



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

FIAT 131 ABARTH RALLY LA BERLINA CAMPIONE DEL MONDO





RIACCENDIAMO I MOTORI...

RICAMBI JAGUAR - MG - TRIUMPH - ROLLS ROYCE



SERVOFRENO



CARBURATORI SU
NUOVI O REVISIONATI



POMPE CARBURANTE SU



COMPONENTI ACCENSIONE
ROLLS ROYCE



GALLEGGIANTE CARBURANTE
JAGUAR MK2



SERBATOIO CARBURANTE
MGA



TAPPO SERBATOIO
TRIUMPH



FANALE POSTERIORE
JAGUAR XJ



CONVERSIONE SOSPENSIONI
NON AUTOLIVELLANTI XJ40



DINAMO LUCAS
IN ROTAZIONE



MOTORINO AVVIAMENTO
JAGUAR MK2 - E TYPE



ACCENSIONE ELETTRONICA



KIT FRENI POSTERIORI
TRIUMPH SPITFIRE



KIT TAPPEZZERIA COMPLETI
JAGUAR



SERBATOIO CARBURANTE
TRIUMPH SPITFIRE



DIFFERENZIALI REVISIONATI
IN ROTAZIONE

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

IN QUESTO NUMERO

N° 05 - MAGGIO 2020

La Manovella



FIAT ABARTH 131 RALLY
La berlina cinque volte Campione del Mondo
di Roberto Valentini

26



40 CONCEPT CAR
Occasione perduta
di Elvio Deganello

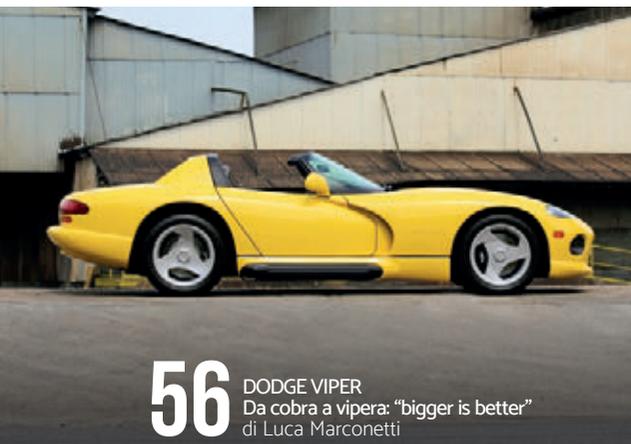


44 PEUGEOT 205 GTI
Una leonessa in prima linea
di Luca Marconetti



L'EVOLUZIONE DEL DESIGN
L'automobile diventa aerodinamica
di Matteo Comoglio

52



56 DODGE VIPER
Da cobra a vipera: "bigger is better"
di Luca Marconetti



PUCH DA REGOLARITÀ
Puch: regolarità austro-italiana
di Franco Daudo

70

NEWS

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**
Pronti alla Fase 2 - La grande risposta del mondo dei motori

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**
Un aprile senza assemblea!

ASIPRESS **06**
Notizie dall'ASI

IN PRIMO PIANO **12**
Paolo Pininfarina: concentrati sul futuro...
di Roberto Valentini

LEGGENDE **16**
Addio a Sir Stirling Moss, il re che non regnò mai

SUL FILO DELLA MEMORIA **20**
Quando Enzo Ferrari uscì dal tunnel della pandemia -
di Danilo Castellarin

ATTUALITÀ **22**

FIAT ABARTH 131 RALLY **36**
Con Markku Alen la prima e l'ultima vittoria
di Sergio Remondino

Da sempre solidarietà dal mondo dei motori **38**
di Elvio Deganello

IL PERSONAGGIO **64**
Formula 1 stregata - di Danilo Castellarin

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

Nasce il sodalizio fra il Vespa Club d'Italia e ASI **80**
di Roberