viene tracciato alcuni mesi prima e che impongono di evitare certi tratti dell'Appennino e dalle mete fisse di Predappio e San Cassiano, le località nel tratto conclusivo di una importante gara di regolarità degli anni Trenta del secolo scorso a cui il raduno inizialmente si è ispirato. Ma una novità nel percorso comunque c'è stata ugualmente. Una volta arrivati a San Cassiano i partecipanti hanno affrontato a piedi le alcune centinaia di metri dal piazzale dove sono state parcheggiate le moto sino a quello che era conosciuto come il mulino di San Cassiano di Predappio, ovvero "il mulino dei Farneti", la casa dov'era nato e vissuto Augusto Farneti. Il mulino non c'è più, ma è rimasta la casa, dove il consiglio direttivo del Velocifero ha posto una targa in onore e a memoria di Farneti.

Dopo il ritorno nel piazzale, l'incontro con don Urbano, che non dimentica mai di manifestare il suo entusiasmo per i partecipanti, e la benedizione delle moto, nuovamente tutti i sella per i pochi chilometri che separano la frazione di San Cassiano da Predappio per un altro dei "classici" di questa manifestazione, la visita all'asilo di Santa Rosa da Lima, dov'è custodito l'azulejo della "Madonna del Fascio". Alla bellezza artistica dell'opera si devono aggiungere l'affettuoso abbraccio a tutti i partecipanti da parte di Suor Teresa, rientrata appositamente per incontrare gli amici dell'Audax, e il caloroso benvenuto del sindaco Roberto Canali, al suo primo incontro in questa veste con il raduno.

Dopo gli aspetti socio-culturali si torna a far "parlare" le moto. Il percorso si snoda sulla via Rocca delle Caminate, uno dei tratti più belli e impegnativi dell'escursione turistica, per scendere poi verso Meldola e infine rientrare a Forlimpopoli, con la conviviale che mette fine ad una giornata all'insegna del ricordo e della grande voglia di condivisione dei motociclisti. ■

Auto e moto verso Rocca delle Caminate. Quello che raggiunge "le Caminate" è uno dei tratti più belli e impegnativi. Non mancano splendidi sidecar.





BUONA LA PRIMA PER L'ABRUZZO INVERNALE

LA PRIMA EDIZIONE DELL'ABRUZZO WINTER RACE HA VISTO LA PARTECIPAZIONE DI OLTRE 40 EQUIPAGGI PROVENIENTI DAL CENTRO SUD ITALIA, CON LA VITTORIA DI MAURO GIANSANTE A BORDO DELLA FEDELE MINI COOPER EXPORT DEL 1975.



Organizzata dal Jaguar Drivers Club Italy, federato ASI, Abruzzo Winter Race è la prima manifestazione del 2020 per questo attivo club abruzzese e una delle prime a calendario nazionale. Seguiranno a giugno l'Abruzzo Gran Tour - Circuito di Avezzano, a settembre Casali Castelli e Conventi, per arrivare a ottobre con il raduno di Marca in Toscana.

Molti gli equipaggi provenienti da fuori regione, il gruppo di appassionati più nutrito dalla Puglia tra i quali spicca la coppia Roseto Raimondo - Gaetano Secondo su Alfa Romeo Giulia Sprint Special del 1964 tra le auto più ammirate dal pubblico, presente numeroso alla partenza in piazza Risorgimento ad Avezzano. Partenza in perfetto orario per raggiungere Sora attraversando la Valle del Liri: un breve sconfinamento in terra laziale; a seguire il ritorno in terra d'Abruzzo attraverso il suggestivo passo di Forca d'Acero (1538 s.l.m.) tra i boschi di faggio e la neve presente a bordo strada. Ancora una sosta a Pescasseroli, cuore del Parco Nazionale d'Abruzzo per un caffè e subito di nuovo in auto alla volta del bellissimo borgo di Collarmele per una calda e dolce accoglienza. Il ritiro delle tabelle di marcia ed il ritorno ad Avezzano verso la pianura del fucino attraversando strade deserte e di grande bellezza, ha concluso la giornata, nel centro gremito di appassionati e curiosi per ammirare le tante autovetture partecipanti.

Tra i boschi di faggio e la neve verso il Passo di Forca d'Acero.

La domenica mattina le premiazioni in un clima festoso e di grande amicizia alla presenza del consigliere federale Francesco Battista e del delegato ASI Stefano Cerrone con la consegna dei premi come di seguito descritti: 1° Classificato Mauro Giansante su Mini Cooper (Pescara), 2° Classificato Giuseppe Maccario su A112 1970 (Atripalda AV), 3° Classificato Michele Sancilio Silvano su Porsche 911 2,4 S (Bari).

Numerosi gli altri premi consegnati: 1° Classificato equipaggio femminile Monique Leone/Valentina Detto su Fiat 124 Abarth 1973, 1° Classificato Under 30 Ilaria Coccia su Lancia Fulvia Coupé 1975.

Il Presidente del Club Felice Graziani ha detto: "siamo soddisfatti di questa prima edizione e del favore e fiducia riservato al nostro Club, ne approfitteremo per ringraziare i comuni attraversati, la polizia locale e tutte le forze dell'ordine, il Commissario ASI, la Scuderia del Tempo Perso e tutte le maestranze impegnate in questo evento. E' stato uno sforzo ripagato dal favore dei partecipanti che ci hanno assicurato la loro presenza alla edizione del prossimo anno. Attraverso le attività del nostro Club continueremo a promuovere le bellezze del territorio." Appuntamento al 2021 per la seconda edizione.



Il vincitore Mauro Giansante su Mini Cooper Export. A destra, attraverso il Parco Nazionale d'Abruzzo. Sotto, il monte Velino fa da sfondo a una Triumph Spitfire. In basso, a sinistra, l'arrivo ad Avezzano fra due ali di folla. Al centro, lo spettacolo serale ad Avezzano. A destra, la vincitrice dalla classifica Under 30 Ilaria Coccia.





Il concorso di pittura organizzato dal Liceo Artistico Emiliano Greco fra le moto esposte in piazza Università a Catania.

RIEVOCAZIONE DELLA CATANIA-ETNA MOTOCICLISTICA: LA CRONOSCALATA PIÙ LUNGA DEL MONDO

Dopo un lungo sonno, va al Circolo Veicoli Storici Titani di Trinacria e all'Associazione Siciliana Motoveicoli Storici il merito di avere organizzato, nei giorni 14 e 15 settembre 2019, la I Rievocazione ASI della Catania-Etna Motociclistica, la cronoscalata più lunga del mondo che, con i suoi 33,450 km, ridicolizzava i 19,99 km della celebre Pikes Pike, fondata nel 1926 e giunta ai nostri giorni, nonostante il ricorrente tributo di sangue di famosi centauri, l'ultimo pochi mesi fa, quello di Carlin Dunne. Nell'affollata sala del Teatro Machiavelli, Rino Rao, membro della Commissione Cultura dell'ASI, ha ripercorso con verve le 15 edizioni della corsa fondata nel 1937 e giunta - fra molte interruzioni causate dalle collere dell'Etna, dalla burocrazia, dagli anni del conflitto e dall'inedia degli organizzatori - sino alla XV edizione, disputata nel 1972 sul percorso accorciato di 14,5 km. Tutte le edizioni della corsa sono state caratterizzate da numerose iscrizioni di qualità e da un incredibile afflusso di spettatori. Il più affermato scalatore italiano Damiani, penta Campione della Montagna, recordman della Corsa a 101 km/h di media, ha iscritto ben due volte il proprio nome sull'Albo d'Oro che, annovera meritatamente anche la vittoria dei catanesi Sabbia ('47 e '49), Barbagallo ('52), Faro ('59), Di Dio ('68-'69), Curia ('70) e Motta ('71), del messinese Arena ('38) e dei palermitani De Simone Francesco, vincitore della 1ª edizione del '37, del figlio Tonino nel '65, di Corona nel '52 e di Bonfardeci nell'ultima del '72. Nella mattinata del sabato ben 35 equipaggi hanno raggiunto con le loro magnifiche moto piazza Università di Catania dove, a bordo di un magnifico autobus allestito con la mostra documentale della corsa, sono stati accolti dagli organizzatori. È seguito il riuscito Concorso di Pittura curato dal Liceo Artistico Emilio Greco. Nel pomeriggio, dopo la conferenza, gli equipaggi, incolonnati lungo via Etna hanno raggiunto l'Hotel Biancaneve di Nicolosi. Domenica 15 i centauri, convenuti a Piazza S. Francesco, hanno preso il via per la rievocazione del circuito corto Nicolosi-Etna e, dopo un rinfresco nello storico Rifugio Sapienza, sono rientrati a Nicolosi. Soddisfazione espressa dagli organizzatori Fabio Barbagallo, presidente del Circolo Veicoli Storici Titani di Sicilia e da Angelo Privitera vice presidente dell'Associazione Siciliana Motoveicoli Storici.

r.r.

QUARANT'ANNI A MONTENERO PER IL TOPOLINO CLUB LIVORNO

Sono iniziati nel piazzale antistante il Santuario della Madonna di Montenero le celebrazioni per il quarantesimo anniversario del Topolino Club Livorno, con tanto di benedizione della auto presenti. All'appuntamento con l'ormai tradizionale incontro dei soci, quest'anno hanno partecipato tanti amici degli altri sodalizi toscani e non solo che non hanno voluto mancare a questa grande festa per festeggiare un traguardo molto importante: il Topolino Club, presieduto da Carlo Giusti, è infatti di fatto uno dei veterani del motorismo storico italiano e fra i primi federati ASI. La manifestazione, che ha anche aperto l'attività annuale del club, si è tenuta come di tradizione in uno dei luoghi simbolo per i Livornesi, non solo per i devoti ma anche per gli appassionati di motori: in questa zona infatti, si sono tenute legendarie gare come la Coppa Montenero alla quale hanno partecipato piloti del calibro di Varzi e Nuvolari. La giornata si conclude con l'assemblea e il pranzo al Grand Hotel Continental di Tirrenia.



Le auto ricevono la benedizione al Santuario di Montenero. A destra, il fondatore del Club Pistolesi.

p.c.



La mostra Laverda. Sotto, rassegna di stradali "Maxi" anni '70 e '80.



IL RITORNO DELLA LAVERDA

La mostra sulla produzione Laverda è stata uno dei principali motivi d'attrazione dell'edizione invernale del mercato di Novegro. Molto spesso l'aspetto culturale della mostra-scambio alle porte di Milano viene messo in secondo piano rispetto alle tantissime offerte commerciali che, in ambito motociclistico, ne fanno uno dei più importanti appuntamenti a livello europeo del settore. Anche questa volta, complice il favorevole contributo di una situazione meteorologica di stampo primaverile, per i numerosi appassionati presenti non sono mancate le opportunità con modelli e ricambi in grado di soddisfare le più disparate esigenze, spaziando dai primi del Novecento a quello che, forse non sempre con il dovuto rispetto storico, viene definito modernariato. È stata rispettata la tradizione che vuole Novegro come il mercato d'eccellenza per le moto da fuoristrada, per quei modelli che negli anni 70 e 80 del secolo scorso erano i più gettonati dai ragazzi di allora. È lo stesso periodo di molte Laverda esposte. La storia motociclistica della Casa di Breganze (VI) inizia negli anni successivi alla seconda guerra mondiale e conosce un primo grande momento di splendore nel decennio successivo, con la piccola 75, e poi 100, monocilindrica a quattro tempi, che portano il nome Laverda ai vertici commerciali e sportivi. È un debutto caratterizzato dall'estrema economicità d'esercizio con consumi irrisori e grande affidabilità, ma anche prestazioni di assoluto rilievo, che le consentono di affermarsi nelle gran fondo Milano-Taranto e Motogiro e nelle corse in salita. Dopo l'inevitabile crisi, che a partire dalla fine degli anni 50, e per tutto il decennio successivo, ha condizionato l'intero mercato motociclistico di fronte all'ascesa di quello automobilistico, la ripresa è legata alla nascita del fenomeno di quelle che venivano chiamate "maxi", che in casa Laverda si identificano con la 750 bicilindrica, dopo l'iniziale esordio con una 650. Sono le varie versioni della 750, soprattutto le più sportive, dalla SF alla corsaiola SFC, a proiettare la Laverda tra le moto preferite del periodo, come testimoniano i 18500 esemplari costruiti sino al 1977. Un ruolo e un successo che verrà celebrato e ribadito nella prossima edizione di Asimotoshow, quando sulla pista di Varano de Melegari verrà festeggiato il 50 anniversario della 750 SF, modello presentato nell'estate del 1970. Tra le "grosse" a Varano ci sarà spazio anche per le 3 cilindri 1000 e 1200, che hanno ben saputo

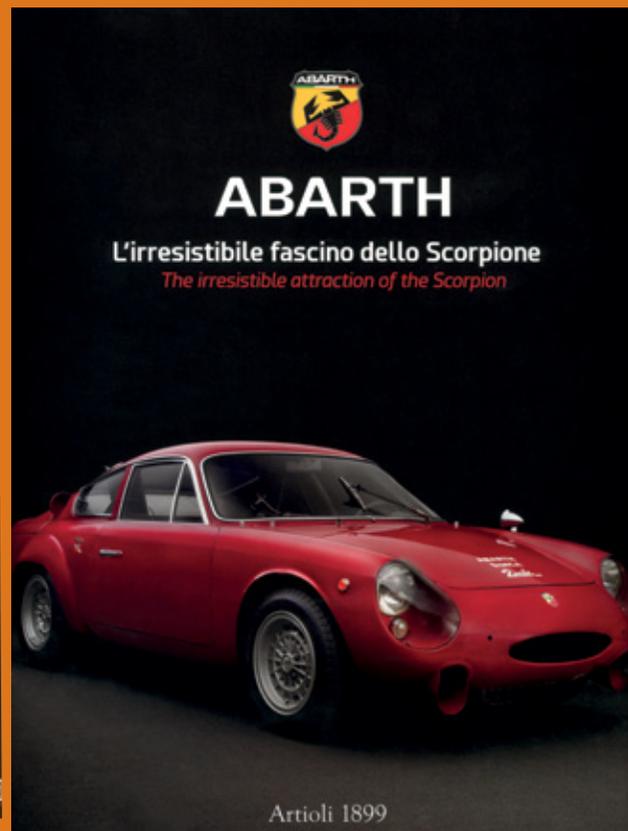
raccolgere il testimone della 750 con oltre 12.500 esemplari prodotti fino a metà degli anni 80, quando sulla Laverda ritorna lo spettro della crisi commerciale, che nel 2000 la porta ad essere acquistata dalla Aprilia, finita a sua volta nella holding Piaggio. Ma al di sopra delle vicende finanziarie e produttive della Laverda, questa di Novegro rappresenta una sorta di vera e propria anteprima di quanto si potrà ammirare l'8-9-10 maggio al prossimo asimotoshow, grazie all'impegno e alla passione dei collezionisti italiani e stranieri in quello che è il maggior palcoscenico internazionale di motociclette in movimento.

Paolo Conti

ABARTH, LA BELLEZZA DELLO SCORPIONE

Nella collana dei bellissimi testi automobilistici di Artioli 1899 compare un nuovo titolo che non poteva mancare, quello dedicato all'Abarth e alla leggendaria storia dello Scorpione da corsa: **Abarth. L'irresistibile Fascino dello Scorpione**. Perché questa è una storia che non smette di stupire e, in queste 320 pagine e 400 foto curate da un professionista come Daniele Buzzonetti, questo si evince limpidamente: un lungo elenco, dal quale emergono curiosità, aneddoti ma anche una meccanica sopraffina, storie di vittorie e velocità, di fascino per lo sport e le belle auto, quelle che sono sempre state distinte dalla firma del genio austriaco. Ci sono, fra le altre, la vicenda dell'accordo con Jochen Rindt per una serie di gare nel 1965, quella di Arturo Merzario e della vittoria al Mugello '69, i contatti con Franklin Delano Roosevelt Jr (figlio del presidente USA) per esportare Oltreoceano, il curioso legame fra Abarth e i Porsche, due famiglie del motorismo che non hanno certo bisogno di presentazioni e "l'affaire Cisitalia". Un testo completo, approfondito ma anche in grado di infiammare il cuore. Necessario.

"Abarth. L'irresistibile fascino dello Scorpione" di Daniele Buzzonetti, Artioli 1899 Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 320 pagine, 55 €



COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

SCEGLI SOLO IL MEGLIO PER LA TUA AUTO.
DIFFIDA DALLE IMITAZIONI



Il marchio Covercar si distingue, da oltre 40 anni per la qualità e le caratteristiche tecniche che compongono ogni prodotto. Queste stesse caratteristiche hanno permesso a Confezioni Andrea di fornire direttamente le più importanti case automobilistiche del mondo e di soddisfare una clientela sempre più esigente e attenta alla cura delle proprie automobili.

Negli anni sono nate sul mercato diverse imitazioni dei prodotti Covercar che possono sembrare simili, ma che hanno caratteristiche differenti. Consigliamo quindi, ai nostri clienti di **accertarsi sempre dell'autenticità del marchio Covercar** e di prestare attenzione nella scelta di un copriauto. Per ogni ulteriore informazione è possibile contattare il servizio clienti Covercar o visitare il sito www.covercar.com

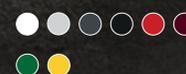
CARATTERISTICHE

- antistatico • elasticizzato
- interno felpato • traspirante
- lavabile nella comune lavatrice domestica
- realizzato sulla misura dell'auto o della moto
- ampia gamma di colori
- personalizzabile con il proprio logo
- facilità di gestione • ingombri ridotti
- eventuale piping in contrasto per delineare le forme dell'auto o della moto
- borsa inclusa

GAMMA COLORI



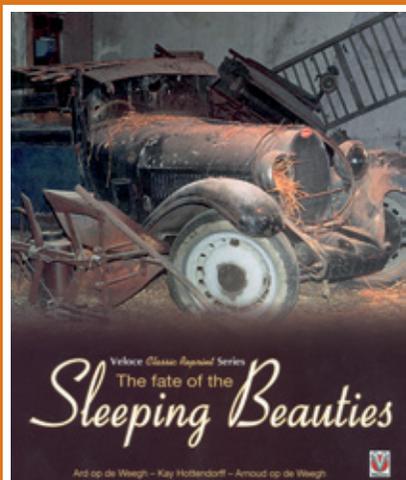
GAMMA COLORI PIPING



COVERCAR - CONFEZIONI ANDREA ITALIA SRL • Via Verdi, 5 • 21020 Bodio Lomnago (VA) ITALIA • Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 810656
C.F./P.I.V.A. IT03482960121 info@covercar.com - www.covercar.com

MOTORI DA LEGGERE OLTREMANICA: NON SOLO INGLESI

Gli amici inglesi di Veloce Publishing, una delle case editrici più specializzate in motorismo al mondo, molto attenta alle tematiche storiche e alle vicende del passato, ci hanno mandato cinque bellissime pubblicazioni fra le tantissime che presentano a un ritmo veramente sostenuto. Affrontano argomenti più disparati: ovviamente c'è sempre un interesse verso il ricchissimo panorama anglosassone ma non disdegnano certo di parlare di Case di altre nazioni come, ovviamente, l'Italia. Vediamoli insieme.



"Sleeping Beauties" di Ard e Arnoud op de Weegh, Kay Hottendorff, Veloce Publishing, testo in inglese, foto b/n e colori, 160 pagine, 25 £

modelli assolutamente rari, prestigiosi e dal valore inestimabile. Della collezione si persero le tracce nella campagna inglese, nella tenuta di Villemarechal nel 1983. Nel 2007 gli autori ne hanno ripercorso la storia ma non solo: si sono soffermati sulle traversie di ogni singolo esemplare di vettura presente, i proprietari, le corse, i restauri, i diversi gradi di condizione e di conservazione. Un vero e proprio tuffo in una storia romantica e dai risvolti quasi mitici.

È indubbio che le Fiat 500 e 600 siano ormai dei miti indiscussi in tutto il mondo, tanto che c'è chi, anche fuori dall'Italia, farebbe di tutto per averne una. In questa sintonia si inserisce quindi un altro titolo della "Classic Reprint Series": **Fiat & Abarth 500 - 600**, di Malcolm Bobbitt. Partendo dalla Topolino e finendo con 850, 126, 127, Panda e Cinquecento anni '90, l'autore ci regala una guida scanzonata e leggera, con tante foto d'epoca e aneddoti inediti, probabilmente con alcuni errori sul piano filologico e storico ma sicuramente in grado di toccare le corde del cuore, là dove ognuno di noi tiene un'amica della nostra infanzia come possono essere 500 e 600. Nel testo sono accennate anche tutte le serie speciali come le Abarth 750, le Zagato, le 850 TC, le 1000 TC, le 595 e 695, le Steyr-Puch, la Multipla, le versioni di Neckar e NSU, le Autobianchi, Vignale, Ghia, Seat, Siata, Zastava. Al fondo invece qualche consiglio di restauro per neofiti e un'interessante lista di club e registri per chi volesse fare vita di club con la propria vetturetta italiana, sia essa una 500 o una 600... o una loro derivata!

Di grande attualità grazie al film recentemente candidato agli Oscar "Le Mans 1966: La Grande Sfida" (ne abbiamo parlato anche con uno dei protagonisti, l'attore Remo Girone nel numero di marzo de La Manovella), è la lotta fra Ford e Ferrari. La prima intenzionata a battere il mito del Cavallino con l'auto più veloce del mondo per riprendere credibilità e stima della clientela, la seconda assolutamente non disposta a cedere lo scettro dell'invincibilità. Ne nacque una lotta monumentale, culminata nella leggendaria battaglia sulla pista più suggestiva del mondo, Le Mans, nel campionato 1966. Il testo di John Starkey, intitolato appunto **"Ferrari VS Ford. The battle for supremacy at Le Mans 1966"** - per la verità un po' più concentrato

Fra le collane della "Veloce" c'è la "Classic Reprint Series", ossia la ristampa di volumi particolarmente interessanti e che sono andati esauriti. Uno di questi è **Sleeping Beauties**, di Ard op de Weegh, Kay Hottendorff e Arnoud op de Weegh, un romanzo più che un libro di auto, una vicenda avvincente e a tratti incredibile più che le solite storie trite e ritrite. Questa è la rocambolesca vicenda del pilota e collezionista francese Michel Dovaz e delle sue auto, appunto le "belle addormentate", come indica il titolo: nove Bugatti, poi Lancia, Ferrari, Alfa Romeo, Cord, Aston Martin, Citroën, Lincoln, Sunbeam, Hotchkiss, Jaguar, Jowett, Rolls Royce, Volkswagen, Tatra per un totale di 58 auto fra le quali

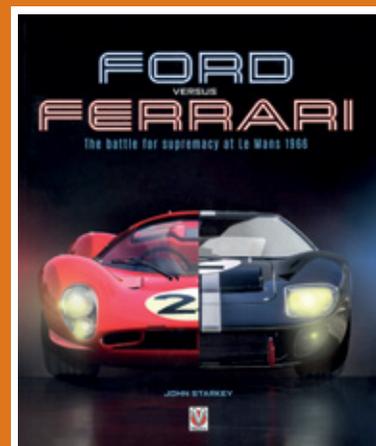
sulle vicende Ford, piuttosto che su quelle Ferrari - parte dallo sviluppo della GT 40 da parte di Carrol Shelby e del collaudatore e pilota Ken Miles e arriva alla storica gara superandola, arrivando ad analizzare quali sono state le ricadute e le conseguenze, per Ford, di tanta esposizione mediatica e tecnica. Ma non è tutto: nei sette capitoli, oltre a foto stupende di gara ma anche d'aspetto più "interno" all'azienda Ford, ci sono le storie di grandi uomini che si intersecano e si ingarbugliano tra loro come quelle di Henry II Ford, Enzo Ferrari, Lee Iacocca, Mauro Forghieri. Una bella cavalcata di una storia che vale sempre la pena ripercorrere.

Ci sono capitoli della grandissima storia Lotus e delle vetturette di Chapman che, ingiustamente, sono rimasti un po' sconosciuti, per lo meno da noi. Uno di questi è quello della Lotus Europa, una vettura interessante, sportiva minima come tutte le Lotus ma dotata di originalità e identità molto spiccate, che portava gli appassionati ad odiarla o amarla. Per chi volesse sfamare la propria curiosità su questo modello, può leggere il testo di Matthew Vale, profondo

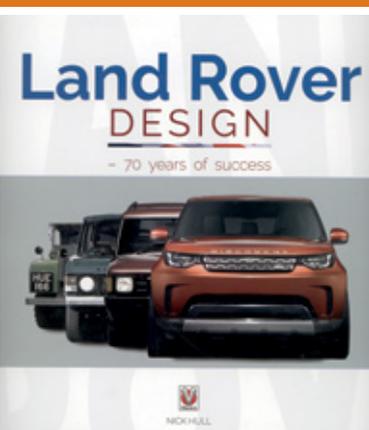


"Lotus Europa. Colin Chapman's mid-engined masterpiece" di Matthew Vale, testo in inglese, foto b/n e colori, 155 pagine, 40 £

conoscitore del motorismo britannico, **Lotus Europa - Colin Chapman's mid-engined Masterpiece**. Partendo dalla filosofia costruttiva e soprattutto di design che sta dietro alla Lotus Europa, il testo analizza le versioni, i motori - partendo dal Renault della I serie per arrivare al brioso Lotus bialbero - le versioni speciali, quelle da corsa omologate nel Gr 6, ancora oggi molto apprezzata nelle corse storiche e i suoi pregi e difetti. Non mancano alla fine impressioni di primissima mano di proprietari ed ex impiegati Lotus. Una vera e propria guida per una piccola icona che può essere riscoperta. Se parliamo di Land Rover ci vengono in mente mezzi specialistici, magari anche lussuosi e un po' snob, molto "british" ma comunque legati al fuoristrada. Non ci soffermiamo mai molto invece sul loro design, che è invece ciò che ha fatto Nick Hull - stilista ed esperto di disegno automobilistico, che ha fatto parte anche del team di sviluppo della Jaguar XJ220 - nell'approcciare il testo appunto intitolato **Land Rover Design - 70 years of Success**. E sfogliando questo interessante libro rimaniamo stupiti da come ci siano potute sfuggire particolarità e raffinatezze stilistiche che, invece, qui ci vengono spiegate dalla penna di un esperto. Un vero e proprio tuffo nei centri stile dell'azienda inglese che analizza un percorso fatto di successi e affermazioni, dagli "scatolati" della classica del 1948 fino alla Velar del 2018, con la sua linea molto aerodinamica e sicuramente futurista. Hull individua alcune pietre miliari sulle quali costruire una storia avvincente: le Series, il primo Velar prototipo del Range Rover del 1967, le Freelander e Discovery 1, 2 e 3 e l'arrivo di Evoque e RR Sport. Fondamentale l'apporto fotografico, con immagini anche inedite e assolutamente interessanti dal punto di vista storico e stilistico.



"Ford versus Ferrari" di John Starkey, Veloce Publishing, testo in inglese, foto b/n e colori, 120 pagine, 15,99 £



"Land Rover Design. 70 years of Success" di Nick Hull, testo in inglese, foto b/n e colori, disegni, 230 pagine, 50 £

Cari soci, cari club, cari appassionati.

Le restrizioni contenute nel decreto DCPM del 9/3/2020 - che ha imposto la cancellazione di qualsiasi evento sia pubblico che privato - hanno costretto l'ASI ad annullare o rinviare tutte le manifestazioni che si sarebbero dovute svolgere nei mesi di aprile e maggio. Anche voi ci avete scritto e segnalato in molti cancellazioni e proroghe di eventi, raduni, conferenze, convegni. Al momento di andare in stampa, il governo, considerato il drammatico dilagare di casi di contagio in tutta la Nazione, sta meditando se allungare il periodo di limitazione di tutti gli eventi che prevedano assembramenti di persone anche oltre la data iniziale del 3 aprile. Per questo motivo, molti consigli direttivi dei club stanno dialogando per decidere cosa fare con gli eventi programmati per il mese di maggio: tenete in considerazione che un raduno, una manifestazione o una gara di regolarità, interessa istituzioni pubbliche, musei, strutture ricettive e di ristorazione e impegna membri delle forze dell'ordine e di addetti alla viabilità, tutti enti oggi impegnati nel contenimento del Virus Covid-19.

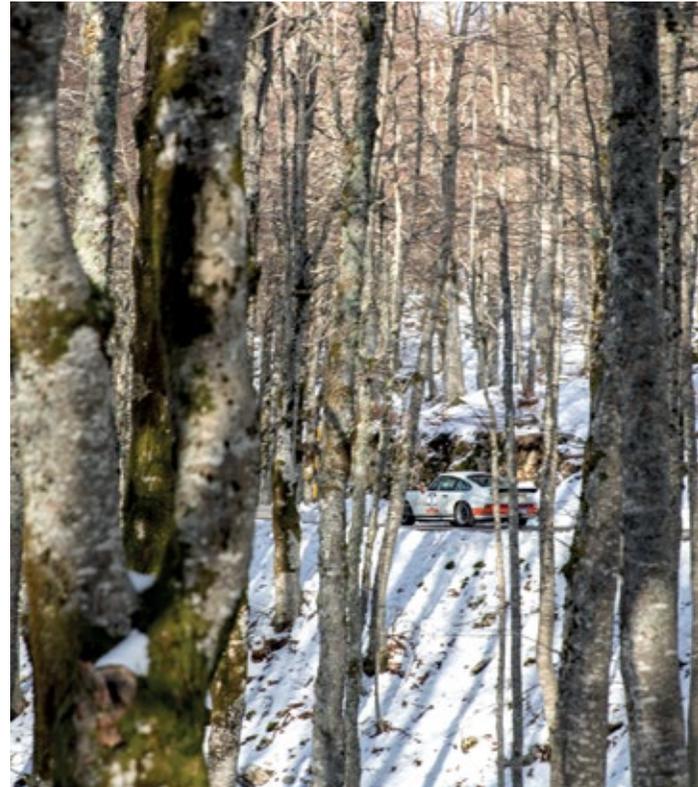
Per questi e altri motivi, noi della redazione de La Manovella, in concerto con le rispettive Commissioni ASI, abbiamo deciso di non pubblicare il calendario delle manifestazioni auto e moto dei mesi di aprile e maggio, così da evitare errori, confusioni e di pubblicare date e luoghi che poi risulterebbero sbagliati.

Vi chiediamo comunque di continuare a segnalarci alla nostra mail lamanovella@hotmail.com cancellazioni, rinvii, modifiche o conferme riguardo agli eventi dei club e dei sodalizi, così da poter avere un quadro più chiaro per produrre un calendario corretto che pubblicheremo nel mese di maggio.

In questo frangente sono importanti collaborazione, impegno e i sacrifici da parte di tutti: solo così potremo uscire da questa crisi e tornare a vivere la nostra passione in maniera libera, incondizionata e più forte di prima, con la consapevolezza che tutti insieme, avremo sconfitto un nemico invisibile eppure tanto gigante.

Chi può resti in casa (meglio se in garage) a documentarsi e accudire i propri mezzi senza uscire e vedrete che tutto andrà bene.

La Redazione



**INSIEME PER
FERMARE IL COVID**

Sostieni l'emergenza
con una **donazione** sul sito

www.fermiamoilcovid.it

Raccolta fondi promossa da **ASI, ANCI** e **UNICEF** per l'emergenza Covid 19 coordinata dalla Cabina di Regia "Benessere Italia" - Presidenza del Consiglio dei Ministri



SHOP

€ 29.00



T-SHIRT DONNA SCOLLO TONDO

T-shirt donna manica corta 100% cotone.
Scritta "AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO" lato cuore, collo in cotone a contrasto (blu petrolio e dark grey).
(Beige) Logo ASI in similpelle a contrasto lato cuore, collo in cotone marrone.

Colori: Blu petrolio - Dark Grey - Beige
Dalla taglia XS alla taglia XL

€ 29.00



T-SHIRT UOMO SCOLLO A V

T-shirt uomo manica corta 100% cotone.
Scritta "AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO" lato cuore, collo in cotone a contrasto (bordeaux e dark grey).
(Blu petrolio) Logo in similpelle a contrasto lato cuore, maniche e collo in cotone grigio.

Colori: Bordeaux - Dark Grey - Blu petrolio
Dalla taglia S alla taglia XXL

€ 37.00



POLO COTONE UOMO MANICA CORTA

Con zip in metallo e nastro a vista.
Fasce maniche in alcantara.
Placchetta metallica con logo ASI inciso
Ricamo retro collo 100% cotone piquet.

Colori: nero- beige- blu petrolio
Taglie: dalla S alla XXL



€ 13.00

CAPPELLINO BASEBALL in spandex tessuto tecnico

100% ribbed polyester con spandex, scudetto fronte/scritta retro. Colori disponibili blu-rosso-royal.



~~€ 285.00~~ € 220.00

Orologio LOCMAN per 50° Anniversario ASI

Movimento al quarzo, cassa in acciaio dim. 40 mm.
Fondello in titanio con personalizzazione 50° Anniversario e n° ediz. limitata 0/500. Cinturino in pelle colore blu e dotazione di 2° cinturino in silicone colore blu.

ULTIMI PEZZI DISPONIBILI!!



ZAINETTO MULTITASCHE

Dim. cm. 45x34x18
con scomparto per bottiglia, tasca frontale con cerniera e varie tasche.
Spallacci imbottiti.
Colore: blu navy/bianco

€ 25.00



€ 20.00

BORRACCIA TERMICA

Acciaio inossidabile da 740 ml a parete singola, adatta a conservare bevande fredde.
Coperchio avvitabile in acciaio inox con un comodo anello in silicone. Logo ASI inciso a laser, colori blu e argento.

€ 8.00

PORTACHIAVI

Metallo ed ecopelle.
Dim. cm. 8,90 x 2 x 0,80
Colore: nero / blu



SPILLA/PIN DA GIACCA

Scudetto ASI in ottone, finitura color oro Smaltato a più colori, retro chiodino e morsetto - altezza 13,35 mm

€ 4.00



LAMBORGHINI MIURA P400S DEL 1969

Appartenente alla collezione ASI-Bertone ediz. limitata 100 pz. Modello in scala 1:43, realizzato nell'esclusivo colore voluto dallo stilista dell'auto Nuccio Bertone, per la sua vettura personale. L'originale è attualmente visibile presso il "Museo di Volandia" a Somma Lombardo (VA).



€ 48.00



OFFERTA LIMITATA!
Libro + Modellino Lamborghini Miura
EDIZ. LIMITATA a soli € 99

€ 15.00

GEMELLI

In metallo comune dorato con logo ASI a più colori di smalto. h. 13,35 mm.

Disponibili anche in argento lucido 925/000 - € 65



Per l'intera collezione visita il sito www.asiservice.it.



€ 23.00

Solo pelle colore nero

GUANTI DA GUIDA IN PELLE

Guanti mezza dita interamente in pelle - traforati colore nero. Taglie da XS a XXL

OFFERTA LANCIO!
€ 40.00



BORSONE VINTAGE WEEKEND

Comodo ed elegante borsone da viaggio in cotone canvas color grigio slavato in stile vintage con scudetto ASI in similpelle cucito sul fronte. Ampia tasca frontale con zip, tasca laterale con bottone automatico, tasca interna con zip. Manici e spallaccio con dettagli metallizzati, fondo rigido con piedini di protezione.

€ 19.00



COVER PER SMARTPHONE

Cover morbide e resistenti personalizzate con stemma ASI su fondo blu o nero, disponibili per oltre 100 modelli di smartphone. Scopri i modelli disponibili su www.asiservice.it



€ 21.00

GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE

Guanti mezza dita in pelle e cotone traforato - chiusura con velcro. Colori disponibili marrone e nero. Taglie da S a XXXL (XXXL solo marroni)

NOVITÀ

€ 180.00

OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB - OYSTER ART. OR00004 - DIAM. 40 MM

Datario, cassa acciaio. Bracciale in acciaio oyster. Impermeabilità 10 ATM. Carica automatica. Ghiera Verde oppure Blu e nera.



TELO COPRIAUTO MOD. ELITE

Da € 115 a €195

Morbido e soffice a contatto con la carrozzeria grazie all'interno felpato che contribuisce anche a lucidarla, tessuto poliestere 100% bielastico. Colori **rosso** o **blu scuro** - corredato di una borsa dello stesso tessuto e colore per contenerlo. Telo copriauto da interno Antistatico - Anticondensa - Traspirante - Antipolvere - Lavabile. Per misure e prezzi consultare il modulo d'ordine nella pagina successiva.



€ 180.00

OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB - JUBILEE ART. OR00003 - DIAM. - 40 mm

Datario - Cassa acciaio. Bracciale in acciaio jubilee. Impermeabilità 10 ATM. Carica automatica.



TELO COPRIAUTO

Da € 85 a €150

Telo copriauto da interno. Tessuto poliestere 100% bielastico. **Solo azzurro**. Anticondensa - Traspirante - Antipolvere. Per misure e prezzi consultare il modulo d'ordine nella pagina successiva.

€ 95.00

OROLOGIO AL QUARZO UNISEX ART. OR00002 - DIAMETRO CASSA 38 mm

Datario - Cassa e bracciale in acciaio Impermeabilità 10 ATM. Inclusa custodia in alluminio



COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider € 68.00

Puo' coprire l'abitacolo di una vettura sia con la capote chiusa che aperta, e' impermeabile al 100% e antistrappo, dotato di 4 magneti rivestiti con tessuto felpato e antiabrasione per un aggancio veloce alla carrozzeria dell'auto. Attenzione non adatto a vetture in alluminio o vetroresina per le quali e' possibile richiedere modello dotato di corde elastiche. *Tessuto resinato "dry" 90% poliestere 5% pc 5% pu. - unico colore nero con stampa logo colorato ASI. Dim. mt. 2,00 x mt. 1,50.*



€ 140.00

CRONOGRAFO AL QUARZO MOD. GRIF - ART. OR00001 DIAMETRO CASSA 44,5 mm

Cinturino silicone 26/20 mm. Nero/rosso. Impermeabilità 5 ATM. Inclusa custodia in alluminio

€ 30.00 / 35.00

A grande richiesta torna il formato SMALL!



CAR BADGE PER RADIATORE

Car Badge per radiatore auto a forma di scudetto ASI, in ottone dorato e smaltato completo di perni filettati e staffa. Con sacchettino in velluto personalizzato. Dim. mm. 65x58 oppure 90x80.



MODULO D'ORDINE 04/2020

Inviare via fax al n. 011 8197753 oppure via mail: info@asiservice.it
tel. 011 8198130 - www.asiservice.it

Nome Cognome o ragione sociale.....
Cod. Fisc./P. Iva (**obbligatorio: in mancanza non potremo evadere l'ordine**)
Indirizzo Cap Località
Prov Tel. E-mail
Indirizzo per la spedizione (se diverso dal precedente):
Tessera ASI (eventuale) Data Firma

**ATTENZIONE: si prega di fornire un indirizzo "sicuro" dove vi sia sempre qualcuno che possa ritirare il pacco.
L'ordine verrà evaso solo dopo l'effettivo accredito presso il nostro conto corrente bancario o postale.**

ASI BOOKSHOP

VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER	€ 12,75	<input type="checkbox"/>	FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27,00	<input type="checkbox"/>	LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27,20	<input type="checkbox"/>
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17,85	<input type="checkbox"/>	MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27,00	<input type="checkbox"/>	LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI	€ 15,00	<input type="checkbox"/>
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21,25	<input type="checkbox"/>	MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27,00	<input type="checkbox"/>	LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI	€ 22,50	<input type="checkbox"/>
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27,20	<input type="checkbox"/>	500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 28,00	<input type="checkbox"/>	LA PIÙ VELOCE	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21,25	<input type="checkbox"/>	ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33,15	<input type="checkbox"/>	LA PREVALENZA DI VIOLANTINA	€ 6,80	<input type="checkbox"/>
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22,50	<input type="checkbox"/>	ASI - Una storia di passione lunga cinquant'anni	€ 25,50	<input type="checkbox"/>	LE AUTO DELLA INNOCENTI	€ 22,95	<input type="checkbox"/>
"I Grandi Carrozzeri" 6 VOLUMI	€ 99,00	<input type="checkbox"/>	ALFA ROMEO GTA	€ 28,00	<input type="checkbox"/>	LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 30,00	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet	€ 9,00	<input type="checkbox"/>	AUTOMOBILI MARINO	€ 17,85	<input type="checkbox"/>	LE NOSTRE INDIAN	€ 27,20	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior	€ 9,00	<input type="checkbox"/>	BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto	€ 22,95	<input type="checkbox"/>	MARTIN'S CARS	€ 23,80	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164	€ 9,00	<input type="checkbox"/>	BMW R90S	€ 17,85	<input type="checkbox"/>	MARTIN'S BIKES	€ 25,20	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupè 1.2 - 1.3	€ 9,00	<input type="checkbox"/>	CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19,55	<input type="checkbox"/>	MICROMOTORI ITALIANI	€ 24,65	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4	€ 9,00	<input type="checkbox"/>	COPPA DELLA PERUGINA	€ 21,25	<input type="checkbox"/>	MOTO MOLARONI	€ 19,55	<input type="checkbox"/>
"Mini guide" 5 VOLUMI	€ 35,00	<input type="checkbox"/>	CORSE RUVIDE	€ 21,25	<input type="checkbox"/>	NEFTALI OLLEARO	€ 10,00	<input type="checkbox"/>
CARLO FACETTI - Preparatore, Collaudatore e Pilota	€ 33,15	<input type="checkbox"/>	DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI	€ 24,65	<input type="checkbox"/>	PAOLO STANZANI - Genio e regulatezza	€ 17,85	<input type="checkbox"/>
NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19,55	<input type="checkbox"/>	DUE RUOTE SOTTO LA MOLE	€ 21,25	<input type="checkbox"/>	PATRIARCA un uomo un'epoca una storia	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
DONNE DA FORMULA UNO	€ 21,00	<input type="checkbox"/>	ERMANNINO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15,30	<input type="checkbox"/>	PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 28,00	<input type="checkbox"/>
"Italiani in F1" 3 VOLUMI	€ 55,00	<input type="checkbox"/>	ERMINI	€ 33,15	<input type="checkbox"/>	PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26,00	<input type="checkbox"/>
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33,00	<input type="checkbox"/>	FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO	€ 19,55	<input type="checkbox"/>	QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35,00	<input type="checkbox"/>
Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24,65	<input type="checkbox"/>	FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21,25	<input type="checkbox"/>	QUEL 24 MAGGIO	€ 18,70	<input type="checkbox"/>
FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17,00	<input type="checkbox"/>	FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - The freedom car	€ 35,00	<input type="checkbox"/>	SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
"I Grandi Ardimentosi" 3 VOLUMI	€ 55,00	<input type="checkbox"/>	GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17,85	<input type="checkbox"/>	TARGHE&TARGHE	€ 25,50	<input type="checkbox"/>
CARLO UBBIALI	€ 21,25	<input type="checkbox"/>	GILERA, CENTO ANNI DI STORIA	€ 25,50	<input type="checkbox"/>	THE BERTONE COLLECTION	€ 79,00	<input type="checkbox"/>
SEMPLICEMENTE UOMO - Masetti	€ 8,50	<input type="checkbox"/>	GRAN PREMIO DI BARI 1947-1956	€ 16,15	<input type="checkbox"/>	TRATTORI, MOTORI E CARIOCHE di Romagna	€ 19,55	<input type="checkbox"/>
TONINO BENELLI	€ 24,65	<input type="checkbox"/>	IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20,00	<input type="checkbox"/>	VEICOLI STORICI	€ 17,00	<input type="checkbox"/>
"I Piloti Moto" 3 VOLUMI	€ 45,00	<input type="checkbox"/>	L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 48,00	<input type="checkbox"/>	VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29,75	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27,00	<input type="checkbox"/>	L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24,65	<input type="checkbox"/>	WOOLER	€ 18,70	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22,50	<input type="checkbox"/>	L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21,25	<input type="checkbox"/>	ZAGATO E SPADA DESIGNER	€ 25,00	<input type="checkbox"/>

OFFERTA LIMITATA: Libro THE BERTONE COLLECTION + Modellino LAMBORGHINI MIURA P400S '69 € 99,00

ASISHOP

T-SHIRT DONNA SCOLLO TONDO

XS S M L XL Blu petrolio Dark Grey € 29,00
 Beige (logo ASI in similpelle)

T-SHIRT UOMO SCOLLO a V

S M L XL XXL Bordeaux Dark Grey € 29,00
 Blu petrolio (logo ASI in similpelle)

POLO UOMO MANICA CORTA con zip

Beige Nero Blu petrolio S M L XL XXL € 37,00

GUANTI GUIDA MEZZE DITA PELLE colore nero

XS S M L XL XXL € 23,00

GUANTI GUIDA MEZZE DITA PELLE e COTONE

S M L XL XXL XXXL (solo marroni) € 21,00
 Marrone Nero

CAPPELLINO BASEBALL in spandex tessuto tecnico

Blu Rosso Blu Royal € 13,00

CAPPELLINO BASEBALL in cotone (riferimento foto ASI SHOP ottobre 2018)

Blu Beige Verde Bordeaux Rosso Verde militare € 10,00

GEMELLI CON LOGO ASI

in metallo dorato € 15,00
in argento 925/000 € 65,00

MODELLINO LAMBORGHINI MIURA P400S del 1969

€ 48,00

OROLOGIO CRONOGRIFO MODELLO GRIF

€ 140,00

OROLOGIO UNISEX

€ 95,00

OROLOGIO AUTOMATICO SUB JUBILEE art. OR00003

€ 180,00

OROLOGIO AUTOMATICO SUB OYSTER art. OR00004 novità

Ghiera Verde Ghiera Blu/Nero € 180,00

OROLOGIO CRONOGRIFO LOCMAN per ASI 50° offerta € 220,00

COPRI CAPOTE per cabrio e spider

€ 68,00

COPRI AUTO ASI

Tg. 1: Vetture Piccole da mt. 2,55 a 3,20 di lungh. € 85,00

Tg. 2: Vetture Medie da mt. 3,10 a 4,00 di lungh. SW fino a mt. 3,60. € 120,00

Tg. 3: Vetture Medio/Grandi da mt. 3,70 a 4,50 di lungh. SW fino a mt. 4,20. € 135,00

Tg. 4: Vetture Grandi da mt. 4,30 a 5,10 di lungh. SW fino a mt. 4,85. € 150,00

COPRI AUTO ASI mod. ELITE

Rosso Blu scuro

Tg. 1: Vetture Piccole da mt. 2,55 a 3,20 di lungh. € 115,00

Tg. 2: Vetture Medie da mt. 3,10 a 4,00 di lungh. SW fino a mt. 3,60. € 155,00

Tg. 3: Vetture Medio/Grandi da mt. 3,70 a 4,50 di lungh. SW fino a mt. 4,20. € 175,00

Tg. 4: Vetture Grandi da mt. 4,30 a 5,10 di lungh. SW fino a mt. 4,85. € 195,00

BORRACCIA TERMICA IN ACCIAIO - 740 ml Blu Argento € 20,00

CAR BADGE PER RADIATORE Grande (90x80)

€ 35,00

Piccolo (65x58) novità € 30,00

ZAINETTO MULTITASCHE € 25,00

BRACCIALETTO CON CIONDOLI E PERLE (rif. foto ASI SHOP febbraio 2020)

Perle bianche Perle argento € 27,00

PORTACHIAVI Nero Blu € 8,00

SPILLA/PIN DA GIACCA € 4,00

BORSONE VINTAGE WEEKEND novità € 40,00

COVER PER SMARTPHONE Nero Blu novità

Modello..... verifica su www.asiservice.it i modelli disponibili € 19,00

Costo TOTALE degli articoli (i prezzi sono da considerarsi IVA compresa) € Più spese di spedizione (con corriere in Italia € 9,00 - GRATIS oltre € 50,00) TOTALE €
Le spese di spedizione per l'ESTERO sono da calcolarsi in base al paese di destinazione. Si prega di contattarci a questa e-mail: info@asiservice.it.

Effettuare pagamenti anticipati corrispondenti al costo totale dell'ordine, indicando come CAUSALE "acquisto materiale ASI SERVICE srl" tramite le seguenti opzioni:
- Bonifico bancario sul conto intestato ASI SERVICE srl - Banca del Piemonte - IBAN IT15C030480100000000092303
- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl - Torino

DIRITTO DI RECESSO: grazie alla garanzia "soddisfatti o rimborsati" l'acquirente ha 14 giorni di tempo dalla consegna della merce per restituirci l'articolo che non soddisfa. Vengono accettati solo articoli non ancora indossati o usati, conservati nella confezione originale. L'articolo può essere sostituito con lo stesso o altri articoli e la spedizione e restituzione sarà gratuita. Per le eventuali sostituzioni successive il trasporto sarà a pagamento. In caso di reso senza sostituzione, l'acquirente può esercitare il diritto di recesso ricevendo, dopo la consegna degli articoli, il rimborso della somma pagata.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito: www.asiservice.it

GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- RAMATURA A SPESSORE
- NICHELATURA
- CROMATURA
- NICHELATURA OPACA

- PULITURA - SABBIAURA
LUCIDATURA

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE



INOLTRE EFFETTUAMO
IL RESTAURO COMPLETO
DEI COMPONENTI DA CROMARE
PRIMA DEL PROCESSO
GALVANICO

Via dell'Industria, 20 - 26016 Spino d'Adda (CR)

tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it



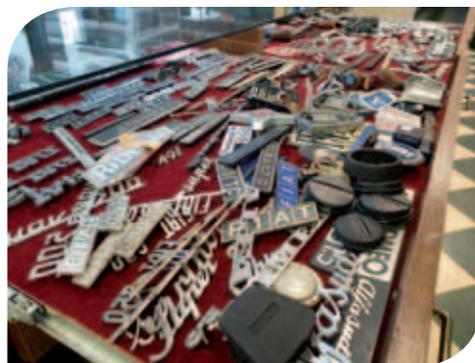
EPOCASTORE



Disponiamo di ricambi

di qualunque tipologia per auto d'epoca - storiche - antiche, ad esempio cerchi - motori - cambi - lamierati - interni - scritte - fregi - modanature e tutti i particolari difficili da reperire per un restauro completo, possiamo seguire ed effettuare i restauri delle vostre auto, possiamo anche montare i ricambi che forniamo presso la nostra officina. *Per qualsiasi informazione non esitate a contattarci.*

AUTO • MOTO • RICAMBI • VINTAGE • RARITÀ - ESPOSIZIONE E VENDITA



Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Ponteviso (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - Carlo 335 6064508 - Aldo 339 4779464

Per informazioni e prenotazioni Tel. 331/6893046 - 011/4551433 - Fax 011/4556278 - I nuovi indirizzi sono indicati in **rosso****1. ACCESSORI**

Alfaricambi - Acireale (CT) - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponibilità specchietti, fregi, capote, cuffie cambio, tappeti, fanaleria, coppe ruota, pannelli Duetto, pannelli GT, cruscotti, ecc.

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - 335 215386 - Fax 0472 200523 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 347 0168117 - ore serali e weekend - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Autoradio anni '50-'60-'70. Svariati tipi e marche, modelli particolari per Porsche, Aurelia e Appia. Disponibilità modelli a valvola e a 6 volt, tutte funzionanti.

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com. Ampia disponibilità di fregi, modanature, specchietti, capote, tappetini, volantini originali e Nardi, cerchi, batterie in ebanite, cuffie, caschi, occhiali e ricambi vari per automobili italiane dalle origini al 1970.

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Disponibilità di specchietti, paraurti, scritte, capote, coppe ruote, mascherine, volantini, ecc.

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606. Ampia disponibilità di cuffie cambio, copri batteria e altri articoli in gomma.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com - www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copriauto per Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati Mercedes, Jaguar e d'epoca. Disponibili in 10 colori. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Tutti i ricambi originali, nuovi e usati, qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi, "disponibilità" ricambi anche per marche prestigiose europee.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Specialisti in ricambi Jaguar; pronta consegna di tutti i componenti di meccanica e carrozzeria per modelli XK, MK II, E-Type, XJ.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi per Fiat 500 / 600 / 850 / 124 / 125 / 126 / 127 / 128 / A112 / Alfa Romeo / Lancia / Autobianchi, ecc. di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

Tassi Davide - FE - Tel. 347 2511545 - www.cerchiatodepoca.com - tassidavide@yahoo.it. Ampia disponibilità di cerchi in lega e in ferro originali (di primo equipaggiamento) per Fiat, Alfa Romeo e Lancia anni '60, '70, '80.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di fanalini, mascherine e paraurti Alfa, Fiat ed esteri vari.



Ricambi e Accessori per Scooter Vespa
Ci trovate anche nelle Fiere e Mostre Scambio in tutta Italia.
Consulta il sito per l'elenco aggiornato delle fiere, eventuali giorni di chiusura e per le aperture straordinarie del Museo Vespa / Collezione Mauro Pascoli.



SCONTO SOCI FMI
SCONTO SOCI VESPA CLUB

Trofeo Pascoli 45
1975-2020

UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!

Via Faentina 175/a /Centro commerciale Mir 48124 - Fornace Zaratini - Ravenna Italy

T. +39 0544 502078
F. +39 0544 502079

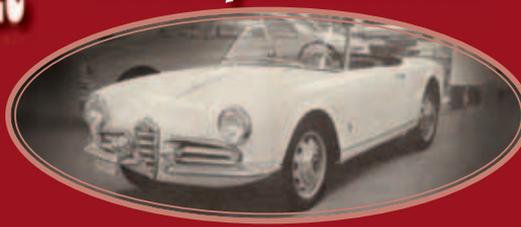
info@mauropascoli.it
www.mauropascoli.it

Orari di apertura
Ufficio, Magazzino ricambi e Museo
Dal Lunedì al Venerdì:
8.30/12.30 - 14.30/18.30

EPOCA CAR



www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

Dal 1983 IL MAGAZZINO PIÙ ASSORTITO D'ITALIA per AUTO STORICHE italiane ed estere

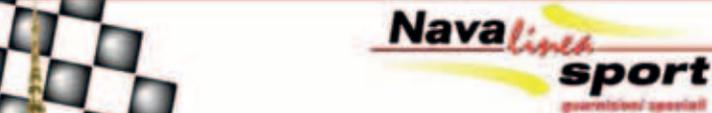
S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax: 0421 311659 - info@epocacar.com



Alessandro Giolito 339-6541474

*Restauri e revisione Porsche 356 - 911 - 914
Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche per farle tornare nella loro splendida forma originale.*

C.R.V.E. Srl Via Casale-Asti 42 - 15020 CERESETO AL
crvesrl@gmail.com



Realizziamo guarnizioni motore per qualsiasi tipo di Auto e Moto d'Epoca e competizione. A disegno o campione con spessori e diametri a richiesta.

www.navalinesport.it
info@navalinesport.it
Viale Kennedy, 40 - Leini (TO)
tel. 011 9910021 - fax 011 9965582



frenatutto

Autofficina e Laboratorio - Freni Auto d'epoca

REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE

REVISIONE SERVOFRENI

RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO GANASCE FRENO



Hit Freno a Disco Topolino e 500

KIT POMPA MINISERVO

FIAT 500 0/F/L/R	AUTOBIANCHI A112
FIAT TOPOLINO	FERRARI 250
FIAT 600-750	MINI 3 CILINDRI-COOPER
FIAT 1100	MINI 90-A TAMBURI
FIAT 126-127	ALFA ROMEO GIULIETTA



BARICELLA (BO)
Via G. Saragat, 11 - 40052
Tel 051 874859
Fax 051 6620535
E-mail: frenatutto@gmail.com

Tecnologie Meccaniche s.r.l.
Motori e Componenti Ricambi D'Epoca



Via Rocca di Papa, 38 - 00179 Roma - 067850442 / 067843596 - commerciale@tm-motori.com WhatsApp 3476568044 Tm-motori

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale, lavorazione vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura o campione; restauri e personalizzazioni auto classiche, sportive, attuali, oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilit  di libretti uso e manutenzione, manuali officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per auto, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

Autofficina Candini - MO - Tel. 059 828280 - Fax 059 820653. Dal 1957 lavorazioni e restauri su ogni Maserati dagli anni '50 al '90: Gi  ex assistenza diretta Maserati fino al 1998. Disponibilit  di ricambi nuovi, usati e ricostruiti. Restauri professionali di Maserati poi pubblicate e vincitrici di varie edizioni di Villa d'Este (2003-2004).

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di Citro n DS, Trac on Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in contropartita.

Diego e Lorenzo Maspes - CO - Tel. 031 305640. Autoriparazioni con esperienza di mezzo secolo su tutta la gamma delle vetture Alfa Romeo d'epoca e attuali. Inoltre   Officina autorizzata Alfa Romeo. **F.lli Morolli - MI - Tel. 02 76003916 - 349 5498353.** Restauro integrale di meccanica e impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca anni '40-'70; disponibilit  ricambi particolari Alfa, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Restauri completi di meccanica e carrozzeria di auto classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.

Officina Ratto sas di Ratto Roberto - SV - 019 862625 - info@officinaratto.it - www.officinaratto.it - Restauro e preparazione Lancia Fulvia per Rally e regolarit . Disponiamo di banco prova motori. Costruzione pezzi speciali ad uso competizione. Curiamo anche la carrozzeria con banco di riscontro dime ufficiali Lancia dell'epoca. Disponiamo di carro attrezzi per eventuale recupero in loco delle vetture.

Tralli Franco - MO - Tel./Fax 059 909246. Specializzati in riparazione ricostruzioni restauri di ogni aspetto della meccanica modelli Maserati 50-80.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citro n - PV - Tel. 0382 483158 - Fax 583414 - www.vertuani Enrico.com - info@vertuani Enrico.com. Restauro integrale di meccanica Citro n classiche: Trac on Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale, lavorazione vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura o campione; restauri e personalizzazioni auto classiche, sportive, attuali, oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

3. AMMORTIZZATORI

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951. Costruzione e revisione di tutti i tipi di sospensione: auto, moto, fuoristrada, veicoli pesanti. Centro assistenza e vendita delle migliori marche di ammortizzatori auto e moto.

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro balestra@interfree.it. Manifesti, tabelle pubblicitarie, fotografie, stemmi smaltati, volant Nardi d'epoca, trofei, programmi di gare, oggettistica e automobilia rara. **Automobilia Marcello - 334 8607277 - arcaba.marcello@gmail.com - www.automobiliamarcello.com.** Ampia disponibilit  di distintivi, stemmi, portachiavi e oggetti smaltati, rari e introvabili pi  libretti uso e manutenzione.

5. ASSICURAZIONI

Assicurazioni Introzzi - CO - Tel. 031 306030 - Fax 306210 - epoca@introzzi.it. Copertura assicurativa RC, furto e incendio per auto classiche, sportive e speciali, coperture assicurative per opere d'arte e strumenti musicali, difesa legale associazioni e club.

Luca Di Grazia 335 240700 - MI - luca.di.grazia@usa.net - www.americanauto.it. Assicuriamo con tariffe molto interessanti le vostre Muscle cars, Classics, British, Supercars, Ferrari, Lamborghini, Maserati, auto e moto storiche ed attuali, anche con targa estera! Per un preventivo non esitate a contattarci.

6. AUTOFFICINE

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Restauri professionali di tutta la meccanica, con ricerca capillare dell'originalit , disponibilit  di ricambi. Specializzati in auto inglesi, Porsche e Alfa.

Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it. Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cisitalla, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari.

Autofficina Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Restauro integrale di qualunque auto classica e sportiva. Specializzati Alfa Romeo anni '50 '60 '70.

Autofficina Il Barco - FI - Tel. 055 0193808 - fax: 055 0193809 - autofficinailbarco@libero.it. Manutenzione ordinaria e straordinaria per qualsiasi auto storica con esperienza di mezzo secolo su autovetture inglesi.

Autofficina Labanti & Amianti - BO - Tel./Fax 051 753250 - www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it. Restauro, revisione, messa a punto di carburatori di ogni tipo e marca: Solex, Weber, Dell'Orto, Stromberg, S.U, Pierburg, Zenith, ecc. Assistenza integrale per iniezioni elettroniche Weber, Bosch, Lucas.

Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358. Kit di potenziamento per motori di serie di Fiat Topolino, A B C comprensivi di cammes, pistoni, valvole, per un incremento di potenza variabile tra 5 e 10 CV - Rotazione di motori normali, revisionati e garantiti del tipo B C, revisione di motori portati dal Cliente - Ricambi motoristici elaborati quali: collettori a due carburatori completi e di nostra produzione, cammes da ripresa e da salita, coppe olio maggiorate - pompe acqua. **Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it.** Ricostruzione e manutenz. carburatori e mecc. auto d'epoca. Vasto assortimento carburatori nuovi e revisionati di tutte le marche, normali e sportivi.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppolaoldtimer.com. Assistenza e riparazione veicoli storici nazionali ed esteri - Restauri parziali e completi con ricambi originali o ricostruzioni.

WWW.SAITO.IT
SHOP.SAITO.IT
INFO@SAITO.IT
071 715693

"30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA SOVRALIMENTAZIONE"

SPECIALE ALFA 75

KIT TURBO SAR200

PRESTAZIONI SPORTIVE!

COLLETTORE

IN ACCIAIO HiSi 304

e elvezio esposito
 Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO

Tappetzeria Fiat 600

Interni Giulietta Spider 1300

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel e fax 0984 36074 - cell. 340 5274950
info@elvezio.com - www.elvezio.com - elvezio blog.wordpress.com

LE NOSTRE MOSTRE SCAMBIO

9-10 Maggio
Capannelle (Roma)

TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI A 200 EURO

anglo PARTS **QUALCOSA FRENA I TUOI SOGNI?**

Anglo Parts ti offre una vasta gamma di parti di qualit  per auto classiche Inglesi

JAGUAR - MG - TRIUMPH - AUSTIN HEALEY
 LAND ROVER - MORRIS MINOR - MINI

ANGLO PARTS SRL Via alessandro Volta 2 31020 Villorba - Italy
 T. +39 0422 321 500 sales.treviso@angloparts.com www.angloparts.com

NPM Citroën 2CV Service S.R.L.

Ci troverete a:

9-10 MAGGIO
Verona Legend Cars
PAD. 9 Stand 10-11

**NUOVI RICAMBI
NEL NOSTRO
WEBSHOP!**

**ORDINA ORA
&
RITIRA IN FIERA**



CAPOTE VARI COLORI

2CV DYANE MEHARI

VASTO MAGAZZINO RICAMBI PRONTA CONSEGNA

- **SPEDIZIONI RAPIDE IN TUTTA ITALIA CON CORRIERE**
- **PRODOTTI COL MIGLIOR RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO**
- **ANNI DI ESPERIENZA E PASSIONE NEL SETTORE**
- **PRODUZIONE INTERNA DI RICAMBI RIVESTIMENTI, DETTAGLI INTROVABILI...**

WWW.CITROEN2CVSERVICE.COM info@citroen2cvservice.it TEL: 3475366196 - 3479207720

7. AUTOMODELLI

Tiny Cars - Milano - tel. 02 313830 - enrico.sardini@tinycars.it - www.tinycars.it. Automobili in tutte le scale, Minichamps, Spark, Schuco ecc... visitate anche la pagina Facebook, negozio e ritrovo per appassionati di modellismo e auto in genere, disponibili migliaia di macchinine, vasto assortimento, il venerdì tutti alla Tiny Cena, venite a fare la foto con la vostra auto d'epoca, troverete tanti amici ed i modelli dei vostri sogni! Si acquistano intere collezioni di automodelli. Ditelo in giro...

8. AUTORADIO

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 ore 339 2835244 serali e week-end - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Autoradio anni '50 '60 '70. Svariati tipi e marche, modelli particolari per Porsche, Aurelia e Appia. Disponibilità modelli a valvole e a 6 volt, tutte funzionanti.

9. CAPOTE

Air Cooled by Plank Reinhold Tel. C. - BZ Tel. 0472 200606 - 335 215386 - Fax 0472 200523 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.
Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com. Disponibilità immediata di capote in versione originale elettrosaldate, in tessuto, tela doppia gommatata e in PVC, su misura per la vostra auto italiana Alfa Romeo, Fiat e Lancia ed altri marchi europei.
Autotappezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel./fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Realizzazione, ricostruzione di capote su misura a campione, conformi all'omologazione ASI, per ogni vettura d'epoca. Fornitura e montaggio capote originali per auto attuali.

Classica by Olmi - PT - tel/fax 057 3544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Realizzazione e montaggio di capote e finestrini asportabili su misura e disegno per vetture speciali, di serie e contemporanee. Materiali originali, Viple, PVC, tessuti doppio gommato omologabili ASI e Sonneland.

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Fornitura capote a prezzo netto. Rifacimento e costruzione capote auto classiche e moderne conformi all'omologazione ASI. Imperiali in tessuto originale, similpelle rigida, similpelle elastica. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di capotes per auto americane ed europee dal 1900 ad oggi.

GBAUTO500 - tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Forniture capote originale per auto classiche e moderne.

Lucio Paolini Tappezzeria Auto - AN - Tel. 071 66616 - Fax 7960098 - info@lucioapaolini.it - www.lucioapaolini.it. Rifacimento e riparaz. interni attuali e d'epoca, con tessuti skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Realizzazione di capotes e cabriolet in qualunque tessuto originale, anche su misura o campione per ogni vettura d'epoca o attuale.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel.347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Capote originali per Citroen 2cv, Dyane e Mehari. Disponibili in vari colori. Spedizione in tutta Italia.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Ricostruzione, restauro, anche su campione, di capote auto classiche attuali, naz./estere, in ogni tessuto.

10. CARBURATORI

Aristide Germani - PR - Tel. 0524 525616 - 335 6621130 - carburatorigermani@alice.it - www.carburatorigermani.com. Restauro carburatori per auto classiche, sportive, speciali, nazionali ed estere - Rifacimenti, anche molto rari, su disegno o campione - Esperienza quarantennale.
Autofficina Labanti & Amianti - BO Tel./Fax 051 753250 - www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it. Restauro, revisione, messa a punto di carburatori di ogni tipo e marca: Solex, Weber, Dell'Orto, Stromberg, S.U., Pierburg, Zenith, ecc. Assistenza integrale per iniezioni elettroniche Weber, Bosch, Lucas.

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069 020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it. Ricostruzione e manutenzione carburatori, nuovi e revisionati, di tutte le marche, normali e sportivi, compresa la meccanica d'auto d'epoca.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Tutti i ricambi per carburatori S.U.; servizio messa a punto e restauro carburatori S.U.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Distributori di ricambi per carburatori S.U.; carburatori in rotazione, pronta consegna per ogni autovettura inglese equipaggiata S.U., Zenith-Stromberg.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista scambista ha disponibilità di carburatori Weber 40, 45 e Dell'Orto, carburatori per Lancia, 500, 600, 1.100, 112 Abarth, Alfa e gruppi speciali.

11. CERCHI E RUOTE

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 (sera) - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830.

Hobbista/scambista dispone di cerchi e gomme anni '50 '75: Campagnolo, Cromodora, Abarth per Fiat e Alfa anni '60-'70 e ruote a raggi e in lega.

Borghia Automobili - MI - Tel. 02 474051 Fax 02 4222996 - info@borghiaautomobili.it - www.borghiaautomobili.it. Ruote a raggi Dunlop per auto inglesi. Vasta disponibilità ruote verniciate o cromate con raggi nipples in acciaio inox per auto inglesi.

Brusa - Il mondo delle Mini - FC - Tel. 348 7419838. Hobbista scambista dispone di una vasta gamma di cerchi in ferro originali ed in lega da 4 1 2x 10" fino a 7x13". Gomme da 10"-12"-13". Cerchi in lega per la Mini BMW. Consulenze e preventivi gratuiti.
EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità di cerchi e ruote per auto nazionali ed estere dal 1930 al 1980.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Fornitura ruote a raggi Dunlop per tutte le auto inglesi.

RUOTAMARKET - MI - Tel. 338 7912053 - ruotamarket@libero.it - www.ruotamarket.it. Specialista cerchi in lega ed acciaio per auto storiche italiane anni 60,70,80. Riparazione e vendita sia originali che repliche made in Italy. Cerchi per manifestazioni sportive, anche per ruote invernali uso ghiaccio / neve. Dal 1960.

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Cerchi Tubeless in alluminio per tutti i modelli Lambretta - per la Vostra sicurezza.

Tassi Davide - FE - Tel. 347 2511545 - www.cerchiautodepoca.com - tassidavide@yahoo.it. Ampia disponibilità di cerchi in lega e in ferro originali (di primo equipaggiamento) per Fiat, Alfa Romeo, Lancia dagli anni '60, '70, '80.



WaterM
Sverniciatura e trattamenti ad acqua alta pressione
www.waterm.it info@waterm.it ☎+39.3488712230 +39.3488712231

C.Da Passatempo n. 29/C 62010 Montefano (MC) - Marche IT -
Sverniciatura e pulizia tramite ACQUA ad altissima pressione di qualsiasi superficie metallica, come ferro, alluminio, rame, bronzo, ecc... in modo completamente ecologico. Possibilità di ritiro e consegna del mezzo.



dal 1945

M.A.R.A.
di Poledro Fabio

**SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA
CARROZZERIA E PARTI MOTORE**

C.so Sempione, 82 - 20154 Milano - Tel. (02) 331.17.47 - Fax (02) 331.93.13

www.mara.it - e-mail: mara@mara.it



GIOLITTI

+39 3391464360

Via Degli Olmetti 18 B/2 - Formello (RM)

giolittiricambiautodepoca.com

Tanti nuovi ricambi auto classiche ed instant classic italiane

dal 1940

SEGUICI SU

f i

12. CILINDRI

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Costruzione di cilindri in piccola serie su campione, sia in ghisa che in alluminio-nicasil per moto di qualunque epoca.

13. COLLEZIONISMO

Automobilista Marcello - 334 8607277 - arcaba.marcello@gmail.com - www.automobiliamarcello.com. Ampia disponibilità di distintivi, stemmi, portachiavi e oggetti smaltati, rari e introvabili e libretti uso e manutenzione.
Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per auto, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

14. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./ Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di ricambi per Abarth 595, 695, 850, 1000, Fiat, Lancia e Alfa anni '55-'70. Cerchi e gomme anni '50-'75: Campagnolo, Abarth e altri modelli, a raggi e in lega.
Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Tutti ricambi originali e o di riproduzione di alta qualità di meccanica e di carrozzeria per Porsche 356.
Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Ricambi e accessori orig. Lancia Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricambi di rara reperibilità per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo" - Lamierati, tappeti, guarnizioni, paraurti e capote, ecc.

Americana Auto & Ricambi - MI - Tel. 335 240700 - www.americanauto.it - luca.di.grazia@usa.net. Solo per vetture americane: ricambi di meccanica, elettricità, freni, frizioni, trasmissioni automatiche, sospensioni, componentistica varia, etc - Consegna rapidissima.

Auto Ricambi USA - ME - tel&fax 095 7275166 - cell 345 5994265 - ornella-mesina@hotmail.com - Vendesi tutti i ricambi ed accessori originali, nuovi e usati per tutte le auto di tutte le marche sia americane ed europee.

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Disponibilità di ogni tipo di bronzine, guarnizioni, valvole per tutti i tipi di Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa e Fiat.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 ore serali e week-end - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Varia componentistica elettrica e strumentazione per auto dal 1945 in poi di qualunque marca e modello.

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com. Ampia disponibilità di fregi, modanature, specchietti, capote, tappetini, volanti originali e Nardi, cerchi, batterie in ebanite, cuffie, caschi, occhiali e ricambi vari per automobili italiane dalle origini al 1970.

Autotecnica snc - SP - Tel. 0187-661717 Fax 0187-669733 - www.autotecnica.it - info@autotecnica.it. Ampia disponibilità di accessori e ricambi di carr., mecc., componentistica originale e non, specifici per Lancia Delta 8v/16v/ Evoluzione.

Aylmer Motors Italiana s.r.l. - PC - Tel. 0523 244111 - 0523 945884 - www.aylmermotors.com - info@aylmer.it, Range Rover, Discovery: tutti i ricambi anche per vecchi modelli.

Bayer Ricambi - VR - Tel./Fax 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Disponibilità di ricambi vari per Fiat 500 e 600: coppe olio, paraurti inox, ghiera, pannelli, etc.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i particolari per restauro Triumph, MG, Austin-Healey, Jaguar.

Brusa - Il mondo delle Mini - FC - Tel. 348 7419838. Hobbista-scambista dispone di alberi motore, monoblocchi, testate, pistoni, carburatori, kit potenziamento, collettori di scarico speciali LCB originali e marmite RC 40 ad alto rendimento. Assetti modificati, bracci per camber negativi ed ammortizzatori originali SPAX. Disponibili kit di potenziamento per la nuova Mini BMW. Consulenze

Casa del Contachilometri - BO - Tel. 051 552274 - Tel./Fax 051 521140. Restauro, riparazione e vendita di strumentazione e cruscotti di auto e moto classiche e sportive; cruscotto per Fiat 500, 600, 850, 1000 e derivate, Giannini e Abarth, ampia disponibilità di articoli a magazzino.
Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Disponibilità di ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carrozzeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhette identificative, manuali di riparazione e caratteristiche tecniche originali. Solo ed esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. 031 933663 - Fax 031 3530453 - www.centrolarianofuoristrada.it - cflspinardi@libero.it. Tutti i ricambi per Jeep militari-Fiat AR 51 59-AR76-Land Rover.
Chiozzia Guido e Paolo - FE - Tel./Fax 0532 62814 - info@lambrettapoint.com. Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Ogni ricambio per ogni modello Citroën Traction Avant dal 1934 al 1957.

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppolaoldtimer.com. Disponibilità ricambi originali per veicoli storici, nazionali ed esteri, prezzi ragionevoli.
Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Guarnizioni di carrozzeria, fanaleria, fregi, ghiera fano, e componentistica varia, per Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli; e Bianchina.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Tutti i ricambi originali, nuovi e usati e qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi.
FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 - Ampia disponibilità ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

Formula Vintage - PO - Tel.: 338 8520140 www.formulavintage.it - info@formulavintage.it. Disponiamo di parti motore, trasmissione, freni, sospensioni, carrozzeria (lamierati, paraurti, griglie, modanature, guarnizioni, vetri etc), elettrica (fanali, dinamo, motorini, etc) allestimenti interni (volanti, etc) per Lancia dall'Aurelia alla Fulvia.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista-scambista ha disponibilità di catene di distribuzione Fiat dalla 500 in poi - Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha disponibilità di fari, coppe ruote, mascherine, paraurti, fanalini, testate, alberi motore, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70.

SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR E TYPE

MOTORINO AVVAMENTO JAGUAR E TYPE

ACCENSIONE ELETTRONICA

CAMBIO A 6 MARCE JAGUAR E TYPE

KIT TAPPEZZERIA COMPLETI JAGUAR

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

TEL: 0382-525429 0382-523630

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

Negra Ricambi

Ricambi accessori per scooter d'epoca

Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996

www.negrericambi.com info@negrericambi.com

Porsche 356

TANNER

Offriamo:

Porsche 356 Service, Biessenhofen
8580 Amriswil/Svizzera
Tel. 0041 71 411 37 44 (9-12/14-18)
Fax 0041 71 411 38 44
E-mail: tanner@dataforce.ch
<http://www.dataforce.ch/tanner>

- 25 anni d'esperienza nel restauro di Porsche 356
- restauri completi o parziali
- revisioni di motori e cambi
- disponibilità di oltre 1000 pezzi di ricambio
- richiedete il catalogo di 60 pagine (gratuito)
- pagate i vostri ricambi con VISA o Mastercard

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste

BRESCIA - Tel. 339 6145628 info@amerigoricambi@libero.it

CARROZZERIA: lamierati, guarnizioni, tappeti interni colorati, cristalli, maniglia, accessori, paraurti.

MECCANICA: serbatoio, carburante, marmitta, balestre, pistoni, alberi motori, cammes, valvole, dischi freno, ecc, assetti sportivi, per auto stradali e da competizione.

ELETTRICO: strumentazione, impianti elettrici, livelli carburante, ecc, per FIAT 500A B C, 500 N D F L R My Car, FIAT 600 e 850, 1100, 126, 127, 128, 131, 132, ALFA ROMEO, AUTOBIANCHI BIANCHINA, A111, A112, LANCIA, ecc.....

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manicotti radiatore e filtri aria e olio per Fiat, Alfa Romeo, Lancia 1940 - 1970. Tutti ricambi nuovi.

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it - Ampia disponibilità di componentistica varia per auto nazionali anni 1950-1970.

Jaguar & Aston - VR - Tel. 348 3527978 - info@jaguar-aston.com - Disponibilità ricambi, accessori e parti rare per Jaguar anni '48-'65 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin 1934-1959.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpassoricambiautodepoca. Ampia disponibilità di paraurti, griglie, mascherine, modanature, profili, ghiera fari, coppe ruota, rasavetri, maniglie, lamierati, ecc..., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità componentistica varia di motore e carrozzeria per tutte le vetture Lancia d'epoca.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 57504126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini: ampia disponibilità di ricambi di ogni tipo.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel. 347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Ampia disponibilità di ricambi originali o di riproduzione di alta qualità per Citroen 2cv, Dyane e Mehari. Parti meccaniche, carrozzeria, parti in gomma, rivestimenti, accessori, adesivi. Spedizione in tutta Italia.

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, ammortizzatori, Freni, frizioni auto, moto, 4 x 4, e tanto altro.

Paolo Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Gommini, supporti, mollette, cuffie, giunti, tubi freno, boccole, ecc... per tutte le Alfa Romeo dal 1950 in poi.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149 Componentistica varia di meccanica e carrozzeria per auto Innocenti dal 1974 al 1996.

Rivella snc - Tel/Fax. 011 8211010 - TO - www.rivellafratelli.it - info@rivellafratelli.it. Stampaggio in piccola e media serie di articoli in gomma, realizzati a campione o disegno, per impianti frenanti auto d'epoca.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Fiat, Alfa, Lancia anni '50-'75: paraurti, mascherine, ghiera fari, profili, specchietti, maniglie porte, int/est, alza- vetri, cerchi orig. Borrani, Alu, ferro, volanti Nardi per auto italiane.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Disponibilità di tutti i ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Topolino A-B-C dal 1936 al 1955.

Tecning - PD - Tel. 049 8763783 - Fax 049 8788090 - info@tecning.com. Produzione e commercializzazione di cambi per Mercedes 190 SL. Consulenze su acquisto e restauro Mercedes 190 SL. Fornitore Mercedes Benz Classic Center.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it - commerciale@tm-motori.it - www.tm-motori.it. Ampia disponibilità di ghiera, modanature, maniglie, paraurti, parabrezza, interni, ecc., più altri componenti di meccanica e carrozzeria, per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta - Auto d'epoca italiana e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

V8-TECH cell.3476770833 - www.vuottotech.com - email info@vuottotech.com. Per autoveicoli americani dal 1930 ad oggi, ricambi, accessori, parti di carrozzeria, vetri, trasmissioni, pneumatici, interni, manuali, etc.

Valla Giancarlo - RE - Tel. 0522 271321 - Fax 0522 231882 - www.tuttolambretta.it - info@tuttolambretta.it - giancarlovallo@tuttolambretta.it - Ogni ricambio di meccanica e telaistica per tutti i modelli Lambretta dal '47 al '70.

15. CROMATURE

CROMATURA BON RENATO s.n.c. - TO Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847 - commerciale@cromaturabon.com - www.cromaturabon.com. Pulitura, ramatura, nichelatura e cromatura bianca e nera su acciaio, ferro e metalli non ferrosi, restauri su auto e moto d'epoca, preventivi gratuiti.

Galvanica Partenopea Srl - NA - Tel. Fax: 081 737 23 25 - info@galvanicapartenopea.com - www.galvanicapartenopea.com. Cromature su tutti i tipi di metalli con bagno di rame a spessore, per auto e moto d'epoca, sportive e speciali, preventivi gratuiti, ritiro del materiale a ns carico tramite corriere convenzionato.

Galvanica Spino d'Adda - CR - Tel. 0373 965359 - Fax 980726 - www.galvanica-spino.it - info@galvanica-spino.it. Pulitura, ramatura, nichelatura, cromatura, lucidatura di qualunque metallo. Specializzata nella cromatura di componenti di auto e moto classiche e sportive.

16. CUSCINETTI

Cuscinetti d'Epoca - BO - Tel. 051 6259282 - 335 1439223 - comimpex@alice.it. Qualsiasi cuscinetto non più in produzione per

auto d'epoca dal '20 al '70 (su mozzu ruote anteriori, posteriori, frizione, cambio, differenziale). Per Lancia-Fiat-Alfa Romeo.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista-scambista ha cuscinetti per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70 - Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di cuscinetti di cassetta produzione per auto classiche nazionali dagli anni '20 in poi.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 33 11 747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità cuscinetti per auto nazionali anni '40-'70.

17. FILTRI

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Filtri aria, olio e carburante per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Lamborghini, Maserati dal 1950 al 1980.

18. FRENI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque vettura d'epoca - Lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it Ampia disponibilità ricambi originali A. R., nuovi o repliche dal '50 in poi.

Americana Auto & Ricambi - MI - Tel. 335 240700 - www.americanauto.it - luca.di.grazia@usa.net. Solo per vetture americane: impianti frenanti completi, pompe, dischi, pastiglie, ganasce, tamburi, etc - Consegna rapidissima.

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Impianti frenanti completi di auto nazionali fino agli anni '70.

MAGNETISTA PER HOBBY

CONSULENZA TECNICA GRATUITA

LUCIO PALLINI

Via Piave, 20 - 43029 Traversetolo (PR)
Cell.: 347 0069748 / Tel. 0521 842220



Rivella

Da più di 40 anni produciamo qualità

- Progettazione stampi cad/cam
- Costruzione stampi per gomma e metallo
- Produzione ricambi auto d'epoca a campione
- Stampaggio articoli di gomma in piccola e media serie a compressione



Rivella snc, via Monviso, 59
tel/fax. 011 8211010 - Settimo T.se (TO)
www.rivellafratelli.it - info@rivellafratelli.it

GMA

SPECIALISTI IN RICAMBI ROLLS ROYCE



KIT TOLLERAZIONE



POMPA CARBURANTE 20



FANALINO ANTERIORE



RICAMBI SPINTEROENI

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429

0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

Tutto Lambretta

**DA OLTRE 40 ANNI
CON GRANDE PASSIONE
CI PRENDIAMO CURA DELLA VOSTRA**

Lambretta

Ricambi | Manuali | Accessori
Lambrette di vari modelli | Restauri su preventivo
Consulenza tecnica e cortesia al Vostro servizio
Spedizioni ovunque

www.tuttolambretta.it
info@tuttolambretta.it | giancarlovalia@tuttolambretta.it
tel +39 . 0522 271 321 fax +39 . 0522 231 882

oltre 28.000 articoli per la tua Lambretta

Magazzino ricambi estero *spare parts services and restore* | via Casorati, 34 - Reggio Emilia
Magazzino e ufficio spedizioni | via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma
Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiatodepoca.com
Disponibilità di pompe, cilindretti, tubi, pastiglie freni, dischi, pinze e servizio revisione pompe e impianti frenanti per auto marche italiane quali Alfa Romeo, Fiat e Lancia dalle origini al 1970.

Casa del Freno - MO - Tel. 059 284471 - Fax 059 282384 - cdf.modena@tin.it.
Ricostruzione integrale impianti frenanti di auto e moto classiche e sportive - Laboratorio incollaggio - Magazzino ricambi parti frenanti - Frizioni sinterizzate - Officina riparazioni - Esperienza ultratrentennale.
Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, cilindretti, dischi freno, servofreni e tubi per impianti Girling, Dunlop e Ate per tutte le Alfa Romeo dalla 1900 alla 75 anche solo kits di revisione qualità, pastiglie freno originali Alfa Romeo, kit frizione completi, pompe frizione e cilindretti ripetitori.

Formula Vintage - PO - Tel. 338 8520140 www.formulavintage.it - info@formulavintage.it. - Ampia disponibilità di pompe, cilindretti, tubi, pastiche, dischi, kit revisione pompe e servofreno, per vetture Lancia dall'Aurelia alla Fulvia.

Frenatutto di Gurlioli Carlo - BO Tel. 051 874859 - Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com. Revisione e rigenerazione delle parti frenanti per auto d'epoca di ogni tipo, sia sulle singole parti che sulla vettura stessa, produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D-F-L-R e Topolino B.C.
Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Dispone di pompe, cilindretti, tubi, pastiglie, dischi, kit revisione pompe, cilindretti, pinze, per Fiat, Alfa Romeo, Lancia anni '40 '70. Tutti i ricambi nuovi.

Laboratorio di restauro Vincenzi Freni - VR - Tel.045.6850128 - 349.2962249 -

info@vincenzifreni.com - www.vincenzifreni.com. Revisione e ricostruzione di impianti frenanti per auto e moto storiche sia nazionali che estere, revisioniamo pompe freno e frizione, pinze, servofreni, ricostruiamo tubazioni e molto altro ancora. Il nostro obiettivo è quello di rendere efficace il tuo veicolo storico e rendere ogni tua "gita" a bordo del tuo gioiello a motore un'esperienza che riempie il cuore.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ricambi parti frenanti: pompe, cilindretti, pastiglie, dischi, tubi, ecc. per vetture Lancia d'epoca.

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, Revisione e vendita impianti frenanti auto sia tamburo che disco, tornitura tamburi, rettifica dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti frenanti completi per auto Innocenti dal 1974 al 1996.
Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Disponibilità di impianto frenante completo per Topolino A, B, C, dal 36 al 55: pompe, cilindretti, tubi, ecc.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

19. FRIZIONI TRASMISSIONI
Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di qualunque tipo di ingranaggio, coppie coniche, auto-bloccanti, semiassi, ecc... su misura o disegno.

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiatodepoca.com -

ca.com - www.giolittiricambiatodepoca.com. Disponibilità immediata di dischi frizioni, spingidisci, cuscinetti a crociera, trasmissione per auto italiane Alfa Romeo, Fiat e Lancia dalle origini al 1970.

Forte Angelo - Lugano - CH - Tel. 0041 919671964. Restauro, riparazione, revisione di qualunque cambio automatico - qualsiasi problema di meccanica su auto USA - esperienza quarantennale.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Dischi frizione, spingidisci, cuscinetti reggispirata, giunti albero di trasmissione, crociere, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '40 '70 - Tutti ricambi nuovi.

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it - Ampia disponibilità di gruppi frizione completi e particolari per Fiat, Alfa e Lancia anni 1950-1970.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 33 19313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità parti frizione tutte le vetture Lancia d'epoca.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Componentistica gruppo frizione per auto Innocenti dal '74 al '96.
Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal '42 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta, Auto d'epoca italiane e straniere, appl.ni industriali, carrelli elevatori.

20. GUARNIZIONI MOTORE

Nava Linea Sport - TO - Tel. 011 9910021 - Fax 011 9965582 - www.navalineasport.it - info@navalineasport.it. Realizziamo guarnizioni per auto d'epoca e competizione, a disegno o campione con spessori e diametri a richiesta.

Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 7319380 82 - www.sangalliguarnizioni.com. Produzione guarnizioni motore per svariati marchi quali: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, Lamborghini.

Auto d'epoca Cacciani

Restauri da batter le mani

**RESTAURO PROFESSIONALE
CURA DEL PARTICOLARE
FINO AL RAGGIUNGIMENTO
DELLA PERFEZIONE**

CUPRAMONTANA (AN)
Tel. 0731 789153
www.restauroautodepoca.it
www.restoreingantiquecars.it
www.oldtimer-restaurierung.it

Il Lamierista di Trevisi

Restauratori Automobili d'Epoca

Prestiti e locazioni - Restaurazione completa e parziale di automobili e motorizzate delle varie epoche storiche e sportive - Produzione artigianale di ogni tipo di lamiere in alluminio, ferro e acciaio - Costruzione a mano di qualsiasi parafango con rimasero e cromatura.

Si eseguono lavorazioni solo su auto di una certa valenza collezionistica

Via Papa Giovanni XXIII, 3/E - 41100 Modena - Tel. Fax 059 254457 - cell. 347 7735011
www.lamierista.it

Lambretta Point

Vasta gamma Ricambi - Accessori - Elaborazioni - Manuali - Libri - Gadgets
Assistenza tecnica - Preventivi - Spedizioni rapide

Una piccola selezione di novità ed articoli disponibili su ordinazione:

Messa in moto a stappo Lambretta E	-su richiesta-	€ 420,00
Costantim completo con fusione e riavvio Lambretta D - LD 125cc. - C - LC		€ 200,00
Fregi cromati cofani Lambretta LD tutte le versioni		€ 60,00
Sella anteriore in pelle completa Lambretta A(n) prima serie	-su richiesta-	€ 240,00
Costantim rettangolare Lambretta LD '57		€ 50,00
Portaruota meccanismo scorrevole Lambretta LD '57 nichelato	€ 80,00	romano € 110,00
Sella completa bicolore Lambretta 150cc. Special		€ 200,00
Portaruota Lambretta TV prima serie	-su richiesta-	€ 70,00
Pedane passeggero Lambrett A - B complete con gomma	-su richiesta-	€ 130,00
Sella lunga completa Lambretta TV prima serie	-su richiesta-	€ 280,00

www.lambrettapoint.com
Via degli Olivetani, 36 - 44124 - Ferrara - Tel. Fax 0532 62814 - E-mail: info@lambrettapoint.com

anglo PARTS

QUALCOSA FRENA I TUOI SOGNI?

Anglo Parts ti offre una vasta gamma di parti di qualità per auto classiche Inglesi

JAGUAR - MG - TRIUMPH - AUSTIN HEALEY
LAND ROVER - MORRIS MINOR - MINI

ANGLO PARTS SRL Via Alessandro Volta 2 31020 Villorba - Italy
T. +39 0422 321 500 sales.treviso@angloparts.com www.angloparts.com

M&C

INJECTION SPECIALIST

revisione iniezioni
K e KE Jetronic

www.revisionek-jetronic.com
V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA
PETROL ENERGY
www.petrolenergysrl.net | info@petrolenergysrl.com | +39 06 22484809

ROWE
MOTOR OIL
LUBRICANTI VINTAGE & AUTOMOTIVE MADE IN GERMANY

21. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

Agenzia Aguggini Sas - MB - 02 / 96320107 - www.agugginisas.it. Pratiche e reimmatricolazioni, iscrizione Registri storici - Collaudi motorizzazione e CPA, valutazioni e perizie - Veicoli storici di origine sconosciuta, demolti, radiati d'ufficio, di provenienza estera, senza documenti.

Agenzia Autosprint - CR - Tel. 0373 84850 - Fax 0373 252514 - www.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazioni e reinscrizioni auto e moto d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficoltà - Revisioni veicoli ante anni '60.

Studio Nicolini Bruno Snc - RE - Tel. 0522 558130 - Fax 558131 - paolo@nicolinibruno.it. Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà dal 1962.

22. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1950.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 - ore serali e w.e. - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Ricambi elettrici per vetture dal '40 in poi di ogni tipo: motorini, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria sciolta.

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma - Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com. Cavi candele per tutte le autovetture italiane ed europee, impianti elettrici completi di auto italiane anche su campione nel pieno rispetto dell'originalità, ampia disponibilità di fanaleria in genere dalle origini agli anni '90.

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Vasta disponibilità di fari, fanalini e catarifrangenti per tutte le autovetture nazionali.

Bayer Ricambi - VR - Tel./Fax 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Ampia disponibilità di fari, fanali e frecce per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i particolari per restauro di Triumph, MG, Austin-Healey, Jaguar.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Fanaleria originale Carello, Altissimo, Elma, Siem per tutte le vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi, devioluci originali, galleggianti benzina Veglia e Jaeger, parti per revisioni dinamo e motorini avviamento originali, regolatori di tensione, cavi candele e candele accensione, minuterie impianto elettrico, pompe benzina elettriche ed elettroniche, solo ed esclusivamente per Alfa Romeo.

Casini Geri - FI - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauro di parabole fari di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 - Fax 041 5301669. Per Ferrari Dino e Fiat Dino modelli 246 - 208 - 308: parti di meccanica, carrozzeria e impianti elettrici. Reperibilità di tutto il materiale Ferrari.

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità fanaleria marche nazionali ed estere anni '30 - '70.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Ampia disponibilità di fari, fanalini, fanalini, frecce, devioluci, ecc., Per auto nazionali dal '50 - '80.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Fari, fanalini, frecce, batterie e ogni altro componente elettrico per Jaguar XK, MK II, E Type e XJ.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpaso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpasoricambiautodepoca. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanali posteriori, spinterogeni, ecc., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it -

PAPURELLO Via Trento, 4 - Settimo Torinese
Tel. 011 8000149

RIPARAZIONI AUTO INNOCENTI E INGLESIS

Marchi trattati: Mg-Rover-Gruppo Leyland.
Riparazioni Multimarca, scooter elettrici Askoll e a tempo perso moto d'epoca.

info@innocentistore.com www.innocentistore.com WA (0039)3349562365

Ampia disponibilità di fanali, fanalini, frecce, devioluci, etc. per vetture Lancia d'epoca.

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento di magneti e bobine auto, moto, scooter, trattori, ciclomotori ecc. Rinvoltte anche in olio (a richiesta). Magneti a doppia accensione per motori spinti. Magnetista per hobby, massima garanzia, consulenza gratuita.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti e componenti elettrici per auto Innocenti dal '74 al '96. **Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052.** Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimeerteile@bluewin.ch. Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Impianti elettrici di tutti i modelli Fiat Topolino, Fiat 1100 E-A-B, Balilla, con vasta gamma di ricambi Topolino.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it/commerciale@tm-motori.com/www.tm-motori.it. Ampia disponibilità di fari, fanalini, frecce, devioluci e altro materiale elettrico per auto nazionali dal 1950 in poi.

23. INGRANAGGI

INGRANAGGI PRINA - BI - TEL. 348 1699960 - info@ingranaggiprina.it - www.ingranaggiprina.it. Cambi ravvicinati - Coppie coniche - Differenziali autobloccanti - Scatole guida dirette - Semiassi rinforzati - Pulegge e particolari in Ergal.

24. INTERNI AUTO

Autotapezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel. /fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Staff altamente qualificato e attento ad ogni dettaglio per rifacimento, realizzazione e restauro integrale di interni, conformi all'omologazione ASI, per auto d'epoca. Specializzati in PORSCHE 356 e 911.

BYMONT di Luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifa-

cimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione, di interni completi di auto classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale: cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con massima attenzione ai dettagli.

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606. Disponibilità di tappeti e guarnizioni sia in gomma che in velluto.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Ogni ricambio per ogni modello Citroën Traction Avant dal 1934 al 1957.

Classica by Olmi - PT - tel/fax 057 3544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Restauro e rifacimento di interni per auto storiche italiane ed estere, rifacimento di selleria, sotto celo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori disponibili), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali omologabili ASI, originali per vetture italiane ed estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in Italy per le medesime.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com.

Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle, tessuto, similpelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GBAUTO500 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Forniture per interni auto d'epoca e moderne con tessuti originali, semplice rigide e elastiche conformi all'originale e norma a.S.I. anche con montaggio delle nostre sellerie sui vostri sedili.

GMA - PV - Tel 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per vetture di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal 1948 al 1986.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpaso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpasoricambiautodepoca. Disponibilità di pannelliera, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

ORAM Snc
Via Rasori 2 20145 Milano
Tel. 02 49 89 884
info@oramitalia.com

SOSPENSIONI
CENTRO FRENI
COMPONENTISTICA
(anche su misura)

GIORDANO NICOLA

Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilità di modanature, maniglie, ghiera, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafranghi, cofani, fonderi, lamierati vari, ecc.

~ TORINO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it ~

CESAREFIORIO & SINTOFLON
PER NATURALE AFFINITÀ

Sintoflon
TECHIM
www.sintoflon.com
Tel. 0438 470354

GLI ANTI AGE PER VEICOLI D'EPOCA E DA COLLEZIONE

AUTORICAMBI SASSI



AMPIA DISPONIBILITÀ DI

coppe ruota, paraurti, maniglie, lamierati, mascherine, fanaleria, volanti, modanature, fregi e stemmi e altra componentistica di carrozzeria per auto nazionali dal 1940 al 1980. Riproduzione di paraurti su disegno o campione.

Via Maddalene 15/17 - 10154 - Torino - Tel. 011 2470358 - Fax 011 2410966 - Cell 335 6655985
www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com

Lucio Paolini Tappezzeria Auto - AN Tel. 071 66616 - Fax 071 7960098 - info@luciopaolini.it - www.luciopaolini.it. Rifacimento e riparazione interni attuali e d'epoca, con tessuti skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Restauro ripristino e rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale; cuscini, cielo, braccioni, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.

MB AUTOTAPPEZZERIA - MI - 339 1282507 Verniciatura integrale di cuscini in pelle di qualunque auto classica, sportiva o speciale; ripristino/restauro/ingrassaggio di superfici in pelle secche, o con pelature, graffi, abrasioni, ecc...; realizzazioni speciali con effetto perlatto/metalizzato; customizzazioni di tinta su marchi, loghi e stemmi a rilievo; verniciatura di selle; esperienza trentennale; lavorazioni in sede.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Restauro e ricostruzione interni di ogni auto d'epoca con materiale originale: cuscini, moquette, pannelli, braccioni, cielo, capotes, ecc.

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

25. KIT DI ELABORAZIONE

AAA RACING PARTS - PD - Tel. 348 4120565 - patavinatas@tin.it. Componenti speciali di meccanica per autostoriche da corsa dagli anni '50 in poi: carburatori, collettori d'aspirazione, kit di elaborazione, ecc...

Officina Ratto sas di Ratto Roberto - SV - 019 862625 - info@officinarratto.it - www.officinarratto.it - Preparazione vetture Lancia Fulvia per competizione e regolarità. Disponiamo di banco prova a correnti parassite (sala motori).

TUTTO LAMBRETTA - RE - tel. 0522 271321 - info@tuttolambretta.it - www.tuttolambretta.it. Kit di elaborazione STRATOS per tutti i modelli carenati di Lambretta dal 1958 al 1970: nuovi gruppi termici di 185 cc in ghisa (13.5 cavalli), dedicato al granturismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti più esigenti.

26. LAMIERATI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Lamierati, fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Ampia disponibilità di lamierati per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

Aylmer Motors Italiana s.r.l. - PC - Tel. 0523 244111 - 0523 945884 - www.aylmermotors.com - info@aylmer.it Land Rover, Range Rover Discovery; disponiamo di tutti i ricambi anche per vecchi modelli.

Dragoni - MI - Tel. 338 9369456. Disponibilità di parti di carrozzeria e accessoristica per vetture Alfa Romeo dal '56 al '72.

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel./Fax 0372 70422. Restauro di auto d'epoca dagli anni '50 agli anni '60. Specializzato in Mercedes 190 SL.

Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 - Fax 041 5301669. Per Ferrari Dino e Fiat Dino modelli 246 - 208 - 308: parti di meccanica, carrozzeria e impianti elettrici - Reperibilità di tutto il materiale Ferrari.

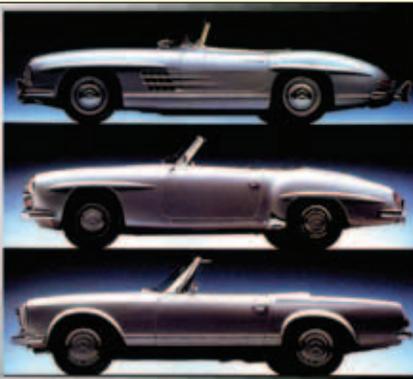
Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità di lamierati, paraurti e parti di carrozzeria, marche nazionali ed estere, anni dal '30 al '70.



Mercedes SL Oldtimer

RICAMBI,
DOCUMENTAZIONI,
CONSULENZE TECNICHE,
RESTAURI

Albignasego (PD) - Via Marco Polo, 19 A
tel 049.8763783 - fax 049.8788090
e-mail: info@tecning.com
www.tecning.com



FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade - Cascina Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauro.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto/moto/spor/fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.

Formula Vintage - PO - Tel : 338 8520140 www.formulavintage.it - info@formulavintage.it. Ampia disponibilità di lamierati di qualsiasi tipo anche riprodotti, paraurti, ecc., per vetture Lancia dall'Aurelia alla Fulvia.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di lamierati per Fiat 500, 600, 850, 124, 125, 128, A112, Prinz, etc. Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it - Ampia disponibilità di lamierati per auto nazionali anni 1950-70: parafranghi, cofani, sottoporta, fondi, ecc.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponibili in pronta consegna di lamierati per molti modelli Jaguar dal '48 all'86.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpaso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpasoricambi autodepoca. Ampia disponibilità di lamierati originali per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponibilità ricambi di carrozzeria per tutte le vetture Lancia d'epoca: mascherine, paraurti, parafranghi, vetri, ecc.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponibilità di lamierati vari per autovetture Innocenti dal '74 al '96.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '50 - '75: sportelli, cofani, parafranghi + varie.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di lamierati per Alfa Romeo, A112, Fiat 500, 600, 131, 124, 850 Pulmino e 850 coupé, Giulia GT, nuovi e usati. **TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it/commerciale@tm-motori.it - www.tm-motori.it.** Ampia disponibilità di componenti di carrozzeria per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

27. MAGNETI

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento, magneti e bobine auto, moto, scooter, trattori, ciclomotori ecc. Riavvolte anche in olio (a richiesta). Magneti a doppia acc. per motori spinti. Magnetista per hobby, consulenza gratuita.

28. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorib@libero.it. Ampia disponibilità libretti uso e manutenzione, auto - moto - camion anni 1930 1980. **Ardori Gabriele Tel./Fax 0376 531272.** Dispongo di libretti uso e manutenzione e cataloghi ricambi ciclomotori, moto e auto.

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinrolando@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni. **EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659.** Ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione per auto e camion nazionali ed esteri dal 1920 al 1980.

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualimoto.com - luperini@manualimoto.com. Libretti di uso e manutenzione, cataloghi delle parti di ricambio, manuali d'officina per auto e moto, riviste, foto, deplianti vendo.

Restaurom cromature di auto e moto d'epoca con riporto di rame a spessore

Galvanica

PARTENOPEA

METODO TRADIZIONALE ALTA PROFESSIONALITÀ

SAREMO PRESENTI ALLE SEGUENTI FIERE:
ROMBO DI TUONO (BS); 17/18 OTTOBRE 2020
PADOVA (PD); 22/25 OTTOBRE 2020

www.galvanicapartenopea.com
info@galvanicapartenopea.com

Via Agrigento, 4 - 80025 - Casandrino (NA) - Tel. Fax: 081 737 23 25

GMA

SPECIALISTI IN RICAMBI TRIUMPH SPITFIRE

CARBURATORI SU NUOVI E REVISINATI
KIT REVISIONE CARBURATORI
POMPA CARBURANTE
ALTERNATORE NUOVO

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM
TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA
EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

Targhe Storiche Srl

Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986

Seguici su facebook

Importazione diretta pneumatici a fascia bianca, tessuti a tele incrociate, con lettere bianche, TRX e misure insolite e obsolete. Vasta disponibilità ricambi per auto USA e Jeep d'epoca.

SPEDIZIONE GRATUITA PER UN MINIMO DI 4 GOMME

NDT Jeep Willys MB Fiat Campagnola Alfa Romeo Matta	Tessile a tele incrociate Pneumatico a tele incrociate, vetture italiane ed estere fino agli anni '70	Fascia bianca Vetture italiane e americane fino anni '90	TRX Ferrari, Ford, Jaguar, Daimler	Lettere bianche Vetture sportive USA, Europa e Giappone, Dune Buggy
---	---	--	---	---

Dr. Luca di Grazia - MI, 02 87067502 / +39 335 240 700 - www.americanauto.it - luca.di.grazia@usa.net

AMPIA DISPONIBILITA' DI RICAMBI PER AUTO NAZIONALI ANNI 50-70, ANCHE IN STOCK

Amerigo Ricambi

**AMMORTIZZATORI - CARBURATORI
CERCHI RUOTA - DISCHI FRENI
PASTIGLIE E TAMBURI
FARI - FILTRI - FRIZIONI - MARMITTE**

BRESCIA - Tel. 339 6145628 info: amerigorico@libero.it

Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com - Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per auto, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it - Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori: libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www.gilena.it

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, libri, riviste e depliant, per auto/moto d'epoca dagli anni '20 in poi.

29. MARMITTE COLLETTORI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Marmitte Abarth nuove anni 60-70-80 per Alfa Romeo GT - BMW - Fiat 125 - Mini 850 - Mercedes 230SE - Renault 5 - 8 - 10 e tantissime altre macchine.

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorico@libero.it. Dispongo di marmitte e collettori per auto di varie marche e modelli.

Brezzi Samuele Collezionismo - AR - Tel. 347 0822722 - www.brezzisamuele.com. Ampia disponibilità di marmitte motocicli anni '50: MV, Gilera, Morini, 125 H e Morini Country, Laverda, Guzzi Nuovo Falcone militare e civile, Stornello 125, Stornello Regolarità, Stornello Scrambler, Lodola 235, Ducati, Mondial, Capriolo, Benelli, Bianchi, Aermacchi, Motobi, Beta, Rumi, Motobi Sprint Lasting, Fantic Trial 50 mod. 330, Parilla.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi per Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di marmitte in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

30. MICROMOTORI

Ardori Gabriele - Tel. / Fax 0376 531272. Disponibilità ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto. Libretti uso e manutenzione e cataloghi ricambi ciclomotori, moto e auto. Inoltre restauro integrale di meccanica e telaistica di Bianchi Aquilotto (tutti i modelli) e Garelli Mosquito, e relativi ricambi.

31. MILITARIA

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it/commerciale@tm-motori.it - www.tm-motori.it. Ampia disponibilità di ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

32. MOTORE E SUE PARTI

AAA RACING PARTS - PD - Tel. 348 4120565 - patavinitas@tin.it - Componenti speciali di meccanica per autorstoriche da corsa dagli anni '50 in poi: carburatori, collettori d'aspirazione, kit di elaborazione, ecc..

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal '30 in poi.

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Tutti i ricambi originali e o di riproduzione di alta qualità per la meccanica delle Porsche 356.

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponibilità di varie parti meccaniche per Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi.

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - P.IVA: 03581560830. Disponibilità di motori nazionali sportivi anni 60/70: Alfa Romeo GTA; Alfa Romeo GT 1300, 1600, 1750, 2000; 695 e 850 Abarth; altri.

Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272. Disponibilità di vari ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto più si effettuano restauri integrali.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO - Tel./ Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Si effettuano restauri integrali e messa a punto di tutta la meccanica, disponibilità di ricambi per auto inglesi, Porsche 356 e 911, Alfa Romeo dal 1950 al 1970.

Autofficina Aldo Tel. / Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque auto classica e sportiva. Specializzati nei marchi Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauro integrale della meccanica di autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Specializzati in auto inglesi.

Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358. Revisioniamo avantreni e sospensioni per Fiat Topolino A B C, si effettuano inoltre revisioni motori e differenziali - Info e documentazioni alla revisione meccanica di Fiat Topolino, preventivi per qualsiasi genere di riparazione e consigli a "nuovi utenti" o "fai da te" di dette vetture, disponiamo anche di un vasto assortimento di cuscinetti adattabili a topolino a/b/c e derivate.

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com. Disponibilità di ricambi meccanici in genere per auto italiane Alfa Fiat e Lancia dalle origini al 1970.

Aylmer Motors Italiana s.r.l. - PC - Tel. 0523 244111 - 0523 945884 - www.aylmermotors.com - info@aylmer.it Land Rover, Range Rover Discovery: tutti i ricambi anche per vecchi modelli.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brg-moss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

Brusa - Il mondo delle Mini - Tel. 348 7419838. Motori revisionati di rotazione per tutta la gamma dei Mini da 850cc a 1300cc completi o semicompleti. Testate pronte per benzina verde da 850cc-1300 cc.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com.

Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti elancate, servofreni, pompe acqua e revisioni, parti in gomma per meccanica, esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. 031 933663 - Fax 031 3530453 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinaridi@libero.it. Revisione motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76 - Land Rover.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Fornitura ricambi originali, motori completi o parti, cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.

Dragoni - MI - Tel. 338 9369 456. Ampia disponibilità di vari motori, coppe, carburatori e altre parti meccaniche per vetture Alfa Romeo dal '56 al '72.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di Citroën DS, Traction Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in contropartita.

Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 - Fax 041 5301669. Per Ferrari Dino e Fiat Dino modelli 246 - 208 - 308: parti di meccanica, carrozzeria e impianti elettrici - Reperibilità di tutto il materiale Ferrari.

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di pistoni, bielle, alberi motore, alberi a cammes, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

Autofficina A.C.R.

**CLASSIC & SPORTS CARS
RESTAURI TOTALI E PARZIALI DI PORSCHE
ALFA ROMEO E AUTO INGLESI**

**Via Fossano, 37/R - 22063 Cantù - Como
tel./fax 031 700809 - 330 402699
www.acr-auto.com**

RESTAURO E COMPRAVENDITA AUTO D' EPOCA

AUTOVIGAND AUTO - MOTO - FURGONI - TRICICLI - QUADRICICLI

AUTOFFICINA - CENTRO REVISIONE **Vigano di Gaggiano (MI)**
cell.: 320 0227150

Centro revisioni auto storiche antecedenti anni '60, servizio di lattonieri altamente professionali, carrozzeria, preparazione e verniciatura, meccanico auto d'epoca. Compro auto d'epoca, pagamento e passaggio immediati.

TR3 WINCESTER, restauro totale documentato professionale - targa ASI con perizia tribunale
FERRARI 360 MODENA, auto super tagliandata - pompa acqua, cuscinetti, cinghie distribuzione, gomme, freni, centralina e motore.
ALFA ROMEO GIULIETTA, colore oro metallizzato - omologata ASI
LAND ROVER, restauro totale maniacale.

autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com

ByMont

di Luigi Montani

Restauri conservativi in pelle per auto d'epoca e moderne

Eseguiamo con competenza e professionalità il restauro degli interni mantenendo la pelle originale. Usurati dal tempo, danneggiati, scoloriti, macchiati o semplicemente invecchiati, dopo il nostro intervento torneranno nuovi!!!

Mob.: +39 337 604555 montaniluigi@alice.it

Prima Dopo

Gambetti Mario

Dal 1963 Specialista ricambi auto d'epoca
Via Isola Bianca, 71/73 - 44100 Pontelagoscuro (FE) Italy
Tel. 0532/464950 - Cell. 345 8705543 - gambettimario@libero.it



RICAMBI MOTORE

RICAMBI FRIZIONE

CINGHIE DISTRIBUZIONE

RICAMBI FRENI

RICAMBI TELAIO

POMPE OLIO

VARIE • MARMITTE • TUBI • SILENZIATORE VEICOLI ITALIANI E STRANIERI • POMPE ACQUA VETTURE ITALIANE E STRANIERE • POMPE CARBURANTE VETTURE STRANIERE E ITALIANE • POMPE CARBURANTE ELETTRICHE • SERIE GUARNIZIONI MOTORE VETTURE EUROPEE • FILTRI OLIO ARIA CARBURANTE ALFA ROMEO FERRARI FIAT LAMBORGHINI LANCIA MASERATI

Epoca Car - VE - Tel. & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Oltre 400 motori completi e vastissimo assortimento di ricambi di meccanica marche nazionali ed estere 1930-1970.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa, 112 Abarth, 850, 500, 600, 1.100, Ritmo, 130 Abarth TC.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmag-jag.net - www.gmag-jag.net. Tutti i ricambi di motore in pronta consegna per tutti i modelli Jaguar.
M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Lancia d'epoca.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 57504126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini: ampia disponibilità di ricambi di ogni tipo.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Ampia disponibilità ricambi Innocenti e riparazioni auto Innocenti.

Rivella snc - Tel/Fax. 011 8211010 - TO - www.rivellafratelli.it - info@rivellafratelli.it. Realizzazione a campione o a disegno di particolari in gomma e gomma-metallo per auto d'epoca (cuffie semiassi, soffiati, tamponi, silentblock, ecc.).

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Elaborazione per Lambrette: kit di potenziamento da 20 a 30 CV alla ruota - cilindri, pistoni, carburatori, marmitta ad espansione, accensioni elettroniche, fre-

ni a disco, ammortizzatori, frizioni, cambi a 5 marce.
Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 7319380 82 - www.sangalliguarnizioni.com. Produzione di guarnizioni motore per varie marche quali: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, Lamborghini.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa, Fiat, Lancia anni '40 - '75: Motori completi, blocchi motore, testate, alberi a cammes, alberi motore, bielle e bronzine, coppe olio, coperchi valvole, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it/commerciale@tm-motori.it - www.tm-motori.it. Componenti di meccanica e motore per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Disponiamo di una vasta gamma di ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

33. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Fano di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com - reservation@museolamborghini.com - Orari di apertura: dal lunedì al venerdì: 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob. (+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.

Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zaratini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 vei-

coli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

34. PARABREZZA

Bayer Ricambi - VR - Tel.: 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Fornitura di parabrezza di qualunque auto classica, sportiva e speciale su disegno o campione.

35. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 3286150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Disponiamo di ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.
Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo di parti in gomma e guarnizioni originali Alfa Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricambi di rara reperibilità per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo".

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com. Disponibilità immediata di guarnizioni e kit per spider, cinghie, manicotti, cuffie cambio e differenziale per auto italiane quali Alfa Romeo, Fiat e Lancia dalle origini fino al 1970.

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 84606. Ampia disponibilità di tappeti e guarnizioni per auto classiche nazionali ed esteri, ricostruzione di qualunque particolare su misura e o campioni.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e gommini per tutte le auto d'epoca - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.
F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500-600-850-

124- 125-126-127-128-A112-Alfa-Lancia-Auto-bianchi-ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpaso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpasoricambiautodepoca. Ampia disponibilità di guarnizioni e particolari in gomma per auto nazionali anni 40 - 70.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità di guarnizioni, tappetini, cuffie cambio, pipe candele e ogni altra parte in gomma per tutte le vetture Lancia d'epoca.

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 11 35 - 337 56 99 41. Ampia disponibilità di guarnizioni e tappeti in gomma per tutte le auto d'epoca. Possibilità di effettuare ricostruzioni anche su campione.

Rivella snc - Tel/Fax. 011 8211010 - TO - www.rivellafratelli.it - info@rivellafratelli.it. Stampaggio in piccola e media serie di articoli in gomma, realizzati a campione o su disegno, per impianti frenanti di auto d'epoca.

36. PERIZIE

Dott. Luca Di Grazia - MI - 02 87067502 - 335 240700 - luca.di.grazia@usa.net - Perizie professionali valutative di auto e moto classiche, sportive e speciali - Visita accurata dei veicoli e analisi storica degli stessi, eseguite a domicilio in tutta Italia ed all'estero. Le perizie, valide ai sensi di legge su tutto il territorio nazionale, tutelano il possessore da eventuali questioni di congruità del valore del veicolo in caso di furto o sinistro. Iscritto al Collegio Lombardo Periti Esperti e Consulenti

37. PNEUMATICI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./ Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Disponibilità di gomme d'epoca per tutte le auto classiche e sportive anni 1935-1965.

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Disponiamo di ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.

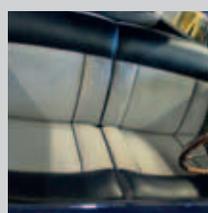
Negro Ricambi

Ricambi e accessori per scooter d'epoca

Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996



www.negroricambi.com info@negroricambi.com



PAOLINI LUCIO E SIMONE & C.
TAPPEZZERIE PER AUTO E NAUTICA

Via Arcevese, 230/c
60019 Vallone di Senigallia (AN)
Tel. 071 66616 - info@luciopaolini.it
www.luciopaolini.it



WORKSHOP
JAGUAR & ASTON
FACTORY WORKS

SPECIALISTA XK 120, XK 120 COUPE JAGUAR E TYPE prima serie ASTON MARTIN DB2, DB2/4 PRE WAR ASTON MARTINS

info@jaguar-aston.com
Verona - Italia
cell. 348 3527978

CONSULENZA - RESTAURO - PARTI RARE - AUTO DISPONIBILI

Produttore parti Aston Martin in esclusiva per :

Sole Licensed ASTON MARTIN - LAGONDA - Parts 1948 /1965

www.jaguar-aston.com

CROMATURA BON RENATO s.n.c. di Corrado Bon & C.

Viale A. Cruto, 24 - 10090 Bruino (TO) - Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847
commerciale@cromaturabon.com - www.cromaturabon.com

RESTAURO CROMATURE DI AUTO E MOTO D'EPOCA

Pulitura, sabbatura, lucidatura, ramatura,
nichelatura lucida/opaca,
cromatura bianca,
cromatura nera.



catawiki

Auto uniche selezionate dai nostri esperti

Scopri più di 150 auto d'epoca e youngtimer selezionate dai nostri esperti ogni settimana.

catawiki.it



Americana Auto & Ricambi - MI - Tel. 335 240700 - www.americanauto.it - luca.di.grazia@usa.net. Importazione pneumatici da USA e UK per autovetture classiche americane, inglesi, tedesche, Ferrari, Maserati, Lamborghini, Lancia, Alfa Romeo, e moto storiche inglesi e americane.

Borghini Pneumatici - FE - Tel. 0532 773251 - Fax 0532 774095 - www.borghiepoca.it - borghipneumatici@gmail.com. Vasto assortimento di pneumatici e gomme d'epoca.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com www.covercar.com. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.

F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l'Italia di pneumatici per auto da collezione MICHELIN - Rivenditori autorizzati PIRELLI - AVON - FIRESTONE - BF GOODRICH - WAYMASTER - EXCELSIOR - DUNLOP - BLOCKLEY, consulenza specializzata su pneumatici da vettura dal 1900 agli anni 2000.

Musso Maria di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - mussogomme@

tiscalinet.it. Ampia disponibilità pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel.347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per Citroen. Spedizione in tutta Italia.

38. PRODOTTI SPECIALI

Borghini Automobili - MI - Tel. 02 474051 - Fax 02 4222996 - info@borghiautomobili.it. Distributore per l'Italia AUTOGLYM - Una linea completa di prodotti per la cura dell'auto, specifici per ogni esigenza, dalle vernici alle parti cromate, ai cerchi, alle sellerie in pelle o in panno - Novità: trattamento per capote in tela - Il catalogo illustrato con i prezzi disponibile sul nostro sito www.borghiautomobili.it.

PM COLOR - tel. 335 6686305 - Distributori del SAFETANK, prodotto per trattamento anticorrosione per serbatoi moto e auto sia in metallo che in polietilene - Spedizioni in tutta Italia.

Techim - BL - Tel. 0438 470354 - Fax 0438 479378. Sintoflon. Trattamento superlubrificante a base di teflon per motore, cambio e differenziale; elimina l'usura, riprende i giochi e riduce i consumi.

F.lli DEMINICI

www.deminici.it
Via Piemonte, 37
z.a. Corneghiana
35020
Due Carrare
Padova - Italia



Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. mobile
335/6868718 336/669363

www.deminici.it

Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955



SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.

MARCA PRIMA ESPERTIZA SPERIMENTATA PER AFFIDABILITÀ

39. RADIATORI

Dal 1950 Fabbrica Radiatori Masolini F.R.A.M. Corse - VR - Tel. 0442 640655 640223 - Fax 0442 640223 - info@masolini-radiatori.com - www.masoliniradiatori.com - www.framcorse.com. Costruzioni complete in vari materiali quali: alluminio, rame, ottone, repliche radiatori anche panelati a nido d'ape, restauri. Vendita e costruzione di RADIATORI MOTO IN ALLUMINIO, anche maggiorati e supplementari su misura per team agonistici.

40. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro di parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc... in vera radica di noce, maple, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

41. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

AAA RACING PARTS - PD - Tel. 348 4120565 - patavinitas@tin.it - Componenti speciali di meccanica per autostoriche da corsa dagli anni '50 in poi: carburatori, collettori d'aspirazione, Kit di elaborazione, ecc..

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque vettura d'epoca - Lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272. Restauro integrale di meccanica e telaiistica di Bianchi Aquilotto (tutti i modelli) e Garelli Mosquito, e relativi ricambi.

Auto d'epoca Cacciani Restauri da battere le mani dal 1966 - AN - tel e Fax 0731 789153 - www.restauroautodepoca.com - info@automobilidepoca.com. Restauro con profonda professionalità automobili d'epoca. Cura ogni particolare fino al raggiungimento della perfezione. Ripristino dell'efficienza

dinamica come all'origine. Lavoro attento e particolareggiato. Esperti ebanisti per telaio in legno. Gestione familiare. Prezzi concorrenziali. Specializzati in Porsche, Fiat, Lancia, Alfa, Triumph, MG, Dino 246, Maggiolino.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Restauri professionali integrali o parziali, cura nel dettaglio, assistenza per omologazioni ASI ed immatricolazioni. Servizio di rimessaggio, ricerca auto da restaurare, specializzati in auto inglesi, Porsche 356 e 911, AR '50 al '70.

Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617. Restauro integrale di meccanica di qualunque auto classica sportiva. Specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it. Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cistalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923.

Autofficina Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Restauro integrale di qualunque auto classica e sportiva - specializzati in Alfa Romeo anni '50 '60 '70.

Autofficina Candini - MO - Tel./Fax 059 828280 - Fax 059 820653. Dal 1957 lavorazioni e restauri su ogni Maserati dagli anni '50 agli anni '90. Già ex assistenza diretta Maserati fino al 1998. Ampia disponibilità di ricambi nuovi, usati e ricostruiti. Restauri professionali poi pubblicati e vincitrici nelle edizioni di Villa d'Este (2003-2004).

Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauro integrale della meccanica di autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Siamo specializzati in auto inglesi.

Autofficina Il Barco - FI - Tel. 055 0193808 - fax : 055 0193809 - autofficinailbarco@libero.it. Restauri completi, con consulenza omologazione ASI, su qualunque auto classica e o sportiva.

GMA SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR XJ6 - XJ12

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM VIA RIVIERA 39 - PAVIA
TEL: 0382-525429 0382-523630 EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

Ricambi Rolls Royce e Bentley nuovi e ricondizionati

ROBERTO MENEGATTO

Vendita e restauro auto d'epoca classiche e sportive
Ricambi e officina specializzata Rolls Royce, Bentley, auto inglesi, Ferrari e Porsche
Consulenza specialistica su appuntamento

Viale Guidoni 79/81 - 50127 Firenze Tel. 055/4378026 - Cell. 335/7362007
info@menegattocarservice.com

Negra Ricambi
Ricambi e accessori per scooter d'epoca

Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996

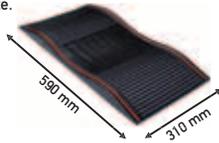
www.negroricambi.com info@negroricambi.com

Elettrauto Franco Srl
di FRANCO RODIGHIERO
Elettrauto d'altri tempi

36015 SCHIO (VI) - VIA DELLA POTARA, 41 - TEL. OFF. (0445) 526460 - FAX 530052

AUTOSHOOES

Il kit Autoshoes è stato progettato per evitare la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici quando l'auto deve rimanere in garage per un lungo periodo, salvandoli dalla deformazione grazie alla distribuzione del peso dell'auto su un'area d'appoggio maggiore. È un prodotto elegante, sicuro, economico e facile da utilizzare; basta salire con la vettura sulle pedane. Autoshoes è adatto ad autovetture, camper e roulotte.



CARATTERISTICHE:

- distribuzione del peso dell'auto su una superficie maggiore
- evita la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici durante le lunghe soste
- kit di 4 pezzi, peso totale di 12 Kg
- prodotto brevettato

COVERCAR - CONFEZIONI ANDREA ITALIA SRL • Via Verdi, 5 • 21020 Bodio Lomnago (VA) ITALIA
Tel +39 0332 261562 • Fax +39 0332 810656 • C.F./P.I.V.A. IT03482960121 • info@covercar.com • www.covercar.com

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauro automobili d'epoca dagli anni '50-'80. Specializzato nei modelli Mercedes 190 SL. **Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923.** Restauro delle parabole dei fari di qualunque autovettura e motociclo con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; si ottiene una resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. 031 933663 - Fax 031 3530453 - www.centrolarianofuoristrada.it - cifsardin@libero.it. Restauro totale di veicoli militari in genere, specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

Chiozzi Guido e Paolo - FE - Tel./Fax 0532 62814 - info@lambrettapoint.com. Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoidtmer@alice.it. Restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, inoltre trattamenti anticorrosivi.

C.R.S. - CR - Tel. 345 8302416 - 335 8274002. Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali - Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni - Reperimento automobili d'epoca e ricambi su commissione - Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Specialisti nel restauro di vetture marca Citroen e modelli vari quali DS, Traction Avant e SM, sia di meccanica, carrozzeria e tappezzeria. Disponibilità di ogni ricambio nuovo o usato.

Diego e Lorenzo Maspes - CO - Tel. 031 305640. Restauri integrali di meccanica esclusivamente su vetture Alfa Romeo con esperienza di mezzo secolo di officina. Officina autorizzata Alfa Romeo.

Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com. Per

auto storiche, sportive e speciali saldature di monoblocchi e testate in ghisa e alluminio con relativa rettificatura, finitura a pezzi e revisione completa motore.

Dragoni - MI - Tel. 338 9369456. Restauri totali e parziali di auto d'epoca - Specializzati Alfa Romeo e americane anni 1950 - 1960.

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrate - Casciana Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauri.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito per ulteriori informazioni.

FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 - Ampia disponibilità ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

F.lli Morolli - MI - Tel. 02 76 00 39 16 - 349 5498353. Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.

Frenatutto di Gurioli Carlo - BO Tel. 051 874859 Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com. Revisione e rigenerazione di tutte le parti frenanti per autovetture d'epoca di ogni tipo, con interventi sulle singole parti o sulla vettura stessa. Produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D - F - L - R e Topolino B.C.

Jaguar & Aston - VR - tel. 348 3527978 - info@jaguar-aston.com. Consulenza, assistenza, ricambi, accessori e parti rare per Jaguar dall'anno 1948 al 1965 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin dall'anno 1934 al 1959. Disponibilità di ricambi per manutenzione ordinaria, parti sterzo, strumenti.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Si esegue estauo, riparazione, messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 57504126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini offriamo servizio di assistenza meccanica; preparazioni sportive e racing; ampia disponibilità di ricambi. **MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it.** Restauri completi di meccanica e carrozzeria di autovetture classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.

Officina Ratto sas di Ratto Roberto - SV - 019 862625 - info@officinarratto.it - www.officinarratto.it - Si eseguono restauri completi di Lancia Fulvia tutte le versioni sia di meccanica che di carrozzeria. Disponiamo di banco prova e banco di riscontro con dime dell'epoca. **Paride - Tel. 335 6686305.** Restauro completo serbatoi moto; verniciatura esterna; trattamento interno; filettatura a mano; applicazioni Decas.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - & 0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuanienrico.com info@vertuanienrico.com. Restauro

integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

42. RETTIFICHE

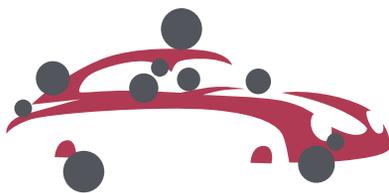
Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com. Per auto storiche, sportive e speciali saldature di monoblocchi e testate in ghisa e alluminio con relativa rettificatura, finitura a pezzi e revisione completa motore.

Nuova Lunelli - MO - Tel. 059 2551230 - Fax 059 2551222. Specializzati nella rettificatura dei motori di autovetture classiche e sportive. Realizzazioni e personalizzazioni ricambi da campione.

43. RIVISTE, LIBRI

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro.balestra@interfree.it. Disponibili molte riviste nazionali e internazionali, libri e pubblicazioni anche fuori commercio, archivi fotografici, deplanistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.

AIRCOOLED



PORSCHÉ 356

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA

pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL

39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT

WWW.AIRCOOLED.IT

RICAMBI ORIGINALI
e RIPRODOTTI
di alta qualità per
VOLKSWAGEN



Maggiolino
GARAGE



CONSULENZA
RESTAURI
MOTORI DI
ROTAZIONE

VESPATRONIC per VESPA

Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W ET3, V50-90, PV125, PKS, PK-XL, PX, TS, GT, GTR, SPRINT VELOCE, SUPER, GL, VNB, VBB, GS160, SS180, RALLY 200, T5, GS150, FAROBASSO VN 1/2, VN1, VN2, 15T, V30T, V33T, 125 UIT, ACMA.



Lambretta.it

Elaborazioni,
Cilindri in Alluminio-Nicasil
MONZA - SUPERMONZA
IMOLA - SUPERIMOLA
MUGELLO 186 - 200 - 225
Bicilindrico
TARGA TWIN 250
Monocilindrico
MISANO 186 - 200 - 225

VARITRONIC per Lambretta

Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W. Per Li/TV/SX, DL, Junior 50-125, Lui 50-75, D/LD 125 e 150.



LAMBRETTA.IT di TINO SACCHI - Tutti i ricambi per tutte le Lambrette - 02 90631759 - 335 5444929

Centro Lariano Fuoristrada
di Spinardi Cesare

1968
50
2018

- Vendita veicoli nuovi e usati
- Officina specializzata in riparazioni e ricostruzioni di veicoli militari
- Rifornito magazzino ricambi per: Land Rover - Fiat AR59 - AR76 - 1107 - Jeep MB - CJ2A - CJ3B
- Veicoli militari e moto, ex esercito italiano

Via Roncaia, 4 - 22070 Oltrona San Mamette (CO)
Tel. 031.933.663 - Fax 031.353.0453
www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628
- amerigorib@libero.it. Compro/vendo riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori.

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualiauto.com - lupe-rini@manualiauto.com. Collezioni complete e non di varie testate riviste quali: Quattroruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana.

Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per autovetture, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it - Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori: libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motocicli e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www.gilena.it

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, depliant, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc, per auto e moto d'epoca dagli anni '20 in poi.

Tecning - PD - Tel. 049 8763783 - Fax 8788090 - info@tecning.com. Volume "Mercedes 190 SL. Storia e tecnica di un mito" di Corrado Benetti. Libretto Uso e man. 190 SL in italiano; qualunque documentazione tecnico-storica su vetture M. Benz.

44. SALDATURE
Co.fer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - La nostra ditta si occupa di saldature di tutti i generi: alluminio; magnesio; argenteo; ghisa; ottone; rame; titanio; acciaio inox; acciaio molibdeno; saldature dolci; saldature basiche, saldature di raccorderie, saldature a tig su tutti i tipi di materiali; saldature a ossigeno, elettrodi, filo continuo e altro.

Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com. Per autovetture storiche, sportive e speciali, effettuiamo saldature di monoblocchi e testate in ghisa e

alluminio con relativa rettifica, finitura a pezzi e revisione completa del motore.

45. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: tel. 360 933010 - www.motortransfers.it - Ampia disponibilità di decalcomano trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 1135 - 337 569941. Marchi, scritte e simboli per tutte le marche automobilistiche dal '30 in poi.

46. SELLE PER MOTO D'EPOCA E ATTUALI

Classica by Olmi - PT - tel / fax 0573 544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Realizzazione di selle per motocicli d'epoca e biciclette d'epoca con materiali originali e realizzazione conforme all'originale, inoltre possibilità di ricreare scritte verniciate e ricamate.
SAMUELE - AR - 347 0822722 - www.brez-zisumuele.com. Ampia disponibilità di rivestimenti su misura per selle di motocicli nazionali.

47. SELLERIA, TESSUTI

Autotapezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel. / fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Equipe molto esperta e competente per rifacimento e riparazione di interni per auto storiche con materiali: tessuti, moquette, tela capote, vipla, skai, etc... conformi all'omologazione ASI. Consulenza per vetture PORSCHE. Realizzazioni d'interni per auto attuali.

BYMONT di Luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di auto classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale: cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con la massima attenzione rivolta ai dettagli.

Classica by Olmi - PT - tel / fax 0573 544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Restauro e rifacimento di interni per auto storiche italiane ed estere, rifacimento di selleria, sotto cielo, pavimentazione in moquette di

lana (150 colori), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali orologio, ASI, orig. per vetture italiane e estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazioni made in Italy per le medesime.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com - www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copriauto per Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Jaguar ed auto d'epoca in 10 colori. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Realizzazione interni completi in pelle o tessuto originale per Citroen DS, Tracron Avant e SM.

Elvezio Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com.

Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai. Per vari modelli auto: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Baillia, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo, Volkswagen. Panno in lana tutti i colori, ecc. Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GBAUT0500 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Tessuti originali per tutti i tipi di auto d'epoca dalla mitica Fiat 500 alla Topolino, Alfa, Baillia, Volkswagen, ecc., Kit pronti da montare tappeti su misura in moquette per tutti i tipi di auto classiche e moderne da noi troverete qualità e assistenza.

Lucio Paolini Tappezzeria Auto - AN Tel. 071 66616 - Fax 071 7960098 - info@lucio-paolini.it - www.lucio-paolini.it. Rifacimento e riparazione di interni attuali e d'epoca, con vari tessuti: skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Restauro ripristino rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale: cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volantini in pelle.

RC Autotapezzeria - TV - Tel. / Fax 0423 949614. Riparazione - ricostruzione - restauro della selleria di auto classiche e attuali in qualunque materiale.

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA
VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

Virginia Brambilla

dal 1960

SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE

Virginia Brambilla snc - Oggiono (LC) Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL

www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it

AYLMER MOTORS ITALIANA

Land Rover, Range Rover, Discovery: tutti i ricambi anche per vecchi modelli.

Aylmer Motors Italiana s.r.l.
Via Emilia Est 1452, 29010 Alseno (PC)
Tel 0523 244111 - Fax 0523 945884
info@aylmer.it
www.aylmermotors.com

Autosprint • Agenzia Autosprint

REIMMATRICOLAZIONI NAZIONALIZZAZIONI AUTO E MOTO EPOCA

Sede: Via Boldori, 12 • 26013 Crema (CR)
Deposito veicoli: Via Dossi, 3 • 26010 Izano (CR)
Tel. 0373 84850 • Fax 0373 252514 • Cell. 348 7972093
info@autosprintcrema.it • www.autosprintcrema.it

Agenzia Autosprint
pratiche auto

Agia Autosprint • Agenzia Autosprint

TURI GIUSEPPE
Via Berretta Rossa, 66/2
40133 Bologna
Tel. 051/384831
Fax 051/388465
<http://www.ricambijeepp.com>
e-mail:turi@ricambijeepp.com

Ricambi ed accessori per:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

Lasquale Coppola

SPORT CARS AND CLASSIC

SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA

NOI NOSTRI SERVIZI

- REVISIONE DI CAMBI AUTOMATICI • VASTO ASSORTIMENTO DI RICAMBI
- MOTORI REVISIONATI ED USATI DI VARIE MARCHE E TIPI
- SI ACQUISTANO AUTO PER RICAMBI E RICAMBI IN BLOCCO

NOLEGGIO DI AUTO E CAMION PER PRODUZIONI CINEMATOGRAFICHE

Via Flichita, 31 - 80040 VOLLA (NA) ITALY
Tel. e Fax +39 081 7732 846 cell. 347 8541 877 - info@coppolastore.com

48. SERBATOI MOTO

Paride - Tel. 335 6686305. Restauro completo di serbatoi per moto anche in polietilene: verniciatura esterna; trattamento interno; filettatura a mano; applicazioni Decals.

49. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pommolo freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauriamo parabole fari auto/moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resina luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

Studio Nicolini Bruno Snc - RE - Tel. 0522 558130 - Fax 558131 - paolo@nicolinibruno.it. Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà dal 1962.

50. SITI INTERNET

www.cicognaniguarizioni.it. Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 in poi, ricostruzione anche su campione.

www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati nel sito www.manualiauto.com e oggetti originali in vendita, in grado di arricchire la collezione degli appassionati di auto e moto d'epoca.

www.gmajag.net - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.

www.internationalclassic.com. L'obiettivo del sito è mettere in contatto i migliori artigiani del restauro con gli appassionati di auto d'epoca. I restauratori possono farsi conoscere e comunicare i loro risultati creando una vetrina online personalizzata.

www.lambrettapoint.com. Vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali

tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie od originali, se disponibili, per mantenere al meglio la propria auto e la propria moto d'epoca.

www.pmcOLOR.it - parperi@alice.it - Tel. 335 6686305. Distributori del Safetank, un prodotto per il trattamento anticorrosione per serbatoi moto e auto sia in metallo che in polietilene - Effettuiamo spedizioni in tutta Italia - Trattiamo, verniciamo, filettiamo a mano serbatoi moto anche in polietilene.

51. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

Casa del Contachilometri - BO - Tel. 051 552274 - Tel./Fax 051 521140. Restauro, riparazione e vendita di strumentazione e cruscotti di autovetture e motociclette classiche e sportive; cruscotto per Fiat 500, 600, 850, 1000 e derivate, Giannini e Abarth, ampia disponibilità di articoli a magazzino.

FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186067 - Ampia disponibilità cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500-600 -850-124-125-126-127-128-A112-Alfa-Lancia - Autobianchi, ecc... di meccanica, elettrici, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

52. TRASPORTI

Tognoni Autotrasporti - Sarzana - SP - tel. 0187 693555 - fax 0187 694032 www.tognoniautotrasporti.it. Tariffe concorrenziali per trasporto di auto classiche, sportive,

C.R.S. Centro Restauri Storici F.lli Tramontana

Esperienza Pluridecennale

Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali.
Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni. Reperimento auto d'epoca e ricambi su commissione. Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.



Via Guida - 26015 Soresina (CR) - Tel. 345 8302416 - 335 8274002

Borghi Automobili

La più grande disponibilità di ricambi per auto inglesi pronta consegna.

Consulenza telefonica - Spedizioni giornaliere

Milano - Via Trezzo d'Adda, 14 - Via Stendhal, 59 - Tel. 02 474051 - 02 427827
Fax 02 4222996 - e-mail: info@borghiautomobili.it - http://www.BorghiAutomobili.it

speciali e attuali su carroattrezzi nel Nord e Centro Italia con partenze sempre da ns.sede. Preventivi self-service sul sito www.tognoniautotrasporti.it.

53. TURBOCOMPRESSORI

Saito s.r.l. - AN - Tel. 071715693 E-mail: info@saito.it Web: www.saito.it shop.saito.it. Distributore autorizzato per l'Italia turbo Garrett, Mitsubishi, Borg Warner KKK, Mahle. Realizzazione di kit di potenziamento turbo ed esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

54. VALVOLE

MR VALVOLE di Martino Ambrogio - TO - TEL.0121 52987 - FAX 0121 542993 - What's app: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessy@f-matino.eu. Costruzione di valvole, su disegno o campione, per auto e moto classiche, sportive e speciali.

55. VOLANTI

Borghi Automobili - MI - Tel. 02 47 40 51 - Fax 02 42 22 996 - info@borghi-automobili.it. Distributore per l'Italia di volanti Motolita - ventotto versioni sempre disponibili in pronta consegna, in legno o in pelle, piatti o a calice, in cinque diame-

tri. Il catalogo illustrato con i prezzi è visibile sul sito www.borghiautomobili.it.

Elveio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Rivestimento volanti in pelle di qualsiasi auto. Lavoro professionale. Spediamo preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 - email: info@ilvolanteinlegno.it - www.ilvolanteinlegno.it. Realizzazione e restauro di volanti in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, sportive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello di professionalità nel rispetto di ogni minimo dettaglio. Esperienza di oltre mezzo secolo.

Mc Rebons - VA - Tel 340 2937876. Volanti originali usati in legno, e in pelle, rigenerati o riverniciati per PORSCHE 356 - 911. Non dispongo di volanti Nardi costruiti dopo il 1975. Accessori, per carrozzeria, lamierati, portapacchi, cerchi per PORSCHE 356.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di volanti in radica legno di qualunque auto classica, sportiva, speciale.

GBAUTO di Gion Battista Salerno

TAPPEZZERIA
AUTO D'EPOCA & TAPPETI
Conforme agli originali

www.gbauto500.it

Via G.Matteotti, 308 - Vittoria (RG) Sicilia
Maurizio: 339.5369280 - Gion Battista: 331. 9785571
e-mail: gbauto500@alice.it

R.C. snc di Renato Cicia & C.

• TAPPEZZERIA AUTO
• RESTAURO AUTO D'EPOCA
• INTERNI AUTO IN PELLE

da sempre articoli creati esclusivamente su misura

Via della Industria, 10 - 31010 Onè di Fontè (TV) - Tel. e Fax. 0423 948614
pec: rc-ocia@snc@legalmail.it - info@rc-ocia.com - www.rc-ocia.com

Felice Service

Via Circum. Esterna n°207 - 80019 Qualiano (NA) - tel. 081 818 60 67
342 9208769 (Whatsapp) - info@feliceservice.com
www.feliceservice.com

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

Prezzi senza confronto!!!

Quality Service

RIPARAZIONE E RESTAURI COMPLETI - REVISIONI CARBURATORI - SPEDIZIONI GIORNALIERE
SI RILASCIANO CERTIFICATI D'IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO

Chiamateci o scriveteci per un preventivo

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965
... qualunque pratica
... per qualsiasi veicolo
... di ogni età

DEMOLITI e RADIATI
PROVENIEN. ESTERA
ORIG. SCONOSCIUTA
COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it
TEL. 02 96320107



Dinopoint



Bergamo

www.dinopoint.it

Raduni 2019

www.dinoitalia.com

marco@dinopoint.it
info@dinopoint.it

Marco
Tel. 392 2606546

Ricambi originali
Assistenza e vendita

Specializzati in auto
con motore Dino V6



Auto in vendita. Ulteriori vetture disponibili sul nostro sito internet



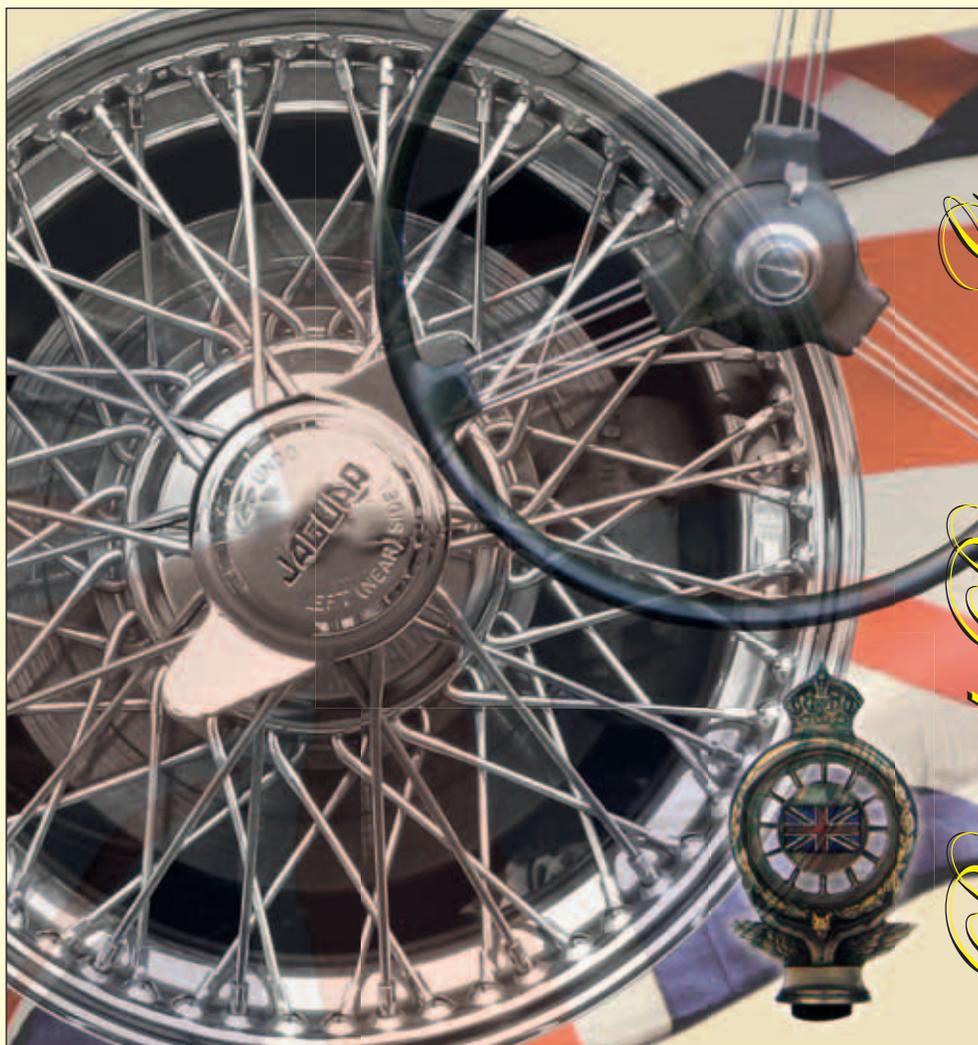
Fiat Dino Coupè 2.4

Fiat Dino Coupè 2.0

Fiat Dino Spider 2.4

Fiat Dino Spider 2.0

Ferrari Dino 246



British Racing Green



PENRITE
OIL

Triumph

MG

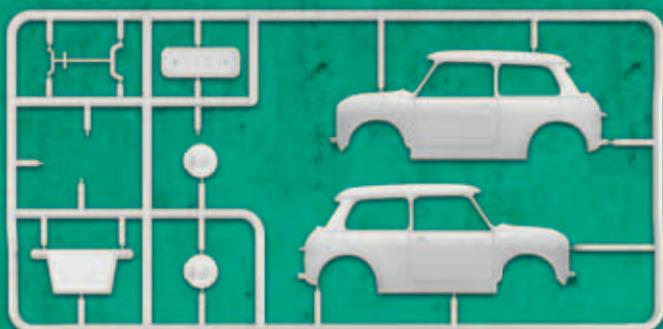
Austin Healey

Jaguar

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493
www.brgspares.it - brgmoss@libero.it



**QUALCOSA FRENA
I TUOI SOGNI?**



Anglo Parts ti offre una vasta gamma di parti di qualità per auto classiche Inglesi

JAGUAR - MG - TRIUMPH - AUSTIN HEALEY
LAND ROVER - MORRIS MINOR - MINI

ANGLO PARTS SRL

Via Alessandro Volta 2
31020 Villorba - Italy

T. +39 0422 321 500

sales.treviso@angloparts.com

www.angloparts.com



AUTOMOTO COLLECTION



23.24 MAGGIO 2020
23rd.24th MAY 2020



PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO

MILANO / LINATE AEROPORTO →
MILAN / LINATE AIRPORT →

+39 02.70200022

www.parcoesposizioninovegro.it

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORIE AI SEGNALETTI CHE CI FANNO

I MIGLIORI AFFARI...

APERTURA AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDÌ AL SABATO 08:00 - 22:00 DOMENICA SU APPUNTAMENTO



ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR TIPO 105.30, 03/1973, targhe (TV 26...) originali dell'epoca.
**RARISSIMO E SPORTIVISSIMO
ABBINAMENTO CROMATICO**
€ 28.500



BMW Z1 ROADSTER E30 - SOLO 133 PRODOTTE, 06/1991, eccelsa rarità - prodotti SOLAMENTE 133 ESEMPLARI nel color FUN GELB (FUNYELLOW) cod. 264.
**TAGLIANDI ESEGUITI CON SCADENZA REGOLARE
IN RETE BMW E TIMBRATI**
€ 59.900



FERRARI 456 GT CAMBIO MANUALE TIPO F116 CL 1^ SERIE, 01/1994, Interni in tutta pelle Bordeaux.
**SOLAMENTE 1.534 ESEMPLARI PRODOTTI - VETTURA
RARA DALLO SPLENDIDO, SPORTIVO ED ELEGANTE
ABBINAMENTO CROMATICO**
€ 62.000



BMW M3 E30 1^ SERIE, 05/1987, targhe (SI 41...) e documenti del periodo, Condizioni maniacali, perfetta, pronta all'uso.
TETTO APRIBILE - POCHI CHILOMETRI
€ 55.000



**EDIZIONE
LIMITATA N° 1 DI 49**
ABARTH 500 ASSETTO CORSE 200CV, produzione 2008, vettura nuova mai utilizzata, perfetta per uso in pista, finiture interne in carbonio, disponibile omologazione roll-bar, fiche omologazione FIA/CSAI e scheda tecnica.
DIVERTENTISSIMA
€ 39.900
(iva esposta compresa nel prezzo)



ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12 130CV, 01/1973, targhe (CR 32...) dell'epoca, vettura in ottime condizioni, volante a calice con corona in legno Hellebore.
ISCRITTA ASI
€ 13.500



ALFA ROMEO ALFASUD 901.A 1^ SERIE, 12/1973, targhe (BG 34...), vettura perfettamente conservata, disponibile book service completo.
INTONSA
€ 13.500



ALFA ROMEO ALFASUD 901.A 1^ SERIE, 02/1975, vettura super restaurata, Autoradio BLAUPUNKT originale dell'epoca e mangiacassette GRUNDIG AC 12. Cinture di sicurezza anteriori e posteriori, Tendine parasole posteriori.
PERFETTA
€ 12.000



BMW 730i E38 CAMBIO MANUALE, 05/1995, Targhe (AD...) e documenti originali, un solo proprietario ed un collezionista, ITALIANA DA SEMPRE.
MECCANICA PERFETTA
€ 5.500



ALFA ROMEO ALFETTA 1800 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO - 63.552 KM ORIGINALI, 01/1972, targhe (MI SO...) vettura perfettamente conservata, VETTURA CENSITA NEL LIBRO 100X100 CENTOALFA PERCENT'ANNI SCRITTO DA "GIFFO SALVETTI".
**RARISSIMO ABBINAMENTO CROMATICO
KM. 63.552 ORIGINALI**
€ 23.500



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) vettura perfettamente conservata, disponibili doppie triple chiavi intonse, foglio di via della prima immatricolazione, foglio complementare, 5 cerchi in ferro con calotte originali Alfa Romeo.
UNIPROPRIETARIO - KM. 54.847 ORIGINALI
€ 10.000



ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 TI 1^ SERIE TIPO 753 - CAMBIO AL VOLANTE, 08/1959, targhe (TS 06...) Conservata, da vedere e provare.
**PRONTA ALL'USO
OMOLOGATA ASI 3^ GRADO TARGA ORO**
€ 24.900



ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER DIESEL TIPO 115.40, 04/1977, targhe (LE 28...) e documenti originali, doppie chiavi originali, vettura totalmente restaurata, motore Perkins in ghisa con iniezione indiretta CAV LUCAS.
**ULTRARARA - MATCHING NUMBERS - UNICA
IN VENDITA IN EUROPA**
€ 40.000



NSU PRINZ 4, 06/1967, targhe (BG 15...) e documenti originali dell'epoca, introvabile in queste condizioni di conservazione, DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE.
**UN SOLO PROPRIETARIO ED UN
COLLEZIONISTA**
€ 8.500



AUSTIN MG METRO 1300 PREPARAZIONE CORSA, 01/1983, vettura preparata per le gare su circuito e che ha partecipato in varie competizioni del Gruppo N di MG Metro Cup, totalmente restaurata, regolarmente immatricolata e pronta all'uso.
ISCRITTA ASI CON C.R.S.C.
€ 9.500



AUTOBIANCHI A 112 ABARTH 70HP, 05/1982, targhe (FE 32...) originali dell'epoca, vettura totalmente restaurata, rara versione fine 5^ serie "Maquillage", cerchi in lega Abarth/Cromodora.
**ISCRITTA ASI CON C.R.S.C.
DISPONIBILE FICHE CSAI**
€ 13.800



ALFA ROMEO SZ ES 30, 10/1991, Interni in pelle beige.
**PERFETTAMENTE CONSERVATA
SOLAMENTE 18.845 KM PERCORSI
ESEMPLARE NUMERATO N.710**
€ 80.000



LANCIA FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8, 05/1963, Interni in Pelle blu, VETTURA TOTALMENTE RESTAURATA, PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO pronta all'uso.
OMOLOGATA ASI ORO
€ 75.000



FERRARI 512 TR, 10/1992, vettura perfettamente conservata, autoradio FERRARI originale dell'epoca, sedili in tutta pelle nera, moquette rossa, estintore in dotazione, Scudetti S.F. (Scuderia Ferrari) ceramici ai parafrangenti anteriori destro e sinistro.
MATCHING NUMBERS - UNICA - KM. 51.226
€ 145.000



FERRARI 512 BBI, 11/1982, vettura matching numbers, totalmente tagliandata in giugno 2018 presso Concessionaria Ferrari Ineco di Modena, disponibile carpetta completa di tessere di garanzia timbrata.
ECCELSA - RARA - SUPER TAGLIANDATA
€ 265.000



FIAT 126 PERSONAL 4, 05/1980, targhe (AL 40...) e documenti dell'epoca, vettura perfettamente conservata, interni in sky testa di moro perfettamente conservati.
SUPERPREZZO
€ 4.500



ALFA ROMEO GIULIA 1300 SUPER 115.09, 02/1973, Targhe (PI 18...) originali dell'epoca - da vedere e provare.
**CONDIZIONI IMMACOLATE
DA CONCORSO - UN SOLO PROPRIETARIO
ED UN COLLEZIONISTA**
€ 16.500



MERCEDES-BENZ 450 SL R107 CON HARD TOP E SOFT TOP, 08/1976, Vettura totalmente restaurata - SPORTIVISSIMO ED ELEGANTISSIMO ABBINAMENTO CROMATICO.
**PRONTA ALL'USO, PERFETTAMENTE
FUNZIONANTE**
€ 35.000



FIAT 600 D (100 D), 05/1963, vettura conservata, disponibili doppie chiavi, meccanica revisionata, interni in Sky rosso e Sky panna.
DA VEDERE E PROVARE
€ 6.000

ACQUISTIAMO, OVUNQUE, MASSIME VALUTAZIONI E RISERVATEZZA, PAGAMENTO E PASSAGGIO

In conformità ed in rispetto alle nuove direttive governative dei competenti stati saremo presenti alle seguenti fiere:



ACQUISTARE E/O VENDERE AUTO D'EPOCA, DA COLLEZIONE E SUPERCAR

... SOLO DA SILVAUTO

RARA **SUPERCONDIZIONI**

BMW M3 E30 EDIZIONE LIMITATA JOHNNY GEGOTTO, 03/1990, targhe (CO B6...) e documenti originali del periodo, Perfette condizioni, maniacalmente conservata, come nuova. ORIGINALE - CARATTERISTICHE SPECIFICHE CORRISPONDENTI AL 100% - DA VERO INTENDITORE MARCHIO BMW
€ 95.000

RARA **SUPERCONDIZIONI**

ALFA ROMEO GT JUNIOR "Z" ZAGATO TIPO 105.93, 05/1971, targhe (BO 57...) e documenti originali dell'epoca, vettura totalmente e maniacalmente restaurata.
RARISSIMO GIOIELLO DELLA CARROZZERIA ZAGATO
€ 48.000

RARISSIMA **SUPERPREZZO**

BMW M635 CSI, 05/1985, targhe (CO 81...) e documenti originali. PERFETTE CONDIZIONI PRONTA ALL'USO.
MITICO GIOIELLO DEL REPARTO SPORTIVO BMW MOTORSPORT DELL'EPOCA - PER VERO INTENDITORE
€ 50.000

RESTAURO STRATOSFERICO

FIAT 600 D MULTIPLA 6 POSTI, 03/1961, Targhe (AV 02...) e libretto a pagine originali dell'epoca.
COME NUOVA - DISPONIBILE AMBIO BOOK ATTESTANTE I LAVORI SVOLTI
€ 38.000

ECCLESA

FIAT 850 COUPE' 1ª SERIE TIPO 100 GC, 06/1965, targhe (GE 26...) originali, vettura in perfette condizioni, sedili e pannelli in sky Bordeaux, disponibile libretto d'uso e manutenzione originale.
UN SOLO PROPRIETARIO - ISCRITTA ASI
€ 10.000

SUPERPREZZO

FIAT 850 FRANCIS LOMBARDI GRAND PRIX TIPO 100G, 10/1969, targhe (CO 26...) e documenti originali dell'epoca, ULTRA DIVERTE NTE DA GUIDARE.
RARA - COMPLETAMENTE ORIGINALE
€ 24.500

DIVERTESSIMA

FIAT 1100 BLT BARCHETTA COSTRUZIONE BENEDETTI, 05/1949, vettura totalmente restaurata, disponibile documentazione datata 1971 che attesta che la vettura era già allestita barchetta su telaio Fiat 1100 BLT produzione 1949.
RARISSIMA
€ 70.000

RESTAURO PERFETTO

FIAT 1100 SPECIALE 103 G 52CV - CAMBIO AL VOLANTE, 07/1962, targhe (BG 07...) e documenti originali dell'epoca con targa a numerazione particolare, vettura restaurata, pronta all'uso.
DISPONIBILE FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULLATO A VALORE STORICO E DOPPIE CHIAVI ORIGINALI
€ 9.800

SUPERPREZZO

FIAT 1100 103 B "BAULETTO" - ISCRITTA ASI, 01/1955, targhe (CR 02...) originali dell'epoca, perfettamente restaurata, pronta all'uso, partecipazione a diverse gare rievocative.
DA VEDERE E PROVARE
€ 14.500

RARISSIMA **SUPERPREZZO**

FIAT 1500 GT GHIA COUPE', 10/1965, targhe (BS 17...) originali, interni e pannelli in ski nero.
SOLO 846 ESEMPLARI PRODOTTI TELAIO ANTERIORE TUBOLARE GILCO OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C.
€ 79.500

ECCLESA

FIAT RITMO ABARTH 130 TC 2000cc, 01/1984, Targhe (BG 82...) e documenti originali dell'epoca, Interni in tessuto grigio e Sky nero, Cerchi in lega ABARTH, Volante sportivo in pelle 3 razze ABARTH.
UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA
€ 14.500

CABRIO ECONOMICO

FORD ESCORT GHIA 1.4 73 CV CABRIOLETT, 02/1986, originalissima - disponibile libretto uso e manutenzione originale dell'epoca.
SUPERPREZZO
€ 3.800

SUPERPREZZO

LANCIA AURELIA B20 GT 1ª SERIE, 02/1952, targhe (Roma 21...) e documenti dell'epoca, italiana da sempre, doppie chiavi, interni in panno originale Lancia nocciola.
MATCHING NUMBERS - OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO
€ 115.000

CONSERVATISSIMA

LANCIA FULVIA GTE TIPO 818.310 1298cc, 07/1969, targhe (GE 39...) e documenti originali dell'epoca, vettura perfettamente e completamente conservata, interni in sky bordeaux.
PRODOTTI SOLAMENTE 10.386 ESEMPLARI
€ 7.000

SUPERPREZZO

FIAT 2300 COUPE' S GHIA 1ª SERIE, 03/1964, targhe (TO 61...) e documenti originali dell'epoca, vettura totalmente restaurata, ottime condizioni, interni e pannelli in panno grigio.
OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - RARISSIMA
€ 28.500

RESTAURO SUPERSTELLATO

LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA, 04/1955, ECCELSO RESTAURO COMPLETAMENTE DOCUMENTATO LAMIERATI PRESSO MARTELLERIA FA.RA DI CARMAGNOLA (TO) PREPARAZIONE E VERNICIATURA CARROZZERIA DINO COGNOLATO DI VIGONZA (PD)
TRATTATIVA RISERVATA

RARISSIMA

LANCIA FLAMINIA 2.8 3C SUPER SPORT ZAGATO, 03/1965, targhe (CN 88...) vettura totalmente restaurata, interni in pelle nera.
MATCHING NUMBERS - MATCHING COLORS OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO
€ 345.000

SUPERPREZZO

MERCEDES BENZ 350 SL R107 CON HARD TOP, 05/1971, targhe (RC 27...) del periodo, VETTURA DOTATA DI HARD TOP.
SUPER OCCASIONE
€ 23.000

JAGUAR MK II 3.4, 01/1964, targhe (NO 17...) e doc. originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, interni in pelle totale Connolly tabacco, cruscotto in radica di noce orig., disponibile rarissima carpetta originale Jaguar comprensiva di libretto d'uso e manutenzione originale.
PERFETTA
€ 32.000

ULTRARARA

FIAT 124 ABARTH SPORT RALLY, 05/1973, targhe (PD 50...) del periodo, Vettura che ha segnato la storia dei Rally, interni sportivi, meccanicamente perfetta, pronta all'uso.
100% ORIGINALE
€ 90.000

SUPER CONDIZIONI

MERCEDES - BENZ 190 E 2.3 - 16 W201 1ª SERIE, 02/1988, targhe (TO 35...) H) e documenti originali dell'epoca, perfettamente conservata, cerchi in lega originali, disponibile libretto service e tagliandi con timbri Mercedes.
ECCLESA
€ 27.500

SUPERPREZZO

MERCEDES BENZ 280 SE W116, 01/1976, targhe (MO 53...) vettura conservata, doppie chiavi, aria condizionata.
ISCRITTA ASI
€ 9.000

ECCLESA

MERCEDES BENZ 500 SL R107, 06/1985, vettura totalmente restaurata, eseguiti importanti lavori di meccanica documentati, capote blu, interni e pannelli in pelle blu, disponibile libretto uso e manutenzione.
ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. ARIA CONDIZIONATA - HARD TOP
€ 55.000

SUPER CONDIZIONI

PORSCHE 911 L COUPE' SPORTOMATIC, 08/1968, targhe (Roma K...) originali dell'epoca, vettura eccelsamente conservata, appartenuta a nota famiglia nobile sino al 2007, italiana da sempre.
ASI TARGA ORO - SOLO 499 ESEMPLARI - DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA PORSCHE ITALIA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA
€ 140.000



LANCIA FULVIA 1.3 S.



MG MAGNETTE ZA 1955.



CHEVROLET CORVETTE C3 STINGRAY.



BENTLEY TURBO R 1990 ASI.



PORSCHE BOXSTER 2.5 24V HARD TOP 1998.



FARMOBIL FM 700 1963.



FIAT 500 L 1968-1971 ROSSE.



FIAT 600 D 1964.



DUNE BUGGY 1972 ASI.



ALFA ROMEO GIULIA 1300 1971.



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 MJT 2018.



CHEVROLET BLAZER K5 5.7 V8 1979.



MG B GT COUPÉ 2+2 SPORTS 1° SERIE '66.



FIAT COUPÉ 2.0 20V 1996 ASI.



CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 T-TOP.



RENAULT R5 TL 1982.



MOTO GUZZI LODOLA.



MOTO GUZZI ZIGOLO.



BMW K100 RS 1984.



YAMAHA XT 600 TENERÈ.



SUZUKI BURGMAN 400 2006.



AUDI 80 1.8E QUATTRO ASI 1988.



LANCIA PRISMA 1.6 1991.



FORD BRONCO 1982.



CHEVROLET BLAZER K5 6.2 V8 DIESEL.



LANCIA FULVIA 2C 1971.



AUTOBIANCHI Y10 1991.



FIAT 127 SUPER 1982.



ATV BUGGY VONROAD.



MONOPATTINI ELETTRICI.



MERCEDES 350 SL - 560 SL AMERICA.



MERCEDES 300 SL - 320 SL - 500 SL.



MERCEDES 250 SE COUPÉ 1966.



FIAT 124 SPIDER 1974.



FIAT 1200 CABRIO 1972.



CADILLAC FLEETWOOD BROUGHAM LIMOUSINE 1974.



SAAB 900 2.0 16V TURBO SE 3 PORTE 1995.

CRISTIANO LUZZAGO

Vendita, acquisto e conto vendita auto storiche



Visite solo su appuntamento +39.328.2454909



1999 JAGUAR XK R
PERFETTA € 19.800



1972 FIAT DINO 2400 SPIDER
TARGHE NERE DELL'EPOCA



1964 JAGUAR MK2 3.8
TOT. RESTAURATO 1800 KM € 49.800



1968 DE SANCTIS FORMULA 3
TELAIO 001 TOT. RIALZATA €69.800



1966 JAGUAR E TYPE S1
4200 ROADSTER €149.000



1993 BENTLEY TURBO R-L PASSO LUNGO
GUIDA ITALIANA € 29.800



1961 PORSCHE B 356 S90 € 66.000



1959 MERCEDES 300 D ADENAUER
1 di 3077 esemplari prodotti € 84.800



1957 MGA 1500 COUPE
TOTALMENTE RESTAURATA
ASI TARGA ORO € 37.800



1960 TRIUMPH TR3A
OMOLOGATA ASI € 36.800



1969 JAGUAR E TYPE ROADSTER 4.200
ASI ORO € 84.800



1987 FERRARI GTS TURBO
INTERCOOLER 41.000 KM
COMPLETA DI SERVICE BOOK € 79.000

www.cristianoluzzago.it

info@cristianoluzzago.it - tel +39.328.2454909 - Via San Bernardino 67 - 25030 Roncadelle BS

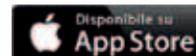
Grimaldi Classic Cars

Grimaldi Auto S.p.A.

Viale Monte Grappa 15, Vigevano - PV - Italy - Tel. +39 0381 22787

Tel. WhatsApp +39 347-7376032 / +39 340-7170541

p.grimaldi@grimaldiauto.it / www.grimaldiauto.it



Scarica la nostra app
GRIMALDI AUTO

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



FIAT 1.400 CABRIOLET,
"OMOLOGATA ASI", "INTROVABILE".

GENNAIO 1950!



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 1.600 VELOCE, 110 CAVALLI, COLORE AVORIO, ASI, conservato alla perfezione, ex proprietario da 18 anni, 4 posti.

GENNAIO 1973!



LANCIA FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE, "CILINDRATA 1.500 con 724 ESEMPLARI PRODOTTI, 4 posti, libretto a pagine, una vera MERAVIGLIA.

DICEMBRE 1964!



LANCIA AURELIA B20S GT, colore AZZURRO CIELO, interni tessuto/pelle ORIGINALI di nascita, CONDIZIONI SUPERLATIVE, INCESSANTEMENTE ITALIANA.

GENNAIO 1959!



HONDA XL 500 S, "SOLO 6.300 KM", TARGHE MILANO, CONSERVATA IN MODO ECCELLENTE, completamente ORIGINALE, doppio specchio, ruota anteriore da 23 pollici, doppio ammortizzatore, 2 posti a libretto, più di 30 chilometri con un litro.

AGOSTO 1981!



ALFA ROMEO DUETTO 2.0i, Rossa con interni di COLORE BEIGE, in condizioni Superlative, matching numbers, vari colori e modelli disponibili.

FEBBRAIO 1992!



BMW Z1, "BOOK SERVICE COMPLETO BMW-LIBRETTO GARANZIA COMPILATO" SOLO 46.000KM, COLORE TOPROT ROSSO, porte elettriche scendenti perfette, capote originale, 2.500, 170cv, CONDIZIONI TOP!

NOVEMBRE 1990!



ALFA GIULIA SPRINT GTC CABRIO 1.600, "INTROVABILE" UNICO PROPRIETARIO, targhe nere, 73.000km, ITALIANA DA SEMPRE, colore Rosso, prodotta dalla Touring.

MARZO 1965!



FERRARI 348 TS, "ASI", UNICO PROPRIETARIO, SOLO 20.400 KM. AUTO DA COLLEZIONE.

ANNO 1992!



VW GOLF, CON SOLO 28.450 CHILOMETRI DA NUOVA UNICO PROPRIETARIO.

AGOSTO 1986!



MONOPOSTO FATTA A MANO IN ALLUMINIO, ruote scoperte, motore 125cc Lambretta, telaio tubolare FCB, ESEMPLARE UNICO.

CONSTRUITA NEL 1954!



ABARTH 124 SPIDER STRADALE, "TARGA MILANO" MATCHING NUMBER, ASI ORO, COMPLETA DI BOOK SERVICE E DOCUMENTAZIONE ORIGINALE IN DOTAZIONE. SUPERLATIVA.

MAGGIO 1975!

ACQUISTIAMO OVUNQUE CON PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATO AUTO D'EPOCA, USATE, SUPERCAR, E INTERE COLLEZIONI.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 "750D PASSO CORTO", TARGA COMO, matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.

**GENNAIO 1957
ADATTA ALLA 1000 MIGLIA!**



FERRARI F355, 380cavalli SPIDER "SOLO 40.100KM" CAMBIO MANUALE "ASI", borsa in cuoio, book service completo, telo copri capote, interni in pelle nera, cerchi perfetti.

GIUGNO 1995!



ALFA ROMEO GT 1300 SCALINO, CRUSCOTTO PIATTO-PEDALIERA BASSA, COLORE GIALLO, SOLO 2 PROPRIETARI, avviamento motore a sinistra, targhe d'epoca, skay nero ottimo, cruscotto perfetto, libretto a pagine.

GENNAIO 1968!



NISSAN 300 ZX, "UNICO PROPRIETARIO" 3.0 TWIN TURBO 286HP, "SOLO 50.500KM DA NUOVA" ASI, ITALIANA DA SEMPRE, TARGA PV, HO 30 ANNI !!!

IMMATRICOLATA NEL 1990!



LANBORGHINI GALLARDO, 5.000 V10 500HP "SOLO 34.000KM DA NUOVA" 0-100KM/H in 4,2 SECONDI, colore Giallo, trousse attrezzi, cerchi da 19", sedili neri e cruscotto-portiere palpebra con cuciture gialle, cielo in alcantara.

FEBBRAIO 2004!



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.6, "RESTAURO INTEGRALE FATTO DA NOI - INTEGRALMENTE DOCUMENTATO".

GENNAIO 1962 - TARGA MILANO!



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 1.600, 102CAVALLI, COLORE ROSSO, ASI, BELLISSIMO, 4 posti, condizioni eccellenti.

MAGGIO 1981!



ALFA ROMEO GT 2.0, COLORE ARGENTO con INTERNI color TABACCO "FAVOLOSI" Condizioni da LODE, matching numbers, targhe vecchie.

APRILE 1972!



NSU PRINZ 600cc 4L, VERDE, "UNICO PROPRIETARIO" LIBRETTO A PAGINE, "RESTAURO TOTALE" motore impeccabile, targhe nere, cromature in perfetto stato.

GENNAIO 1971!



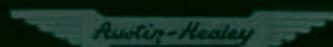
PORSCHE 912 1.6, "RESTAURO TOTALE", VERDE IRLANDA, MOTORE INTEGRALMENTE RESTAURATO quindi DA RODARE, CERTIFICATO PORSCHE MATCHING NUMBER & COLOUR!

GENNAIO 1968!

Tutte le nostre auto d'epoca su www.grimaldiauto.it



ASTON MARTIN



++39. 335 5350022



DRIVEN AT HEART



Da oltre quarantacinque anni azienda leader nel settore delle auto d'epoca e da collezione. All'attività principale di acquisto/vendita si affianca anche il servizio di conto-vendita, officina, vendita ricambi, perizie ed intermediazione.

IL PIU' GRANDE SHOW ROOM IN ITALIA DEDICATO AI COLLEZIONISTI DAL 1975



1950 Alfa Romeo 6C 2500 Sport RHD
Targhe nere - Omol. ASI oro - Carrozzeria Pininfarina



1952 Alfa Romeo 1900 RHD
Att. ASI - Targhe nere Foggia - Restauro datato - Eleggibile Mille



1959 Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce
Omol. ASI oro - Celeste - versione passo corto



1939 A. Romeo 6C 2500 SS "Ala Spessa"
Targhe nere di prima immatricolazione - Ha partecipato alla MM 2018 - Ex Villofresi



1938 Alvis - Open Sport 4 seater
Rara e da collezione - cerchi a raggi cromati



1978 Alfa Romeo 2000 Spider Veloce
Matching Numbers - riverniciata - versione italiana



1967 Mercedes Benz 220SEB Coupé
Omol. ASI oro - Targhe Nere - Ottime condizioni generali



1989 Mercedes Benz 450 SL
Bellissima - Aria condizionata - Condizioni pari al nuovo - Attestato ASI



1955 Jaguar XK 140 OTS SE
Jaguar Heritage - Restauro da concorso



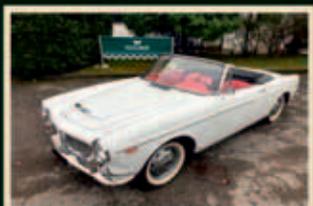
1938 Morgan 4/4 1200
Omol. ASI oro - Targhe nere MI - Rara - Versione Coventry Climax



1991 Ferrari 348 TS
44.000 km - Tagliandi - Service book - Tenuta maniacalmente!



1971 Renault Alpine A 110 1600 S
Gruppo 4 - Grande Palmares di vittorie - Targhe nere Milano



1962 Fiat 1200 cabriolet
Revisionata - Bellissima e di pronto utilizzo



1972 Maserati Indy 4700 America
Targhe nere Lucca da sempre italiana - Versione rara



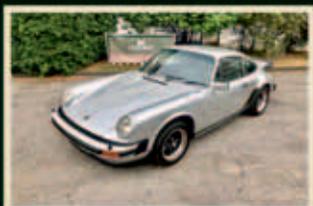
1974 Lamborghini Urraco S P250
Motore nuovo - Interno perfettamente conservato - Ottime condizioni



1998 Morgan Plus4 2000 2 seater
Pari al nuovo - Interni in pelle rossa - cerchi a raggi cromati



1968 Porsche 911 2.0 S
Omol. ASI oro - Porsche Heritage - Restaurata da concorso!



1977 Porsche 911 Carrera 3.0 Coupé
Heritage Porsche - Matching Numbers - Moltissimi lavori eseguiti - condizioni maniacali



1989 Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster
Versione Turbolook - Att. ASI - Matching Numbers - 86.000 km - Pari al nuovo!



1955 Triumph TR2 RHD
Cerchi a raggi cromati - Fendinebbia - Perfetta per gare di regolarità - Molto bella

ACQUISTO AUTO

PER IMPORTANTE COLLEZIONE SI RICERCANO
AUTO ESCLUSIVE - D'EPOCA E ATTUALI

VALUTAZIONE IMMEDIATA - MASSIMA SERIETA' - PAGAMENTO IMMEDIATO



autopassione2011@gmail.com

tel. 338 9904071

BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS)
Tel: 030 - 2140910 - Fax: 030 - 2140950
bresciacar@gmail.com



100 foto per veicolo in vendita sul
nostro sito www.bresciacar.it



MOTO GUZZI GALLETTO, anno 1954,
targhe originali, completamente restaurato.



MOTO GUZZI FALCONE 500 SIDECAR,
anno 1955, bellissimo conservato.



ALFA ROMEO DUETTO 1300 CODA
TRONCA, anno 1975, uniproprietario
come nuovo.



ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPRINT GT
VELOCE, anno 1966, conservata, perfetta.



ALFA ROMEO GIULIETTA SS, anno 1961,
restauro totale.



ALFA ROMEO GIULIETTA PASSO CORTO,
anno 1958, tutta nuova.



FIAT 1500 CABRIOLET PININFARINA,
anno 1965, conservata perfettamente.



TRIUMPH TR4-A, di proprietà di Michelotti
in persona, anno 1965, unica al mondo.



TRIUMPH SPITFIRE MK2, anno 1965, molto
rara in Italia.



MINI COOPER 1300 EXPORT, anno 1974,
blu notte, interni completamente originali.

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA - fotografie dettagliate di ogni vettura sul nostro sito



Classic & Sports Cars since 1987

VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.COMM.IT



**ALFA ROMEO
ALFETTA GTV 2.0 - 1977**
16.000 €



**AUTOBIANCHI BIANCHINA
CABRIOLET - 1966**
21.500 €



**BMW
ISETTA 600 - 1959**
20.000 €



**CADILLAC FLEETWOOD
CONVERTIBLE - 1971**
17.500 €



**CHEVROLET SERIES AE
SW WOODY - 1931**
29.000 €



**CITROËN TRACTION
AVANT 11 BL - 1954**
18.000 €



**DUNE BUGGY
AUTOMIRAGE - 1975**
12.500 €



**FIAT 500 B
TOPOLINO - 1949**
14.500 €



**FIAT 500 C
TOPOLINO - 1951**
8.000 €



**FIAT 850 SPORT RACER
BERTONE - 1969**
21.500 €



**FIAT 600 D
JOLLY SPIAGGINA - 1965**
PREZZO SU RICHIESTA



**FORD MUSTANG
FASTBACK - 1965**
48.000 €



**JAGUAR MARK X
3.8 SALOON - 1964**
21.000 €



**LAMBORGHINI
IR - 1965**
11.500 €



**LANCIA ARDEA
IV SERIE - 1952**
14.000 €



**LANCIA FULVIA COUPÉ
1600 HF LUSSO - 1973**
43.000 €



**MG
B GT - 1972**
15.000 €



**ROVER P5 MARK II
3.0 L SALOON - 1963**
15.000 €

City Motors - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - Via Maria Bricca, 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia
Tel. (+39) 011.968.26.55 r.a. - Fax (+39) 011.968.27.03 - www.citymotors.comm.it - e-mail: citymotors@comm.it

NERVESAUTO

Via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)
335 82 62 808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com

www.nervesauto.com



Armstrong-Siddeley 16hp Hurricane DHC,
1946, motore 1991cc, 2 porte, 4 posti,
video al nostro sito.



Austin-Healey Sprite MK3, 1966, 1275cc, 2
posti, guida a sinistra, video al nostro sito.



Citroën DS Convertibile, 1973, carrozzata
Vernagallo, 5 posti, 4 porte, 1985cc, iscritta
ASI e targata, video al nostro sito.



Fiat 500 Topolino Belvedere, 1954, motore
da 570cc, con libretto a pagine, targhe nere
RE. Altra Belvedere disponibile.



Innocenti 1100 S Spider, 1964, 1100cc,
targhe MC, ASI, revisionata, capote nera in
canvas, cerchi a raggi, video al nostro sito.



Fiat 500 R, 1973, 594cc, libretto a pagine,
targhe Pisa, copia foglio complementare,
revisionata. Video al nostro sito internet.



Mercedes 230 SL Pagoda, 1963, 2300cc,
meccanica rivista, targata, revisionata fino al
2021. Video al nostro sito.



MGA Roadster MKII, 1962, guida a sx, raggi
cromati, volante in legno, capote, finestrini,
CRS, targata.



Morgan Plus 4, 1985, 2000cc, 2 posti, raggi,
portapacchi, fendinebbia, capote e finestrini.



Morris Minor 1000 Traveller, 1963, targata,
video al nostro sito internet.



Triumph Spitfire IV, 1974, 1300cc, targata
Torino, iscritta all'ASI, revisionata fino al 2021.



Triumph TR4, 1962, 2.138cc, targata italia-
na ed omologata ASI targa oro.
Video al nostro sito.

PRIVATO VENDE

Per info e contatti: tel. 335 6094134



TRIUMPH SPITFIRE 1300 anno 1973.
€ 16000



BMW 326 CABRIO, anno 1937, in fase di restauro.
€ 49000



FIAT 500 L, anno 1971.
€ 5700



FIAT 1100-103 G SPECIALE, anno 1961.
€ 7500



FIAT BALILLA 508 C, anno 1937.
€ 15000



FIAT COUPE 2300 S, anno 1965.
€ 38000



JAGUAR XK 120 O.T.S., anno 1950, da restaurare completo.
€ 58000



MERCEDES 190 SL, anno 1959, da restaurare.
€ 57000



MG A 1600, anno 1960 restauro totale.
€ 38000



PORSCHE 356 A CABRIO, anno 1965, da restaurare.
€ 75000



PORSCHE 356 BT5, anno 1961.
€ 80000



PORSCHE 356 C CABRIO, anno 1965, da restaurare.
€ 75000



Club
Ruote
Storiche
in Canavese - Ivrea
Via C. Olivetti, 10 - 10015 Ivrea (TO)
Casella Postale 13 - 10015 Ivrea (TO)



IN RIFERIMENTO AL COMUNICATO
STAMPA DELL'ASI DEL 13.03.2020

SI COMUNICA CHE LA

**MOSTRA SCAMBIO DI BORGO D'ALE
DEL 23 E 24 MAGGIO 2020**

ORGANIZZATA DAL CLUB RUOTE
STORICHE IN CANAVESE E'
ANNULLATA.

CLUB RUOTE STORICHE IN CANAVESE

Telefono : 0125.641803 Fax : 0125.644849 Email : ruotestorichecanavese@aruba.it



Motori d'Epoca a Modena

Organizza il Mercato del Riuso
8° MOSTRA SCAMBIO Città di MODENA

AUTO - MOTO - SCOOTERS - CICLI & RICAMBI D'EPOCA
SABATO 25 e DOMENICA 26 Aprile 2020

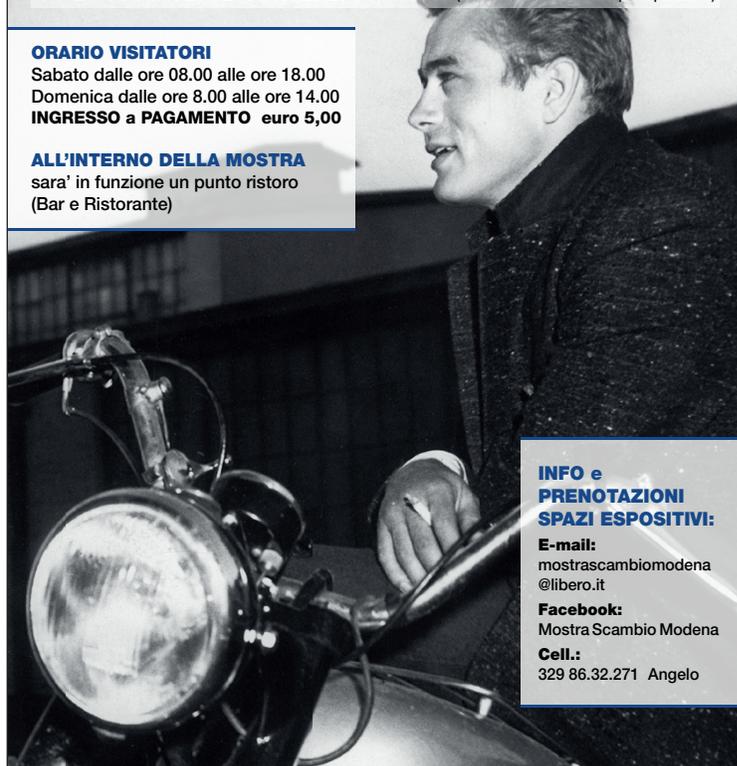
C/O ZONA delle FESTE - PONTE ALTO - Modena (La Mostra Scambio è al coperto per l'80%)

ORARIO VISITATORI

Sabato dalle ore 08.00 alle ore 18.00
Domenica dalle ore 8.00 alle ore 14.00
INGRESSO a PAGAMENTO euro 5,00

ALL'INTERNO DELLA MOSTRA

sara' in funzione un punto ristoro
(Bar e Ristorante)



**INFO e
PRENOTAZIONI
SPAZI ESPOSITIVI:**

E-mail:
mostrascambiomodena
@libero.it

Facebook:
Mostra Scambio Modena

Cell.:
329 86.32.271 Angelo



ERACLE art. 650

COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza

Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio
Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338
www.colomboarchgiorgio.it

IDEALE PER STRADA O PISTA

TURRINO CAR NO: 9 OSCA FS372

Le ruote a raggi in lega leggera di Turrino

TURRINO CAR NO: 9

INFO@TURRINOWHEELS.COM WWW.TURRINOWHEELS.COM

TAORMINA
CASTELLO DI SAN MARCO
CASTELLO DI ACI CASTELLO
CASTELLO URSINO CATANIA

26-27-28 GIUGNO

Manifestazione Turistico Culturale ASI Trofeo Marco Polo 2020

CASTELLO DI SAN MARCO
Charming Hotel @ SPA

INTERNATIONAL CAR CLUB TAORMINA Tufoline: 0942 50 308 - 347 88 30 958

Club Automoto Storiche Val di Cornia Venturina terme (LI)

Raduno di Auto d'Epoca a Calendario ASI
TROFEO MARCO POLO

L'ELBA, NAPOLEONE e le Vigne di BOLGHERI

Sabato 18 aprile:
Partenza

**EVENTO RINVIATO
DATA DA DEFINIRSI**

PLAN DE L'ILE D'ELBE
RESIDENCE DE BONAPARTE
Dessiné d'après le Carte de Bouché-Delisle
Par J.B. Dufour
1804

cas.m.autostory@virgilio.it
tel. 331 27.04.375 - 335 58.92.577

Cicognani

Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 Ricostruzione anche su campione



Guarnizioni e tappeti in gomma



www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it



Tel. +39(0)544-83311
Fax. +39(0)544-84606
Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO • AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

124 RALLY, 1973, ASI, meccanica, carrozzeria e interni in ottime condizioni, colore rosso/nero. Trattative riservate. Tel. 350 0072939. 124fiatarbarth@gmail.com.



500 ASSETTO CORSE 200CV, vettura nuova mai utilizzata, perfetta per uso in pista, finiture interne in carbonio, disponibile omologazione roll-bar, fiche omologazione FIA/CSAI e scheda tecnica. DIVERTENTISSIMA - EDIZIONE LIMITATA N. 11 DI 49. IVA esposta compresa nel prezzo. € 39.900. Tel. 348 5503882.



ALFA ROMEO

164 SUPER TB6, 1993, ASI, perfettamente funzionante, in ottime condizioni e sempre tenuta in garage. Targhe originali (CA 73...). Color bronzo metallizzato originale, non incidentata, Km 155.000. Vendo per trasferimento. € 4.500. Tel. 328 6256492. fulvio.salati@gmail.com.



2000 BERLINA TIPO 105.12 130CV, 01/1973, Vettura d'epoca e da collezione in ottime condizioni - Meccanica perfettamente funzionante - Qualsiasi prova. ISCRITTA ASI. € 13.500. Tel. 348 5503882.



33 I.E. 1300 CC, motore, cambio, mozzi anteriori, porte, cofani, parabrezza, lunotto, alza cristalli elettrici ant., cerchi ruota, fari fanalini post., frecce motorino e bracci tergi, mascherina anteriore, altri accessori. Tel. 347 6433675.

75, 1987, 1.800cc, riverniciata, targata, con documenti, iscritta all'ASI, video accensione al nostro sito internet. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



75 1.6 I.E., 1992, certificato di rilevanza storica ASI, meccanica revisionata con ricambi nuovi, gomme Firestone nuove (5.000 Km), colore grigio metallizzato, esterni ed interni in ottimo stato, unico proprietario. Tel. 339 1704337. valeriovr@yahoo.it.

DUETTO 1600 CC, 1971, vettura da corsa, documenti in regola, targa nera, passato storico documentabile, originale, omologazione ASI in corso. € 35.000. Tel. 339 5386232. malavasiluca56@gmail.com.



DUETTO SPIDER 1600 CC - IV° SERIE, 1991, vettura italiana, colore nero, interno beige, unico proprietario, Km 68.000, due proprietari, a carburatori, condizioni eccellenti pari al nuovo, mai rimaneggiata. € 19.000. Tel. 335 6531771.

GIULIA 1.6 SUPER BISCIONE, 1971, da restauro totale, senza targhe e documenti o per uso ricambi. € 4.800. Tel. 335 6007178.



GIULIA SPIDER VELOCE, 1965, ASI, FIVA, CSAI e R.I.A.R., colore biancospino /nero, matching numbers, 112 CV, 3 propr., 1° immatr. 1966 (CH), 2° immatr. 1995 (IT), restauro conservativo, motore nuovo (77.000 Km), Km attuali 99.700, revisione MCTC effettuata nel 2018 con hard top. € Quotaz. RCL. Tel. 347 8964561. robertofavoni@tin.it.



GIULIETTA 1.3 1ª SERIE TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, sedili e pannelli porta in tessuto Testa di Moro originali, 5 cerchi in lega Campagnolo millerighe originali Alfa Romeo. UNIPROPRIETARIO. € 10.000. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1.8, 1983, autovettura originale, CRS, colore luci di bosco, perfetta di motore e carrozzeria,

gomme nuove, interni originali, tenuta sempre in garage, da vedere, visibile a Ferrara. € 8.500 tratt. Tel. 339 2566528. renzomenegatti@gmail.com.



GIULIETTA TIPO 750C, 1957, cambio al volante, eleggibile 1000 miglia. Visibile a Brescia. € 23.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzago.it.



GT, turbo diesel, 1910 cc, 110 kw, funzionante con piccolo problema al cambio (esce la retromarcia). € 1.250. Tel. 335 390241. info@scarpettacarrelli.com.



GT 1750, 1969, targa MI..., colore grigio metallizzato. Prezzo su richiesta. Tel. 338 9369456.

SPIDER 2000 VELOCE CODA TRONCA, 1975, omologata ASI con CRS, color rosso, interni e capote neri, motore, cambio, interni, carrozzeria, gomme e marmitte tutto rifatto a nuovo, Km 1.000, targhe nere, da sempre italiana, auto perfetta e introvabile. € 35.000 non tratt. Tel. 348 8122938.

SPIDER CODA TRONCA, 1975, omologata ASI, 1600 cc, colore rosso, interni in skai nero, conservata come nuova, targhe originali di prima immatricolazione, Km 34.000, libretto a pagine, solo restauro conservativo, tutta assolutamente originale. Prezzo a richiesta. Tel. 348 8122938.



italcerchio

CERCHI PER MOTO D'EPOCA IN ACCIAIO E LEGA LEGGERA

Realizziamo cerchi anche su richieste del cliente possiamo eseguire il restauro del mozzo, la sostituzione dei raggi fino alla ruota completa.

☎ 039 5320813 📠 Fax 039 5320812 ✉ info@rimsandrims.com

www.rimsandrims.com



Giulietta Spider Passo Corto Veloce - 1957



In fase di Restauro Totale

FILANDA GARAGE

Auto Classiche e Sportive

- Servizio di Conto Vendita
- Restauro Alfa Romeo e Mini Classiche

Ci troviamo a San Colombano al Lambro, in uno splendido stabile d'epoca immerso nel verde e a soli 40 km da Milano

ALBERTO: 335.6828273

ROBERTO: 339.4624677

filandagarage@gmail.com
WWW.FILANDAGARAGE.COM

Innocenti Mini Cooper Mk3 - 1970



Radicamente Restaurata

SPRINT VELOCE, 1957, omologata ASI, macchina perfetta, colore celeste, restauro totale, astenersi per tempo. € 100.000. Tel. 338 8969989 - 0522 831348.

AUSTIN

MG METRO 1300 PREPARAZIONE CORSA, 01/1983, vettura preparata per le gare su circuito e che ha partecipato in varie competizioni del Gruppo N di MG Metro Cup, totalmente restaurata, regolarmente immatricolata e pronta all'uso. ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. € 9.500. Tel. 348 5503882.



AUSTIN HEALEY

100 - 6 BN4, 1957, omologata ASI, perfetta, documenti regolari, con hard top. Vis. in Liguria. Tel. 335 6468789.



3000 MKI, 1961, stupenda, completamente ristrutturata da esperti compreso il motore, colore giallo, bordi neri. Visibile a Genova. € 65.000 tratt. Tel. 335 5604632.
3000 MKI, 1961, omologata ASI oro, totalmente restaurata, perfetta. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzagio.it.



AUTOBIANCHI

BIANCHINA (MODELLO FANTOZZI), 1960, vettura conservata con cura in ottime condizioni, unico proprietario, Km originali. € 6.000. Tel. 348 4451122 - 0544 523012. info@dradicar.it.

BIANCHINA BERLINA - 4 POSTI, 1967, colore grigio topo, in ottime condizioni, visibile ad Ancona. Quotazione RuoteClassiche. Inoltre dispongo di molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto (quotazione a parte). Tel. 339 6393950.

BIANCHINA CABRIOLET, 1963, omologata ASI, auto di famiglia, libretto originale, targa nera, restauro completo documentato. Quotazione RuoteClassiche. Tel. 02 8056725 - 028056725@fastwebnet.it.

BIANCHINA PANORAMICA, 1963, restauro carrozzeria, bicolore T.A., meccanica ottima. € 8.000. Tel. 328 0737475. ennio.spadini@gmail.com.

BENTLEY

S 3, 1964, omologata ASI targa oro, colore green forest, sedili in pelle beige, motore a 8 cilindri, 6.230 cc, cambio automatico, di proprietà dal 2007, causa spazio. € 46.000 tratt. Tel. ... causteo46@alice.it.

BMW

2002 TII, 1974, bellissima, 5 marce autobloccante, colore blu, assetto sportivo, sedili Fusina, volante sportivo, velocissima, cerchi in lega. € 26.000. Tel. 348 7976872. ale.gadaleta@gmail.com.

318i, 87 Kw, cambio manuale, benzina con impianto GPL, funzionante. € 1.700. Tel. 335 390241. info@scarpettacarrelli.com.



730i E38 CAMBIO MANUALE, 05/1995, targhe (ad ...) e doc. orig. dell'epoca, Italiana da sempre, perfettamente conservata, interni intonsi - vettura in perfette condizioni di meccanica - pronta all'uso. € 5.500. Tel. 348 5503882.



CADILLAC

CONVERTIBILE, 1953, colore bianco, restauro totale, vedi servizio sul numero di dicembre 2003 di RuoteClassiche. Tel. 338 9369456.

ELDORADO BIARRITZ, 1959, appartenuta all'attore Jack Palance di cui ne sono stati costruiti solo 1200 esemplari. Tel. 030 349261. info@gattitransport.it.



ELDORADO SEVILLE, 1959, omologata ASI, targa italiana, ne sono stati costruiti solo 850 esemplari, totalmente restaurata. € 70.000. Tel. 030 349261. info@gattitransport.it.



FLEETWOOD LIMOUSINE, 1977, versione Limousine con 7 posti, 6.964cc, con tetto in vinile, revisionata, targata italiana, iscritta all'ASI. € 7.950. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



GM ELDORADO, 1975, completamente revisionata, targhe italiane, dalla foto sembra arancione ma è rossa. € 30.000. Tel. 030 349261. info@gattitransport.it.



CHEVROLET

CORVETTE, 1960, colore rosso-bianco, vettura in perfette condizioni, valutata offerta con permuta. Tel. 338 9369456.

CITROEN

2 CV, 1976, ASI, unica, restaurata in maniera maniacale, perfetta in ogni particolare, ricostruito in stile 1950, con cofano dell'epoca ma gli altri pezzi (motore e altri ricambi) nuovi, tappezzeria nuova di colore grigio, Km 6782, paraurti inox. € 14.000. Tel. 333 7887381. citronrd@gmail.com.



ID 20, 1970, modello manuale, fondi perfetti, meccanica da uso quotidiano, interni restaurati, unico proprietario dal 1999, precedentemente un solo altro proprietario. € 15.000. Tel. 346 7922632. francesco.cervesi@gmail.com.

DAIMLER

SP 250 DART, 1963, omologata ASI targa oro, targa originale italiana, visibile a Brescia. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



EXCALIBUR

PHAETON, 1977, iscritta ASI, bicolore bronzo/crema, 7.450 cc, cambio automatico e hard top removabile, 50.980 miglia percorse, interni in pelle chiara, vettura in perfette condizioni. Ideale per matrimoni. € 69.000. Tel. 335 220453 - 0363 907364. Itf@itf.it.



FERRARI

308 GTSJ, 1983, iscritta ASI, colore rosso e interno nero, km. 31.800, collaudo in regola, ottimo stato. € 100.000. Tel. 338 3893699.

328 GTS, 1987, omologata ASI, colore rosso, interni in pelle nera, targhe originali, auto come nuova, quasi ancora in rodaggio avendo poco più di Km 24.503 originali. precedentemente utilizzatore l'ha posseduta per oltre 20 anni, per poco utilizzo. € 81.000 non tratt. Tel. 348 8122938.

348 TS, 1991, omologata ASI targa oro con CRS, Km 48.000, omologazione Ferrari per gomme da 18", più 4 cerchi gommati diametro "18, marmitte sportive e originali. Tel. 348 2459617.



360 MODENA COUPÈ, cambio manuale, rossa, interni beige con moquette, tutti i tagliandi in Ferrari Ineco di Modena, Km 83.000 originali, perfetta in ogni parte (ultimo tagliando 02/2020). € 80.000 non tratt. Tel. 348 8122938.

512 BBI, 11/1982, vettura matching numbers, totalmente tagliandata in giugno 2018 presso Concessionaria Ferrari Ineco di Modena, disponibile carpetto completa di tessere di garanzia timbrata. ECCELSA - RARA - SUPER TAGLIANDATA. € 265.000. Tel. 348 5503882.



F 355 CABRIO, 1997, omologata ASI, cambio manuale, colore rosso, interni in pelle nera, capote/copri nuove, Km 93.000, full optional revisionata, in ottimo stato. Da privato. Visibile a Verona. € 75.000. Tel. 333 7914697. grazia@travelfast.it.

GT4 2+2, 1974, completamente originale, conservata, stupenda, unico proprietario, colore blu metallizzato, interno in pelle beige. Tel. 335 6007178.



FIAT

1100/103, 1956, completa di tutti i pezzi ma da restaurare, radiata d'ufficio con documenti originali, tutta originale, può partecipare alla Mille Miglia. € 3.000. Tel. 348 4451122 - 0544 523012. info@dradicar.it.

124 ABARTH SPORT RALLY, 05/1973, targhe (PD 50 ...) del periodo, Vettura che ha segnato la storia dei Rally, interni sportivi, meccanicamente perfetta, pronta all'uso. 100% ORIGINALE. ULTRARARA. € 90.000. Tel. 348 5503882.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



Promozione Cerchioni. Mega - Wheel - Deal!

Cerchi MNCR 412, perfettamente sagomati, ottima concentricità, lucidati a mano, 3 volte placcati in rame, in ottone nichelato microporoso, cromati, precaricati, centrati, finemente regolati, raggi in acciaio inossidabile V4A, 3-nipplo cromato, ad es. 5,5 x 15 (457C), 72 raggi, n. 201870: **268,-**. Disponiamo nuovamente di tre grandi container di ruote a raggi e accessori a condizioni davvero vantaggiose. Oltre 300 diversi cerchioni a raggi Dunlop MWS e ruote completamente assemblate e finemente bilanciate a condizioni sensazionali! I prezzi delle offerte speciali sono valide fino ad esaurimento scorte e **terminano il 31.05.2020**. L'intera offerta di cerchioni la trovate su: Limora.com/ruote-a-raggi Siamo raggiungibili telefonicamente allo 0321 1644232 Nuove ruote a raggi? ora o mai più!



2020-03-10 13:07

Nuovo: cerchi classici per tutte le marche

- alta resistenza
- finiture perfette
- lucidatura impeccabile

QR-Code
ordina facile!
Limora.com/538704



Limora.com/
Cerchi-in-lega-leggera

Disponibili in grandi quantità



"cerchio Barocco" per Mercedes-Benz
519118 **158,-**

per MG/Triumph/Saab
519643 **138,-**

classici per Porsche 911
519235 **198,-**

classici per Porsche 911
525218 **368,-**



Limora.com/
Ammortizzatori

Nuovo: Paraurti in acciaio inossidabile per tutte le marche

- ▶ Acciaio inossidabile di alta qualità Sheffield
- ▶ Robusti e di notevole spessore
- ▶ Lucidati a specchio
- ▶ Cromature impeccabili
- ▶ Di altissima qualità



per Alfa Romeo, Fiat, Simca
519133

108,-

per Jaguar XJ6/XJ12/XJS
246668

178,-

"cerchio Gulli" per Mercedes Benz
534497

168,-

Moto d'epoca uniche selezionate dai nostri esperti

Scopri più di 150 moto e Vespa d'epoca
selezionate dai nostri esperti ogni settimana.

catawiki.it



BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Visite solo su appuntamento
www.bresciacar.it



WILLYS MB

Autovettura 4 posti con rimorchio originale.

**GUARDATE IL DOSSIER COMPLETO
SUL SITO WWW.BRESCIACAR.IT.**

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com - tel: 030 2140910

30^a Mostra Scambio

Auto e Moto d'epoca Bastia Umbra



Umbriafiere

90 anni di
Pininfarina



23-24 Maggio 2020 Bastia Umbra (Pg) centro fieristico Umbriafiere

orario: sabato dalle 8.00 alle 19.00 - domenica dalle 8.00 alle 18.00
Italservice / tel. 0742.320642 - cell. 337.645125 - fax 0742.318464

124 BERLINA, 1972, iscritta ASI, ottime condizioni, targhe e documenti originali, revisionata, visibile a Milano. € 5.500. Tel. 380 7104635.

126 PERSONAL 4, 05/1980, targhe (AL 40...) e documenti dell'epoca, vettura perfettamente conservata, interni in sky testa di moro perfettamente conservati. SUPERPREZZO. € 4.500. Tel. 348 5503882.



127 A 1^a SERIE "BAULETTO", 09/1972, Targhe (FI 64...) originali dell'epoca - da vedere e provare vettura prima serie rarissima, pochissimi esemplari in vendita. ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA. € 5.500. Tel. 348 5503882.



127 SPECIAL, 1976, certificata ASI, restauro recente da professionista, mai incidentale, numerosissimi ricambi. € 5.000 non tratt. Tel. 333 6677262.



130 BERLINA 3200 CC, 1974, auto restaurata al 70%, motore e cambio restaurati, carrozzeria da completare, fornita di tutti i pezzi. € 6.000. Tel. 346 7922632. francesco.cervesi@gmail.com.

1500 B 6 CILINDRI, 1938, omologata ASI targa oro, colore verde/nero, molto bella, sanissima, restaurata nel 2002, carrozzeria, interni, meccanica, targa nera, prima immatricolazione, libretto a pagine, revisione 2021, carburatore doppio Weber, serbatoio e cromature nuove. € 38.000. Tel. 337 646771. mspegne@alice.it.



1500 CABRIOLET, 1963, iscritta ASI e CSAI, con hard top, vettura in buone condizioni, revisionata, visibile a Milano. € 17.000. Tel. 380 7104635.

1500 GT GHIA COUPE, 10/1965, targhe (BS 17...) originali, interni e pannelli in ski nero. Solo 846 esemplari prodotti - telaio anteriore tubolare GILCO - OMOLOGATA ASI 3^a GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C. € 79.500. Tel. 348 5503882.



2300 COUPE S GHIA 1^a SERIE, 03/1964, targhe (TO 61...) e doc. orig. dell'epoca, vettura tot. restaurata, ottime condizioni, disponibile libretto uso e manutenzione orig., carroz. Ghia, interni e pannelli in panno grigio. OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI. RARISSIMA - SUPERPREZZO. € 28.500. Tel. 348 5503882.



500 A, 1947, omologata ASI oro, colore amaranto/nero, motore, capote, interni, gomme e carrozzeria tutto ok, completo di paraurti anteriori e posteriori, qualsiasi prova, revisionato fino al 2021, targhe nere, proprietario da 30 anni. Solo se interessati. € 17.900. Tel. 0577 719254 ore pasti.

500 A TOPOLINO, colore amaranto/nero originale dell'epoca, interni in vera pelle, ruote a raggi, condizioni da vetrina. Visibile a Catania. € 15.000. Tel. 346 5413705.

500 A TOPOLINO BALESTRA LUNGA, 1938, 569cc, targa Potenza con 4 cifre, sempre rimasta nella stessa famiglia da nuova, revisionata fino a marzo 2021. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 B, 1949, omologata ASI oro, fine serie, motore originale, conservata, targa e libretto dell'epoca, bicolor, revisione nel 2021. Visibile a Lodi (LO). Quotazione RuoteClassiche. Tel. 349 3518152.

500 C TOPOLINO, 1952, completamente restaurata, colore verde, motore nuovo Km 0, visibile a Lucca. Valuto eventuali parziali permute. € 9.000. Tel. 333 9813848.

500 C TOPOLINO, in buone condizioni, funzionante, targhe nere Catania. Altre Fiat 500 C disponibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 C TOPOLINO BELVEDERE, 1954, con tetto apribile, completa anche di tendalino a strisce bianche e verdi, targata PC, revisionata fino al 2021, iscritta all'ASI. Video al nostro sito internet. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 F, 1967, nera, interni rossi, perfetta di meccanica, interni e carrozzeria, accessori d'epoca, targhe e libretto orig., revis. 10/2021. Da vedere. € 4.700. Tel. 320 1169319.

500 L, 1971, bellissima, con libretto garanzia tagliandi, vettura perfetta, Km originali. € 4.500. Tel. 348 4451122 - 0544 523012. info@dradicar.it.

500 "MARE", modello F, revisionata e trasformata, buone condizioni. Solo interessati. € 7.000. Tel. 338 7483023.



500 R, 1975, giallo tufo, restaurata di carr. e mecc., interni nuovi, motore 650 cc con carb. Dell'Orto, scarico sportivo, cambio sincronizzato. € 7.200. Tel. 346 3045499.

503, 1927, unico prietario, targhe e tappezzeria orig., esterno restaurato colore di fabbrica Blu Detroit, marciante, superbo esemplare, rara se non unica, trasformazione Fiat da Spider a Berlina nel '31, omologata, libretto uso e mantut. Quotaz. RuoteClassiche. Tel. 349 8368460. francoabbati@automeccanicacosentina.it.



508 BALILLA, 1933, ASI targa oro, completamente restaurata, documentazione pronta per l'immatricolazione. € 18.500. Tel. 347 0025163. caterina.pontillo@virgilio.it.



600 (DERIVATA 750) 1^a SERIE, 10/1956, vetri scorrevoli EX SALVATORE CALASCIBETTA (TOTO), targhe (PA 04 ...) e doc. originali dell'epoca, disponibile foglio complem. attestante la proprietà di CALASCIBETTA, vettura originale, PALMARES SPORTIVO. € 49.500. Tel. 348 5503882.



600 (REPLICA ABARTH), 1962, molto bella, fedele all'originale, motore 112 elaborato Baistrocchi, 5 marce, come nuova, rifatta tot. sia internamente che esternamente. € 22.000. Tel. 347 9375856. m.cristian90@gmail.com.

600 D FANALINO (100 D) 767 CC, 05/1963, 1^a serie PORTE CONTROVENTO, totalmente sana - meccanica tot. revisionata, PERFETTAMENTE FUNZIONANTE, targhe e doc. italiani, coprivolante dell'epoca, sedili in sky rosso e sky panna. CONDIZIONI ECCELSE. € 6.000. Tel. 348 5503882.



600 1^a SERIE, 1955, icona della motoriz. Italiana, 1^a serie con vetri scorrevoli prodotta per i primi 2 anni, iscrivibile alle 1000 Miglia, buone condizioni di conservazione, mot. orig. 633 cc, buona mecc., targhe nere ed interni orig. conservati, libretto a pagine. € 12.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it.



850 COUPE 1^aSERIE, 1968, certificata ASI, stupenda, originale, in ottime condizioni, Km 73.000, conservata. € 6.000. Tel. 335 6007178.



850 COUPE 1^a SERIE TIPO 100 GC, 06/1965, targhe (GE 26...) originali, vettura in perfette condizioni, sedili e pannelli in sky Bordeaux, disponibile libretto d'uso e manutenzione originale. UN SOLO PROPRIETARIO - ISCRITTA ASI. € 10.000. Tel. 348 5503882.



850 SPECIAL, 1970, vettura restaurata completamente, carrozzeria, motore, freni, gomme e fanali nuovi, da vedere, revisionata e assicurata. € 5.400. Tel. 335 8009188.

850 SPIDER BERTONE 2^aSERIE, ASI, completamente originale, conservata, stupenda, Km 78.000, targa e documenti originali, completa di hard top. Tel. 335 6007178.



BALILLA, 1934, ASI targa oro, quattro porte, quattro marce, ottime condizioni, doc. e targa originali, colore nero. € 22.000. Tel. 348 4069756. luigiserpelloni@libero.it.

DINO 2.0 COUPE BERTONE, 1968, completamente da restaurare sia di meccanica che di carrozzeria o per uso ricambi. Tel. 335 6007178.





CIRCOLO AUTOMOTOVEICOLI
D'EPOCA MARCHIGIANO
LODOVICO SCARFIOTTI



AUTOMOTOCUB
STORICO
ITALIANO

CAEM Lodovico Scarfiotti
tel/fax 0733 598576
mail: caem.scarfiotti@gmail.com
www.caemscarfiotti.it
Per informazioni:
Antonio Brachetta 331 2760019
Giovannino Ghizzone 347 0663862

30-31 MAGGIO 2020



RECANATI CIRCUITO COLLE DELL'INFINITO

2ª RIEVOCAZIONE STORICA PER MOTO D'EPOCA

DINO COUPÉ 2000, 1968, perfetta e originale, Km 26.000, colore giallo positano, motore in alluminio, vero Ferrari. € 65.000 non tratt. Tel. 335 7664019 - 335 6568028.
PANDA 30 S, 1985, 652cc, 20cv, ottime condizioni di conservazione sia internamente che esternamente, iscritta al Registro Fiat Italiano con CRS, targata Ve. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



RITMO 60 S 5 PORTE, 07/1985, targhe (RI 11...) e documenti originali dell'epoca, vettura totalmente restaurata. UN SOLO PROPRIETARIO E UN SOLO COLLEZIONISTA - ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. € 4.500. Tel. 348 5503882.



RITMO ABARTH 130 TC 2000CC, 01/1984, Targhe (BG 82...) e documenti originali dell'epoca - Doppie Chiavi - vettura SPORTIVISSIMA E DIVERTENTISSIMA da guidare. € 14.500. Tel. 348 5503882.



TOPOLINO C, 1953, omologata ASI targa oro, ottime condizioni, documenti e targa originali, colore verde, da privato. € 11.000. Tel. 348 4069756. luigiserpelloni@libero.it.
UNO FIRE 1.000 CC, 1985, tenuta perfettamente, colore bianco, usata regolarmente. Affare. € 1.600 tratt. Tel. 391 7784943.

FORD

A SEDAN TWO DOORS HARD-TOP, 1932, restaurata completamente, già targata italiana. Colore Verde acqua. Perfetta, praticamente come nuova. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



MODEL B SEDAN, 1933, splendida vettura in ottime condizioni, stesso modello usato da Bonnie & Clyde, restaurata mantenendo le caratteristiche originali, motore 4 Cil. con cambio manuale 3 marce, provenienza Argentina sdoganata in Italia. € 27.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



MUSTANG, 1966, 6 cil., 3.300 cc, automatica, restauro di carrozzeria maniacale con fondi nuovi, sabbata totalmente, primer, fondo, verniciata nero lucido, cruscotto, carburatore e numerosi pezzi nuovi. Da fare freni e tappezzeria sedili, book fotografico. € 18.500. Tel. 336 661353.



HONDA

ACCORD COUPÉ 2.0 (HONDA OF AMERICA/CG4), 1999, alimentazione benzina/metano, cilindrata 1997 cc, sedili in pelle riscaldabili, otto gomme seminuove 195/65 R15 (4 antineve), Km 233.000, revisionata, tetto apribile, airbag, ABS, cruise control. € 1.400. Tel. 338 9902575. mazziliriccardo@yahoo.it.

INNOCENTI

MINI COOPER 1.3, 1972, completamente restaurata, rossa con tettuccio nero. € 14.000. Tel. 338 8630047.
MINI MINOR MK III, 1971, ASI, rosso e tettuccio nero, mai riverniciata, sempre in garage asciutto e copriauto, interni ancora nuovi, 5 cerchi in lega, marmitta centrale, salva coppa, ecc... uniproprietario dall'immatricolazione, prime targhe, libretto e foglio complem. € 8.900. Tel. 349 6844119.

Borghi Automobili
dal 1919

La più grande disponibilità di ricambi per auto inglesi pronta consegna.

Tutti i modelli di volanti Moto-Lita

Consulenza telefonica - Spedizioni giornaliere

ALFA ROMEO LUMENITION SU Moto-Lita MG MORGAN

20144 Milano • Via Trezzo d'Adda, 14 • Tel. 02474051 - 02427827 • Fax 024222996 • e-mail: info@borghiautomobili.it • http://www.borghiautomobili.it

AFRA
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it - Internet: www.afra.it

www.asimarket.it



SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESÌ

RICAMBI PER JAGUAR - MG - TRIUMPH - ROLLS ROYCE



SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET



MERCEDES-BENZ 190 SL ROADSTER

Realizzata tra il 1955 e 1962, prodotta in circa 26.000 pezzi. Completamente restaurata a nuovo, è stato dato valore al suo carattere automobilistico che la pone tra il segmento delle oldtimer normali e delle auto classiche particolari con le sue caratteristiche degne di nota documentate.

Esterno: Rosso
Interni: Pelle Nera

Anno: 1962
Motore: rifatto a nuovo

Cilindri: 4 in linea, 1.884 cc
Potenza: 77kw/105cv (HP)

Equipaggiamenti: pneumatici a fascia bianca, radio Beker, bracciolo centrale, orologio carica manuale, set di valigie su misura artigianali.

Prezzo dopo Visione

MERBAG

MERBAG Classics
Via Daimler 1 - 20151 Milano
Tel. 02 30258300 - www.merbag.it

JAGUAR

420, 1968, auto pari al nuovo, cerchi a raggi, color piombo, appena tagliandata, accetto parziale permuta. € 15.000. Tel. 333 9813848.

E TYPE 4.200 ROADSTER, 1969, ASI, CSAI, FIVA. Visibile a Brescia. € 84.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



MK II 3.4, 01/1964, targhe (NO 17...) e doc. orig. dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, interni in pelle totale Connolly tabacco, cruscotto in radica di noce originale, disp. rarissima carpetta originale Jaguar comprensiva di libretto d'uso e man. orig. € 32.000. Tel. 348 5503882.



MK2, 1965, 3.442cc, con cambio manuale, raggi cromati in ottime condizioni, targata italiana, revisionata. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



XJ R - 4.0 - supercharged, ottime condizioni, 144000 km, unico proprietario, full optional, pelle chiara, bluetooth, aria condizionata, documentazione di servizio originale, automatica, italiana. € 12.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



XJ S - 5.3 CC 12 CIL. - CABRIO, 1992, ottime condizioni, 75000 km, tagliandata, blu con pelle blu e cappotta blu, Automatica, aria condizionata, sedili elettrici. € 35.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



XJ S - 5.3CC 12 CIL. - COUPE', 1986, ottime condizioni, aria condizionata, pelle chiara, bluetooth, documentazione originale, automatica, italiana. € 22.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



XJ SC 5300 V 12, 1988, targa originale italiana, 2 proprietari, full optional, visibile a Brescia. € 32.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



XK 120, 1951, omologata ASI targa oro, vettura perfetta sia di motore che di interni, colore verdino. € 65.000 non tratt. Tel. 333 2565870.

LANCIA

APPIA 2ª SERIE, 1956, omologata ASI targa oro, grigio camping, interni in panno Lancia, guida a destra, ottima in tutto, visibile a Campobasso. Prezzo a richiesta. Tel. 334 8359045.

APRILIA "TRASFORMABILE", 1939, omologata ASI, fuoriserie Pininfarina, targhe originali, condizioni pari al nuovo. Prezzo adeguato alla sua importanza, rarità e condizione. Tel. 339 7080407.



ARDEA, 1952, omologata ASI targa oro, color carta zucchero, accetto parziale permuta, inoltre dispongo di motori per Fiat 514/515 e Fiat 1500 spider. € 15.000. Tel. 333 9813848.

FLAMINIA 2.5 COUPE' PININFARINA, 1960, restauro conservativo completo, motore nuovo, cromature nuove, freni e servosterzo rigenerati, carrozzeria nuova bianca, selleria completa. A richiesta invio altre informazioni e foto. Prezzo dopo contatto. Tel. +39 3500650580.

FLAMINIA 2.8 3C SUPER SPORT ZAGATO, 03/1965, targhe (CN 88...) vettura totalmente restaurata, interni in pelle nera. Matching numbers e matching colors. OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO. € 345.000. Tel. 348 5503882.



FLAMINIA TOURING SUPERLEGGERA GT 2500, 1962, 3 carburatori, totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 118.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



FLAVIA ZAGATO, 1964, omologata ASI, mai restaurata, conservata in condizioni originali, bellissima, Km 25.000 da nuova. Prezzo da concordare. Tel. 328 6590715.

FULVIA MONTECARLO, 1975, omologata ASI targa oro, restauro conservativo nel 2014 di carrozzeria e meccanica documentato con foto, targhe originali. € 23.000. Tel. 346 3045499.

FULVIA GTE TIPO 818.310 1298CC, 07/1969, targhe (GE 39...) e documenti originali dell'epoca, vettura totalmente conservata, interni in Vipla bordeaux. UN

SOLO PROPRIETARIO E UN SOLO COLLEZIONISTA. € 7.000. Tel. 348 5503882.



GAMMA 2000 CARBURATORI, 07/1983, 2ª serie 830 AB2 2, targhe (TO W9...) e documenti originali dell'epoca, vettura conservata maniacalmente, interni in panno blu lancia originali, servosterzo. OTTIME CONDIZIONI. € 8.500. Tel. 348 5503882.



THEMA 2.0 I.E. 1ª SERIE TIPO 834 B, 10/1986, targhe (TO 39...) e documenti originali dell'epoca, km 97.127 originali e certificati, vettura interamente conservata, sedili e pannelli in vellutino marrone. UN SOLO PROPRIETARIO E DUE COLLEZIONISTI. € 3.800. Tel. 348 5503882.



LAND ROVER

RANGE ROVER 2.5 TD, 1999, omologata ASI, colore verde inglese, interni in velluto grigio, doppio treno completo di ruote in lega estive e invernali, Km 137.000, sospensioni modificate, radio con CD e navigazione originali, bellissima, condizioni ritrovabili. € 8.300. Tel. 348 5182377.

RANGE ROVER 4.0 SE - P38, 1997, alimentazione a benzina, ottime condizioni, pelle, aria condizionata, sedili elettrici, automatica, catalizzata, radio cd originale. € 8.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



RANGE ROVER 3.900 SE VOGUE, 1990, colore verde metallizzato, interni in pelle grigia, 5 porte, GPL, Km 120.000, 8 V, molto in ordine. € 9.500. Tel. 320 8078440.

RANGE ROVER CLASSIC 3.9 VOGUE SE, 1992, ottime condizioni, pelle, aria condizionata, sedili elettrici, tetto apribile, automatica, catalizzata, 143000km, radio. € 19.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



AUTOMOTO COLLECTION

23.24

MAGGIO 2020



PARCO ESPOSIZIONI NOVGRO - MILANO / LINATE AEROPORTO →
+39 02.70200022 - autocollection@parcoesposizioninovgro.it - parcoesposizioninovgro.it



PERIZIE PROFESSIONALI VALUTATIVE

- Auto e moto classiche, sportive e speciali.
- Analisi eseguite a domicilio in tutta Italia ed all'estero.
- Gestione restauri per conto terzi.
- Tutela legale sulla congruità del valore del veicolo in caso di furto o sinistro.
- Iscritto alla Camera di Commercio di Milano e al Collegio Lombardo Periti.
- Supporto legale nel caso che il veicolo in oggetto non corrisponda a quanto dichiarato dal venditore.

COMPRESERETE A SCATOLA CHIUSA? FATE CONTROLLARE E VALUTARE L'AUTO O LA MOTO DA UN ESPERTO PRIMA DI COMPRARLA!

Dr. Luca di Grazia, MI, Tel. 02 87067502 - +39 335 240 700 luca.di.grazia@usa.net



CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE E MOSTRESCAMBIO

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezozoclassicmotors.it - info@arezozoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: 9/10 GENNAIO 2021** - AREZZO FIERE - 21.000 mq coperti - Orari pubbl.: Sab 8.30-19 - Dom 8.30 - 18.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337/645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: 23/24 MAGGIO 2020** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mq - Orari pubbl.: 8.00 - 19.00.

BORGIO D'ALE - VC - Ruote Storiche in Canavese - Tel. 0125 641803 Fax: 0125 644849 - www.ruotestorichecanavese.it - **29ª MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO, CAMION, BUS E TRATTORI D'EPOCA: EVENTO ANNULLATO** - Presso area mercato ortofrutticolo uscita casello Cigliano-Borgio d'Ale dell'A4 - Orario pubbl.: sab: 9 - 19 - Dom: 9 - 17 - **INGRESSO LIBERO**.

BUSTO ARSIZIO - VA - Moto Club Anni '70 - **MOSTRA SCAMBIO - AUTO BICI MOTO D'EPOCA E RICAMBI: 17/18 OTTOBRE 2020** - MALPENSA FIERE - Esposizione gratuita auto di privati - Ingresso 5 euro - Orari pubblico: sabato e domenica: 8.30 - 17 - Info: 338 2016966 - info@automotodepoca.eu - www.automotodepoca.eu

CAORLE - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 347 5883200 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA-24ª Mostroscambio Internazionale: 26/27 SETTEMBRE 2020** - Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobili, scambio/vendita anche tra privati. Info e prenot.: EPOCA CAR - S. Stino di Livenza (VE). Tel. e fax 0421 311659 - 347 5883200 - www.epocacar.com

CEREA - (VR) - MMS D'EPOCA - per info: 320 6009030 - 348 4154649 - **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO: 16/17 GENNAIO 2021** - presso Area Exp. Via Oberdan - prenotazione obbligatoria.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **50ª MOSTRASCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 6/7 FEBBRAIO 2021** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 metri dal casello Cesena Nord della A14.

FERRARA - AMP srls - 348 9590995 - www.automotodelpassato.com - **MOSTRASCAMBIO D'OTTOBRE - SABATO 3 OTTOBRE 2020** - FERRARA FIERE - Auto, Moto, Bici, Trattori, Modellismo, Automobili e Ricambistica varia.

FORLÌ - Fiera di Forlì - Tel. 0543 1991928 - **OLD TIME SHOW: MARZO 2021** - Oltre 40.000 mq di cui 20.000 al coperto. Orari per il pubblico: sabato 8.30 / 19.00 - domenica 8.30 / 18.00. Orari espositivo: venerdì 9.00 - 18.00 - sab. 6.00 - 8.00.

GROSSETO - Grossetofiere s.p.a., via Mameli 17 - 58100 Grosseto - Tel. 0564 418783 - fax 0564 / 425278 - www.grossetofiere.it - info@grossetofiere.it - **MOSTRA SCAMBIO AUTO - MOTO D'EPOCA, MODELLISMO E PEZZI DI RICAMBIO - DATA DA DEFINIRSI** - Centro Fiere di Braccagni (GR) - Orario continuato dalle 9.00 alle 18.00.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **44ª MOSTRASCAMBIO: 4/5/6 SETTEMBRE 2020** - Autodromo di Imola. Prenotazione degli spazi obbligatoria. Gli espositori che hanno già usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club - Prima prenotazione inviare fax al n°0542/698315.

IMPERIA - LIGURIA CLASSIC - PORTO TURISTICO CALATA ANSELMINI - Tel. 380 6355661 - 329 2154756 - info@mercatoretro.it - www.mercatoretro.it - **3ª MERCATORRETRO: DATA DA DEFINIRSI** - Esposizione e vendita auto, moto, cicli, accessori, modellismo, nautica cose del passato, mostrascambio, antiquariato, vinile, novità motoristiche, incontri informativi, club e registri storici, posizionato a pochi metri dal mare. Ingresso gratuito, area coperta e scoperta, obbligatoria la prenotazione.

MODENA - ModenaFiere e Vision Up srl - Tel. 059/4924794 - Fax 059/4924793 - info@motorgallery.it - www.motorgallery.it / MODENA MOTOR GALLERY. **MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA**, in contemporanea Gran Mercato di accessori e ricambi: **26/27 SETTEMBRE 2020** - presso ModenaFiere. Ingresso € 10; ridotti € 8. Orari al Pubblico: sabato 9-19; domenica 9-18.

NIZZA MONFERRATO - AT - Monferrato Veteran Motor Club - tel. 0141 721492 - 348 5173255 - **32ª MOSTRASCAMBIO AUTO, CICLI, MOTO D'EPOCA, RICAMBI E ACCESSORI: 12/13 SETTEMBRE 2020** - P.zza Garibaldi - Area espositiva: 18.000 mq - Orari: 8.30 - 18.30 - Gli spazi espositivi, al coperto e all'aperto, sono a prenotazione.

NOCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori- **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: DATA DA DEFINIRSI** - per informazioni: 0828 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net

NOVEGRÒ - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **AUTOMOTO COLLECTION: 23/24 MAGGIO 2020** - Parco Esposizioni di Novogro - Segrate (MI) - Superficie coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il pubblico: ven. 14,00 - 18,00 sab. 8,30 - 18,00; dom. 8,30 - 17,00.

PADOVA - Intermeeting Srl - Tel. 049 7386856 - Padova Fiere, via Nicolò Tommaseo, 59 - www.automotodepoca.com - info@automotodepoca.com - **SALONE INTERNAZIONALE DI AUTO E MOTO D'EPOCA: 22/23/24/25 OTTOBRE 2020.**

PARMA - Fiere di Parma - 0521 9961 - fax: 0521 996235 - m.mora@fiereparma.it - www.mercanteinfiera.it - **MERCATEINAUTO: 3/4 OTTOBRE 2020 - AUTO MOTO D'EPOCA, RICAMBI E AUTOMOBILIA** - Padiglione 2 - Orario operatori venerdì: 15 - 19 - Orari pubblico sabato e domenica: 9.30 - 19.

REGGIO EMILIA - Club Auto Moto d'Epoca Reggiano - Tel. 0522 703531 (solo il Merc. dalle 21 alle 24) - 333 4388400 (dopo le h. 19.00) - Fax 0522 930428 - mostrascambio@camerclub.it - **MOSTRASCAMBIO: 10/11 OTTOBRE 2020** - Tutti gli spazi (sia al coperto che all'aperto) sono a prenotazione, compreso il settore E. Ingresso € 12 - rid. € 10. Orari: sab. 8 - 18.30 - dom. 8 - 17.

ROMA - Organizzazione Miti e Motori, 328 7867721 - 333 6175244 - Fax 06 62298727 - ilmegliodimillennium@hotmail.it - www.millenniummotori.it - **IL MEGLIO DI MILLENNIUM RITORNA A CAPANNELLE - DATA DA DEFINIRSI** Ippodromo Capannelle via Appia 1245 (Gran Raccordo Anulare, uscita 23 direzione centro) XXVI edizione. Orario al pubbl.: 9.00-18.00. Si consiglia la prenotazione.

SAN MARCO EVANGELISTA (CASERTA) Tel. 0828 / 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: 28/29 NOVEMBRE 2020** - presso A1EXPO Viale delle Industrie, 10 - San Marco Evangelista (CE).

SORA - FR - Coimar Bruni - Tel. 0776 813179 - Fax 0776 813799 - **41ª MOSTRA SCAMBIO edizione autunnale: 16/17 MAGGIO 2020** - Fiere di Sora - Località S. Domenico - Tutto Coperto - Posto auto: € 30 Ingresso € 9.

TORINO - Bea s.r.l. - Tel. 011 350.936 fax 011 667.05.17 - www.automotoretro.it - info@automotoretro.it - **AUTOMOTORETRO' IL COLLEZIONISMO DEI MOTORI - SALONE INTERNAZIONALE: 28/29/30/31 GENNAIO 2021** - Lingotto Fiere.

TREVISO - Associazione Sport Show - Tel. 335 6610134 - Fax 0422 913140 - www.sportshow.it - mostrascambio.tv@gmail.com - **13ª MOSTRASCAMBIO CITTA' DI TREVISO - 10/11 OTTOBRE 2020.** Zona Dogana - Treviso

VALLO DELLA LUCANIA - SA - Fiere di Vallo - Tel. 0974 67040 - www.autorevivalclub.it - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA - 6/7 MARZO 2021** - 6.000 mq coperti, 30.000 mq scoperti - Ingresso € 5 con parcheggio int. fiera - Gli spazi int./est. ai pad. sono a prenot. obbligatoria - Orario: Sab. 8.30/18.00 - Dom. 8.30/17.00.

VERONA - INTERMEETING SRL - tel. 049 7386856 - info@veronalegendcars.com - www.veronalegendcars.com - **QUARTIERE FIERISTICO VERONA FIERE - VERONA LEGEND CARS: 9/10 MAGGIO 2020 - 40000 m² di area espositiva coperta - 50000 m² all'aperto dedicati ad attività "dinamiche" - 12000 posti auto per i visitatori - orari venerdì sabato e domenica: h 9 - 19.**

VILLANOVA D'ALBENGA - SV - Club Ruote D'epoca Riviera dei Fiori - **42ª MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: 5/6 DICEMBRE 2020** - CENTRO STORICO DI VILLANOVA D'ALBENGA: 1500 m² COPERTI - E' necessaria la prenotazione - Per gli Espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbits - Tel/Fax : 0141 993766 - 339 1135501 - salvatore.manno@email.it - info@ruotedepoca.it

VILLA POTENZA - MC - Circolo Auto-Moto d'Epoca Marchigiano "Lodovico Scarfiotti" - tel. 366 1886343 - fax 0712504821 - mostrascambio@caemscarfiotti.it - www.caemscarfiotti.it - CENTRO FIERE DI VILLA POTENZA (MC) - **38ª MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, RICAMBI, ACCESSORI D'EPOCA: 28/29 NOVEMBRE 2020** - Orari esp.: ven: 10 - 17; sab: 07 - 08; dom: 07 - 08. Orari pubbl.: sab: 08 - 18; dom: 08 - 16.

LOTUS

SEVEN S4, 1970, rara guida a sinistra, italiana da sempre, condizioni pari al nuovo, visibile a Brescia. € 26.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



MASERATI

MERAK 2000 GT, 1980, omologata ASI targa oro, acquistata nel 2010 con Km 22.000, oggi 39.000, colore orig., manutenzione eseguita da off. Maserati, rifatto tappeti sostituito pneumatici, il condizionatore usa ora il gas R134/a, elettroguida, revisionata fino al 01/08/21. € 64.000 tratt. Tel. 392 1811326. piergio12@virgilio.it.



MERCEDES

190 E 2.3 - 16 W201 1ª SERIE, 02/1988, targhe (T0 35.... H) e documenti originali dell'epoca, perfettamente conservata, cerchi in lega originali, disponibile libretto service e tagliandi con timbri Mercedes. EC-CELSA. € 27.500. Tel. 348 5503882.



200 T, 1988, ASI, benzina, KM 148.000 originali, colore blu, meccanica, carrozzeria ed interni ottimi, gomme nuove, revisione aprile 2021. € 6.000. Tel. 339 6616415.

200 E CABRIO, 1994, omologata ASI 2º grado, colore grigio, interni neri, capote elettrica nera, autovettura in ottimo stato, Km 128.000 originali, riscaldamento rimesso a nuovo. Valuto permuta con Alfa Romeo di mio gradimento. € 14.000 non tratt. Tel. 366 1991552.

220 SE, 1963, targhe e libretto originali, perfetta di carrozzeria e meccanica, da restauro percorsi 400 Km. € 15.000. Tel. 346 7922632. francesco.cervesi@gmail.com.

220 SE CABRIO, 1963, ASI, ristrutturata di carrozzeria e meccanica, percorsi Km 20.000 da 2005, targhe, documenti e tappezzeria orig., compreso una lunga lista di ricambi di motore e carrozzeria. € 65.000. Tel. 348 4107901.



220 SE CABRIOLET, 1964, perfetta, condizioni di meccanica e carrozzeria impeccabili, visibile a Brescia. € 94.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



230, 1966, omologata ASI targa oro, vettura in ottime condizioni generali, targhe e libretto originali. Visibile a Bergamo. € 16.800. Tel. 328 4589433. fabiobergamini92@gmail.com.



240 DIESEL (ASPIRATO), 1982, ASI, colore originale verde, perfetta, conservata in ottime condizioni, sempre in garage, usato benissimo. Prezzo affare. Tel. 345 3179578.

250 SL PAGODA, 1967, omologata ASI targa oro 3º grado, perfetta, restauro totale documentato, Km 16.800, per inutilizzo, da privato. Tel. 388 7423299.

280 SE W116, 01/1976, targhe (MO 53....), vettura conservata, doppie chiavi, aria condizionata. ISCRITTA ASI. € 9.000. Tel. 348 5503882.



300 D ADENAUER, 1959, uno di 3077 esemplari prodotti. Splendida, visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 info@cristianoluzzago.it.



300 TDT TURBODIESEL, 1983, ottime condizioni, 380000 km, tagliandata, perfettamente restaurata, automatica cambio volante, ABS, clima, sedili tessuto meravigliosi, automatica, 7 posti, Sedili supplementari posteriori. € 22.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



500 SL (W 107), 1985, colore nero con interni biscotto, autoradio Becker front originale, ma new model, sempre tagliandata in Mercedes, Km 140.000, uso quotidiano, sempre in garage. € 48.000. Tel. 335 1273225. lelio_mondella@yahoo.it.



SL 230, 1967, ASI targa oro, 2 proprietari, bollo e assicurazione pagati e revis. nel 2019, colore beige, capote testa di moro più hard top, interni in cuoio, volante bianco, 2 posti più divanetto post., radio Blaupunkt, iniezione, servosterzo. € 80.000. Tel. 335 209276. mvidal@maivive.com.



SL 280 V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft-hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. €110. Tel. 333 3547372.



SL 350 CABRIO, 1972, verde Mercedes, capote verde, splendida carrozzeria, perfetta di motore, cambio manuale, da amatore, causa mancanza spazio. Tel. 349 7308668.

SLK 200 K, 2000 cc, sovralimentato, benzina, 120 Kw, cambio manuale, decappottabile elettricamente. € 5.800. Tel. 335 390241. info@scarpettacarrelli.com.



MG

A 1500, 1958, auto restaura totalmente quasi completata, colore azzurro turchese originale, interni in pelle nera Moss, da ultimare solo la ciclistica, cerchia a raggi, documenti regolari da immatricolazione, ottimo restauro, posso anche completarla. € 25.000. Tel. 339 2429719. morreale.diego@libero.it.

IN PRIMO PIANO

SUPER PREZZO

SOLO DA SILVAUTO



In conformità ed in rispetto alle nuove direttive governative dei competenti stati saremo presenti alle seguenti fiere:



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA (STRADALE) "FILO DIRETTO 348.5503882"

11/1965, Condizioni immacolate da concorso, vettura di altissimo prestigio collezionistico.

ORIGINALE AL 100% - PRODOTTA SOLAMENTE IN 488 ESEMPLARI

€ 329.000

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200

Tel. 035/830800 (R.A.)

Whatsapp - 389 5799775

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 5.000.000,00 I.V.



silvauto.it - silvautoclassics.com

APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00

Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

A 1500 COUPE', 1957, omologata ASI ORO, compl. restaurata con foto e fatture, rispettando l'originalità in tutti i dettagli, certificazioni British Heritage e MG Car Club. € 37.800 tratt. Tel. 328 2454909 info@cristianoluzzago.it.



A ROADSTER, 1958, 1500cc, guida a sx, con capote nera e finestrini laterali, cerchi a raggi, portapacchi cromato e ventola supplementare. Altre MGA Roadster visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TF 1250, omologato ASI oro, restaurato con documentazione fotografica, perfetta, visibile a Brescia. € 39.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



YA, 1949, 1250cc, targata italiana, tetto apribile, funzionante. € 13.600. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MORGAN

4/4, 1985, 4 posti, guida a sx, 1600 Ford, con capote e finestrini, raggi, fendinebbia, parabrezza abbattibile, riverniciata, lavori eseguiti documentati da foto, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MORRIS

COOPER S MK2, 1966, ORIGINALE ITALIANO, ottime condizioni di conservazione originali, meccanica ottima, completa di tutti i dettagli di meccanica originali. Visibile a Brescia. € 39.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.



OPEL

KADETT 1.3 S, 1988, in parte restaurata, frizione nuova, GPL fino al 2023, a collezionista/amatore, prezzo modico, modello SW. Tel. 338 1083638. luigipollini@gmail.com.

PEUGEOT

106 RALLY 1300 CC, 1995, omologata ASI targa oro, perfetta, più 4 cerchi in lega gommati. € 10.000. Tel. 346 6215965. danielerizzini@gmail.com.



PORSCHE

356 A T1, 1957, certificato ASI e Porsche, eleggibile 1000 Miglia, appena restaurato, documentazione fotografica e fatture dei lavori eseguiti. Visibile a Brescia. € 118.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



911 CARRERA 996, 1998, iscritta ASI, coupé, Km 70.350 reali, tagliandi in concessionaria, 3.400 cc, uniproprietario, inurtata, occasione, grigio met., tetto apribile, tutti gli optional originali, antifurto sat., tenuta in modo maniacale, sempre in garage, da amatore. € 29.000. Tel. 349 4396355.



911 S 2000, 1967, scocca relitto con mozzi ruote e ciclistica. No perditempo. Tel. 320 8078440.

911 SC CABRIOLET, 1983, omologata ASI, italiana da sempre, motore e carrozzeria perfetti, Km 109.000, interni nuovi originali, molto rara. € 65.000 tratt. Tel. 339 3823221. carloantonionimonti@gmail.com.



924 ALLESTIMENTO TURBO, 1987, completa di meccanica, cerchi originali, solo per restauro totale o per ricambi, sprovvista di documenti. € 1.600. Tel. 348 4451122 - 0544 523012. info@dradicar.it.

924 S MARCE, 08/1978, Targhe (PS 19...) e libretto originali dell'epoca, italiana da sempre - VETTURA PERFETTA per assaporare la raffinata sportività ed eleganza PORSCHE ad un prezzo ancora alla portata

di ogni collezionista. € 10.000. Tel. 348 5503882.



964, 1989, condizioni stupende, appena tagliando, 11.000 euro di fatture lavori, visibile a Brescia. € 64.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



993 CARRERA 2 CABRIOLET, 1995, omologato ASI targa oro. Visibile a Brescia. € 66.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.



BOXSTER S 3200, 1999, auto in ottime condizioni, effettuati 111 controlli dalla casa madre, colore grigio, interno nero, da vedere. Prezzo trattabile. Tel. 366 1991552.

RENAULT

4 850 CC, 1982, omologata ASI, revisionata di motore, impianto elettrico, gomme nuove 4 stagioni, batteria nuova, cerchi in lega, pronta per qualsiasi percorrenza, per trasferimento all'estero. € 3.900. Tel. 347 3677994. davidbarra66@hotmail.com.



IN PRIMO PIANO

RARA

DA AVERE



In conformità ed in rispetto alle nuove direttive governative dei competenti stati saremo presenti alle seguenti fiere:



FIAT DINO COUPE' 2400 TIPO 135 BC "FILO DIRETTO 348.5503882"

03/1971, Targhe (BO 44...) e libretto a pagine originale dell'epoca - Condizioni immacolate da concorso, vettura di altissimo prestigio collezionistico. **VETTURA ITALIANA DA SEMPRE**

VETTURA MOLTO RARA PRODOTTA IN SOLI 2.398 ESEMPLARI € 60.000

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200

Tel. 035/830800 (R.A.)

Whatsapp - 389 5799775

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 5.000.000,00 I.V.



silvauto.it - silvautoclassics.com

APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00

Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

IN PRIMO PIANO



MG B ROADSTER - 1968 - 1.800cc

Old English White (avorio), con capote nera, overdrive, radiatore olio, volante in legno, raggi. Vettura precedentemente in uso prima di essere smontata e realizzati lavori. Sono state ricostruite le parti utilizzando una lamiera 10/10 lavorata a freddo presso le nostre officine, è stata riverniciata, ha raggi nuovi, guarnizioni sostituite, gomme nuove, capote nuova, moquette dell'abitacolo e del baule nera nuova, cromature restaurate, carburatori, radiatore e strumenti revisionati, e molto altro. Le parti smontate sono state controllate prima del rimontaggio e di queste quelle usurate sono state sostituite. Il nuovo proprietario sarà il primo a riportare di nuovo su strada questa vettura dopo i lavori eseguiti.

NERVESAUTO
Vetture classiche e sportive... Sport and Classic Cars

Per info: 335 82 62 808 (Olivotto - Nervesauto) - 0422 779 222 (pomeriggio)
info@nervesauto.com - www.nervesauto.com

ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD, 1960, ASI targa oro, bicolore, prezzo interessante. Tel. 338 9369456.

SILVER SPIRIT, 1981, ASI, 79.000 miglia, pneum., radiatore, spinterogeno, cavi, candele, guarnizioni, coll. scarico, marmitta, tutto nuovo, revisionata. € 9.000. Tel. 335 6111657.



VOLKSWAGEN

GOLF CABRIOLET MK1 1.8 GLI, 1985, ASI, 138.000 Km, tagliandata, revisionata, bollata, diversi lavori eseguiti, gancio traino, copertura capote, assetto regolabile, a disposizione anche molle orig., tagliando completo di candele, sostituita pompa benzina, gomme posteriori e tergi. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



GOLF GTI MK1, autovettura non restaurata, tutto originale, vernice in maggior parte originale, esterni e interni come nuovo, motore completamente rifatto, ottimo stato 1A. investimento garantito. Tel. 347 0010234.



MAGGIOLINO 1200 CC, 1969, ottima, conservatissima, in buone condizioni, pronta all'uso, targa e documenti originali, solo 2 proprietari, sempre in garage, nessun difetto, per inutilizzo. Prezzo affare. Tel. 345 3179578.

ALTRE MARCHE

ASA 1000 GT "LA FERRARINA", 1965, rarissima, restauro da concorso, condizioni pari al nuovo. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



ASHLEY BARCHETTA 1172 CC, 1961, omologata ASI, restaurata, guida a dx, cambio a 3 marce, targhe italiane, carrozzeria in vetro resina, solamente 107 esemplari costruiti. € 33.000. Tel. 349 3186007.



BERTONE FREECLIMBER, 1991, omologata ASI, alimentazione benzina e gas, assetto e motore nuovo. € 4.000. Tel. 328 0737475. ennio.spadini@gmail.com.
BRISTOL VR DOUBLE DECKER BUS, 1978, raro bus a due piani originale inglese, ideale per trasformazione

in altro utilizzo, versione SL3 - Short/Low, conservato, meccanica funzionante, 70 posti, targhe e documenti Inglesi. € 10.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it.



MARCOS MANTULA 3500 V8, 1988, guida a sinistra, solo 35.000 km originali, come nuova. Visibile a Brescia. € 46.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



AGRICOLL

PER TRATTORI D'EPOCA, vari ricambi di molte marche quali Landini, Same, Fiat..... Tel. 0546 639055.

TRATTORE FIAT 25, veicolo a petrolio. Tel. 0546 639055.

TRATTORE OTO 25, funzionante. Tel. 0546 639055.

FUORISTRADA

DODGE M 37 B1, 1950, iscritta ASI, militare USA, con container, radio originale, 6 cilindri, 3.700 cc, revisionato, book fotografico. € 12.500. Tel. 336 661353. aless300568@libero.it.



SUZUKI SANTANA SJ410J CON HARD TOP/SOFT, 01/1986, omologata ASI 3° grado ai massimi livelli, targhe (BA 86...) e documenti originali dell'epoca, CONDIZIONI PERFETTE, INTERNI COME NUOVI, CONDIZIONI DI COMPLETA ORIGINALITA'. € 8.800. Tel. 348 5503882.



INDUSTRIALI E MILITARI

FIAT TP 50 DOVUNQUE, 1951, omologato ASI, con dispaccio militare, probabilmente l'unico esistente in queste condizioni di conservazione, con soli Km 355 originali, munito dei suoi accessori originali (pala, piccone, palanchino, catene ruote, brandine), 11 posti. € 30.000. Tel. 347 7832621.



KENWORTH W 900, 1974, trattore stradale con esenzione tachigrafo, ottime condizioni. € 40.000. Tel. 030 349264. info@gattitrasport.it.



LANCIA AUTOTRENO OFFICINA ESATAU GRO, 1950, da immatricolare (posso procurare dispaccio militare) motrice e rimorchio entrambi chiusi a volta, Km 10.058, funzionante, sano, unico rimasto in Sicilia. € 25.000. Tel. 347 7832621.



ROVER

216 COUPÉ, 1994, ASI targa oro, Km 59.500, ottimo stato, blu tahiti, conservata, mot. HONDA cv122, 200 km/h, antifurto, rev.7/2019. Sostituito: cuffie giunti, pompe freni e acqua, filtro olio e benzina, olio motore, liq.raffreddam., cinghia/cusc. distrib., 4 pneum. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

MINI COOPER, 1993, omologata ASI con CRS, livrea Montecarlo rosso-bianco, conservata perfettamente, originale, uniproprietario dal 1996, sempre in uso regolarmente, diversi recenti lavori effettuati. Visibile a Milano. € 5.500 tratt. Tel. 349 3686823. bolsimassim@gmail.com.

PG 2000 TC, 1983, ottime condizioni, restaurata. Manuale, pelle rigenerata in ottime condizioni. € 10.800. Tel. +39-3479565265. www.britisgarage.it



TRIUMPH

TR3 RHD, 1957, eleggibile Mille Miglia, totalmente restaurato e super accessorizzato. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



TR3A, 1957, omologata ASI targa oro, restauro maniacale, può partecipare alle Mille Miglia. Prezzo su richiesta. Tel. 338 6692861. stenio.odonti@alice.it.



MOTO

AERCAPRONI CAPRIOLO 75 1° SERIE, 1951, con ammortizzatori a compasso, riverniciato, gomme e cerchioni nuovi, il motore va benissimo (parte appoggiando il piede sulla pedivella), targhe in ferro, invio foto a richiesta. € 2.400. Tel. 349 6844119.

AERMACCHI-HARLEY DAVIDSON ALA D'ORO 250, 1964, modello interamente originale, condizioni eccellenti, perfetta per partecipazione a rievocazioni storiche. Tel. 333 2123354. luagub@libero.it.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



AERMACCHI HD 350 SPRINT, 1971, esemplare unico, carrozzeria Sprint, motore TV originale della casa non modificato, cambio a 5 marce, restaurato professionalmente e totalmente, motore e telaio stesso numero. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.
BENELLI LEONCINO 195 CC, 1956, 4 tempi, modello sport, caduta ingranaggi, documenti da passaggio, targa d'epoca, rimessa a nuovo, bellissimo, FMI. Tel. 328 9152518.
BMW 1200 16V SMIT SIDECAR, con retromarcia, motore completo di cambio con apparecchio per retromarcia e centrale abs, ecc... Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



CICLOMOTORI 50 CC, 4 esemplari, tutti funzionanti, modelli da donna, 3 Benelli, 1 MBM, con libretti. € 500. Tel. 328 9152518.

DNEPR MT 10, 1980, 649 cc, 32 CV, cambio a 4 marce, 1.120 Km effettivi, colore nero. € 1.500. Tel. 328 3290628. alfredopomante@libero.it.

GARELLI VELOMOSQUITO 515, 1955, motore a 3 marce, vernice originale colore rosso, completo e funzionante con libretto. € 590. Tel. 349 6844119.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI oro, ottimo stato, km.29.200, conservata, cc 395, blu/azzurro met., scad.rev. 7/2019, completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pasticche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

HONDA FOUR 500, 1975, omologata ASI, libretto originale, Km 23.000, colore marrone/nero, moto conservata in condizioni eccellenti. Tel. 340 4136470.

KAWASAKI 650 Z, 1978, unico proprietario, ferma da 10 anni per decesso del proprietario, motore non bloccato, buone condizioni generali, documenti originali ok. € 2.900. Tel. 338 7740921.

LAMBRETTA 150 LI SPECIAL, 1964, III° serie, colore argento, completamente restaurata in ottime condizioni. € 3.000. Tel. 0372 743549 - ore pasti.

MOTO DA CORSA, 6 esemplari, Minarelli 80 P6, Aermacchi Aletta 125, Moto Morini 7bello, Ducati 175, Motobi 250, Aermacchi 250, tutti a prezzo di realizzo, in blocco oppure singolarmente. Invio ulteriori foto a chi interessato. Tel. 340 5397100.



MOTO GUZZI 500 FALCONE SPORT, 1960, condizioni come nuovo, omologata FMI. Al miglior offerente. Tel. 0331 306722 ore ufficio - 348 7307081.

MOTO GUZZI 500 FALCONE TIPO "AMERICA", 1967, omologata ASI targa oro, molto bello, documenti regolari € 8.500, più Gilera 150, restauro totale, documenti regolari, tre marce € 3.200. Tel. 059 549226.

MOTO GUZZI AIRONE 250 SPORT, 1952, restaurata 25 anni fa, pari al nuovo, mai usata. € 6.800 poco tratt. Tel. 333 8758147.

MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1951, targa Oro FMI, omologata motocarrozzeria, ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MOTO GUZZI FALCONE 500 TURISMO, 1953, omologato ASI, moto in buonissime condizioni, perfettamente funzionante, tachimetro e contachilometri Smiths a trasmissione meccanica telescopica, documenti in regola, targa AL....., libretto a pagine. Prezzo interessante da concordare. Tel. 347 4286328.

MOTO GUZZI NUOVO FALCONE 500 NT, 1967, omologato ASI e FMI, Km 40.000, colore rosso, due proprietari, targa e libretto originali, ha partecipato a due Milano-Taranto, per inutilizzo, a Lodi. € 11.000. Tel. 349 3518152.

MOTO GUZZI P250, 1939, omologata ASI, documenti in regola. € 12.000 tratt. Tel. 345 0372113. ataj@libero.it.

MOTO GUZZI ZIGOLO 98 LUSO, integro ma solo per ricambi, visibile a Lodi. € 500. Tel. 349 3518152.

MOTO MORINI CORSARINI, 4 marce da uomo, 1 a 3 marce da donna, funzionanti con libretti conservati. € 1.000 quello da uomo e € 400 da donna. Tel. 328 9152518.

MOTOBICI CATRIA 175 LUSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

VM PULLMAN 125 CC 1° VERSIONE, 1953, colore grigio pietra, targa in ferro a quattro numeri, libretto verde, foglio complementare e misura, cambio a 3 marce a mano, pneumatici 3,50 x 15". € 1.200. Tel. 349 6844119. **PIAGGIO VESPA 150 CC**, 1956, modello "struzzo", restauro totale di alta qualità. Prezzo affare. Tel. 338 9369456.

SERTUM VARI MODELLI, Batua 2 esemplari, due 250 cc del 1938, un 250 VT4 completo con documenti, due bicilindrici 500 cc con documenti ok, vari ricambi, forcelle, marmitte piatte, ecc..... Per cessata attività. Prezzi dopo visione. Tel. 328 7894109.

YAMAHA TENERE XT 600, PRIMA Serie. SOLAMENTE 25.664 KM. Dotata di Bauletto. Condizioni splendide, completamente originale con avviamento a pedivella. € 3.800. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



YAMAHA XS 650, 1974, omologata ASI, perfetta, conservata da collezionista USA, meno di Km 10.000, introvabile nelle sue condizioni, immatricolata in Italia, esposta presso Dotoli M2. € 5.500 più pass. Tel. 338 2229591.



YAMAHA XT 600, 1986, iscritta ASI, tutta originale, colore bianco/rosso, ottime condizioni originali, documenti e targa regolari, ferma da 5 anni. € 2.500. Tel. 338 7740921.

NAUTICA

BARCA A VELA ECUME DE MER, anni '80, 8 metri di lunghezza, impianti elettrici ed idraulici nuovi, cime nuove e 3 giochi di vele in ottimo stato. 6 posti letto, cucina a gas, impianto di riscaldamento e bagno in cabina separata. Strumentazione di bordo NUOVA. € 4.900. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



VARIE

ATTREZZATURE VARIE, rivolte ad autofficine, nuove ed usate, inoltre dispongo di ricambi per Alfa, Lancia, Fiat, Maserati anni '50, '60 e '70. Tel. 333 2476148.

AUTORADIO D'EPOCA, anni '50, '60, '70, '80, '90, 2000, Blaupunkt, Becker, Philips, Grundig, Autovox, Condor, Voxson, Stereob, altoparlanti, consolle, antenne, anche elettriche, telefonare dopo le ore 18. Tel. 339 7704801. marcopirovano66@gmail.com.



BOLLI TUTTE LE MARCHE, TUTTI I MODELLI, 1928/1984, bolli d'epoca, auto, moto, motorini e camion, copie da originali dell'epoca con porta bollo. € 12. Tel. 388 1221569. s.badoni@virgilio.it.



TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19

02 31 38 30

"Si acquistano in blocco intere collezioni!"

www.tinycars.it

CASCHI AGV "AGO", super integrale, colore nero, misura Large con scatola, più altro stesso modello sempre nero ma con banda bianca e scatola, in perfette condizioni. € 250. Tel. 335 5426203.

COLLEZIONE QUATTORRUOTE, annate complete della rivista dal 1957 al 2014. Al miglior offerente. Tel. 338 7681456. giancarlo.cucchia@gmail.com.

G.P. MONACO - LA STORIA DAL 1929 AL 1960, volume unico, firmato dal Principe Ranieri, di tutti i piloti, classifiche, firme, con moltissime foto, unico. Prezzo dopo contatto. Tel. 0184 261275. studioroselli@yahoo.it.

LIBRETTI USO MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depilanti vendo. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



MODELLINO FERRARI TESTAROSSA, marca GIG, radiocomandato, con scatola. Tel. 338 7423299.

OGGETTISTICA PORSCHE, dispongo di un fermacarte in cristallo cm 8x5 con sagoma 911 SR Turbo, con scatola, proveniente dal Porsche Parade Europa 2002. Tel. 388 7423299.

PER ABARTH 850-1000, carburatore Weber 36 DCD7, in buonissime condizioni. € 550. Tel. 346 3045499.

PER ABARTH-595, carburatore-solex 28 ID1 revisionato. € 220 comp. trasp.. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO, dispongo di un motore 1315, Km 0, revisionato. € 4.500. Tel. 339 6316170. inga.esp78@libero.it.

PER ALFA ROMEO 1600 CC SS, dispongo di un motore più cambio non bloccato n°AR0012100739. Tel. 339 6316170. inga.esp78@libero.it.

PER ALFA ROMEO 1750 BERLINA, dispongo di un cambio funzionante. € 300. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 1900 CC BERLINA 1°SERIE, dispongo di 2 vetri anteriore e posteriore. € 400. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 2600 SPRINT, dispongo di un volante nuovo. € 300. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO ALFETTA, serie di 5 cerchi mille-ri-ghe 5 1/2 x 14, sanissimi e bellissimi, fori 4x98, marca Cromodora, girano perfettamente. € 300. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO DUETTO, 85/94, porte, cofani, paraurti, e altro materiale vario. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA 1.3 TI, 1968, dispongo di 2 porte posteriori, 1 porta anteriore destra, tutte complete (no ruggine), più un lunotto posteriore e parabrezza anteriore con anima per guarnizione e modanature laterali in acciaio inox. € 700. Tel. 348 7963749.

PER ALFA ROMEO GIULIA 1600, anni '60, dispongo di un volante Nardi nuovo. € 1.300. Tel. 339 6316170. inga.esp78@libero.it.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone, Duetto Osso di Seppia e Coda Tronca, ricambi vari di carrozzeria, di parti meccaniche e motori, compreso un cruscotto per seconda serie coda tronca più cerchi in lega. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA 1°SERIE, 1955, dispongo di un coperchio valvole. € 150. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER, paraurti, mascherine, lamierati vari, meccaniche complete, motori: 1315, 106, 502, 526, 548, con relativi carburatori. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SS, vetri, profili rasavetro, serrature, ponte, cavo freno a mano, freni a disco e altro, più per A.R. spider 1300/1600 vetri porte, più cofano baule Sprint. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT, 1962, dispongo di 2 paraurti anteriore e posteriore in ottimo stato. € 500. Tel. 360 332320.

PER AR 59, dispongo di specchietti retrovisori laterali nuovi. € 30 cad. Tel. 348 7356515.

PER BSA A65 (650 CC) - A50 (500 CC), manuale d'officina originale per lightning-firebird scrambler-spitfire-thunderbolt dal '69-'70 € 130, manuale d'officina originale stessi modelli del 1971 (olio nel telaio) € 120, catalogo parti di ricambio stessi modelli del 1971 € 70. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

PER CHEVROLET ANNI '60, due motori completi di cambio, uno per corvette e l'altro per pickup. Al miglior offerente. Tel. 338 9369456.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FIAT 1100 TV, 1955, motore n° 103.006, funzionante, percorsi Km 25.000. € 3.700. Tel. 335 8441162. micheleagostinone@libero.it.

PER FIAT 238 PRIMA SERIE, dispongo di una ruota di scorta con pneumatico originale Ceat. € 50. Tel. 335 5426203.

PER FIAT 500 / 600 / 103, modifica per avviare il motore con chiavetta al cruscotto. Tel. 339 1987696.

PER FIAT 500 F/L, testata motore nuova più bielle usate ottime. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 F/L, blocchi motore e 2 motori completi. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 600 MULTIPA, dispongo di un motore originale serie 008. Tel. 339 1987696.

PER FIAT TOPOLINO C, balestra anteriore trasversale rigenerata a nuovo, più carburatore revisionato Weber DRS 22, perfetto. € 150. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO C, traversa anteriore rigenerata a nuovo più carburatore Weber 22 DRS revisionato ok. € 150. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER GILERA 4 CILINDRI CORSA, americano, garanzia totale, perfettamente funzionante. € 800. Tel. 347 0069748.



PER INNOCENTI MINI MINOR, ottimi cerchi, perfetti come nuovi, bellissimi, marca A.T.S., misura 5J x 10, già sabbatiati e verniciati con fondo, girano perfetti. Invio foto su richiesta. € 400. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1992, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina in italiano o in inglese, originali o copie rilegate, per alcuni modelli anche su CD-ROM. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

www.asimarket.it

PER LANCIA ARDEA, dispongo di un posacenere. € 60. Tel. 388 1936066.

PER LANCIA ARDEA, dispongo di due sportelli "nudi", da sabbia, lato sinistro. € 100 più spedizione. Tel. 329 0454819. 15166@libero.it.

PER LANCIA BETA MONTECARLO, cruscotto completo di strumenti originale, colore marrone. Tel. 339 5382578.

PER LANCIA FULVIA COUPÉ 2°SERIE, dispongo di due portiere più vetro posteriore. Tel. 338 8630047.

PER MASERATI 3500 SUPERLEGGERA, dispongo di un cofano anteriore in alluminio. € 1.100. Tel. 339 6316170. inga.esp78@libero.it.

PER PORSCHE 356, placcata scudetto smalto rosso, blu e bianco del club Porsche 356 svizzero, nuova mai usata. Tel. 388 7423299.

PER PORSCHE 911 / 964, kit completo di spoiler anteriore, 4 cerchi in lega, paraurti anteriore/posteriore, minigonne con logo, specchietti retrovisori elettrici, leva del cambio. Prezzo da concordare. Tel. 333 2817334.

PER PORSCHE 911/930 TURBO, ricambi vari di meccanica, scarico per turbo 3.3, lamiera, cerchi da 16x7 - 16x8 più diversi altri.... Da privato. Tel. 340 5887696.

PER PORSCHE 930 TURBO, 1984, intercooler raddoppiato provenienza Germania, marmitta, terminale, alettone posteriore, cofano, parafanghi anteriore. Da privato. Tel. 340 5887696.

RVISTE VARIE, circa 700 tra le quali: Motociclismo, La Manovella, Moto Classiche e varie, a partire dal 1970, tutte in blocco. € 60. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.

SCOCCHA SIDECAR, anni '80, colore rosso/verde, in lamiera, fondo in legno, no telaio, come nuova, sedile ribaltabile nero, vera occasione, per inutilizzo. € 800. Tel. 328 9152518.

VARI RICAMBI, per Alfa Romeo: fanalini posteriori Giulia e Giulietta Ti, volante in legno Giulietta, mascherina ant. Giulia 1300 1° serie, paraurti anteriore Alfetta 2000, antenna elettrica AutoVox, coppia carburatori da 40 Dell'Orto nuovi. Tel. 320 1169319.

VARI STAMPATI, fotografie "I Giunti", Auto Italiana, libri e pubblicazione auto e moto, libretti uso e manutenzione, programmi competizioni, manifesti, enciclopedie, cartoline, tessere telefoniche di auto e moto, ecc.... Tel. 335 5426203.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCO

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MOTO JAWA CZ 500 OHC - AUTO TATRA, 1950, moto e macchine fatte in Cecoslovacchia, Jawa, CZ, Tatra, Skoda, Ogar, anche ricambi vari. Prezzi trattabili. Tel. 340 2459196. petr_osicka@hotmail.com.

PER FIAT FURGONE 900 T, 1984, vari ricambi di interni, specchietti esterni, ruota di scorta. Tel. 335 8305496.

PER FIAT STEYR - PUCH 650 T, 1962, vari ricambi, anche per la TR. Tel. 335 6369698. giacinti.roberto@gmail.com.

PER LANCIA ARDEA, pulsante clacson in avorio o sterzo completo. Tel. 388 1936066.

PER LANCIA FULVIA, un motore tipo 818130. Tel. 338 1936066.

PER NSU MAX 250, circa '56, dispongo di una sella anteriore con relativo supporto/molle. Tel. 340 5446749.

PER VOLKSWAGEN CORRADO G60, il suo compressore. Telefonare ore 10,00 - 12,00. Tel. 0583 87364.

PIAGGIO APE, anche da sistemare ma con ribalta/rimorchio. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

POGGI FORMULA JUNIOR, '61 circa, in qualsiasi condizione si trovi. Prezzo da concordare. Tel. 0376 466693. giuliofovesa1940@gmail.com.

TRENINI E MACCHINE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercury, Schuco, Ingap, etc.... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

SCAMBIO

ALFA 33 1500 CC, 1992, omologata ASI, ottime condizioni, grigio metallizzato, bollo € 140 + Moto Guzzi Stornello sport 125cc, con Fiat 500 Panoramica (familiare) o Bianchina familiare, buone condizioni, da passaggio. Valuto la vendita a € 2.800. Tel. 366 4212342.



CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

Abbonato Socio ASI tessera ASI n° Non abbonato

Marca modello anno

Descrizione (massimo 250 caratteri).....

.....

.....

Prezzo

Nome e Cognome Città.....

TELEFONO (Indispensabile)

E-MAIL

PAGAMENTO: con assegno o bollettino c/c postale n. 2265863 intestati a GRAF ART s.r.l.

per un importo di € per n. uscite

SPEDIRE ASSEGNO O RICEVUTA POSTALE IN UNICA BUSTA CON CEDOLA PUBBLICAZIONE ED EVENTUALE FOTO

Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

- VENDO
- Auto
 - Moto
 - Veicoli agricoli
 - Fuoristrada
 - Veicoli industriali
 - Veicoli militari
 - Nautica
 - Varie

CERCO

SCAMBIO

EDITORE e Concessionario esclusivo Pubblicità:

ASI Service S.R.L.
c/o **GRAF ART** S.R.L.
Viale delle industrie, 30 - 10078 Venaria (TO)
Tel. 011/0133124 - Fax 011/4556278
E-mail: info@grafart.it

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione**. E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso. Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto**: per la prima uscita € **17,00** per le ripetizioni successive, purchè **commissionate contemporaneamente € 6,00**.
- **Per gli operatori del settore e privati:**
La tariffa per un annuncio di solo testo è di € **14,00**, e di € **9,00** per le successive ripetizioni commissionate contemporaneamente. La tariffa per gli annunci con fotografia è di € **30,00** per la prima pubblicazione e di € **12,00** per le successive.
- La cedola con il testo e l'eventuale fotografia vanno inviati a **Graf Art s.r.l.** - V.le delle Industrie 30 - 10078 Venaria (TO), accompagnate dall'assegno o dalla ricevuta del versamento su conto corrente. Testi e fotografie non verranno restituiti.
- L'editore **non risponde** per le copie smarrite dal servizio postale nè per quelle i cui indirizzi non siano compresi nell'indirizzario ASI. Le copie della rivista non pervenute, si possono richiedere direttamente a Graf Art i cui dati sono riportati a piede pagina. **La Manovella non è responsabile della veridicità e della provenienza degli annunci di compravendita e si riserva la possibilità di non pubblicare quelli poco chiari o incompleti (n° tel, fax, e-mail).**
La tariffa scontata per le ripetizioni è applicabile solo se abbinata alla prima richiesta di pubblicazione.

ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE

Tutti i soci A.S.I. si abbonano al momento del versamento della quota associativa. I non soci, possono richiedere l'abbonamento nel seguente modo:

Nome..... Cognome.....

Via..... CAP..... Città.....

METODI DI PAGAMENTO: a pagamento eseguito, inviare **ricevuta di pagamento**, con i dati per la spedizione (via fax o via e-mail)

- **ASSEGNO** INTESTATO A GRAF ART S.R.L.
- **VERSAMENTO** SU C.C.P. 2265863 INTESTATO A GRAF ART SRL
- **BONIFICO BANCARIO** IBAN IT 03 B 07601 01000 000002265863

Causale: Abbonamento La Manovella. Avranno diritto a ricevere 12 numeri (un anno) dal momento del ricevimento dell'importo dell'abbonamento.

Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00** - Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00**

Usa ed altri continenti **USD. € 180** - Via aerea **USD € 240** - **Arretrati:** Italia: € **11,00** cad. copia - Estero: € **18,00** cad. copia.

Sono disponibili i raccoglitori per custodire i 12 numeri dell'anno, il cui prezzo è di € 15,00 cad.+ € 7,00 per la spedizione.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

CAMBIA CARATTERE ALLA TUA **Lambretta**



GTA 210 cc alluminio



GTV STRATOS 226 cc alluminio



190 JT alluminio



186 NORDKAPP



OGNI MOTORE IL SUO OLIO

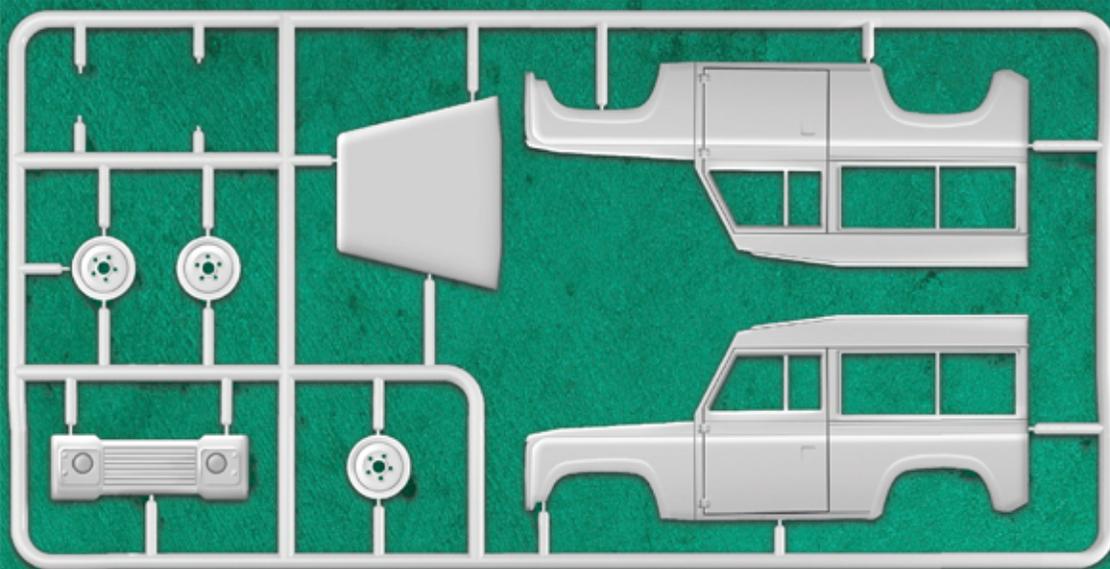
»»» PRODOTTI PER USO SPORTIVO «««

LUBRIFICANTI SPECIFICI



Made in Italy, distribuito da: TuttoLambretta | via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia
 info@tuttolambretta.it - tel +39. 0522 271 321 - www.tuttolambretta.com

QUALCOSA FRENA I TUOI SOGNI?



Anglo Parts ti offre una vasta gamma di parti di qualità
per auto classiche Inglesi

JAGUAR - MG - TRIUMPH - AUSTIN HEALEY
LAND ROVER - MORRIS MINOR - MINI



ANGLO PARTS SRL
Via alessandro Volta 2
31020 Villorba - Italy
T. +39 0422 321 500
www.angloparts.com
sales.treviso@angloparts.com

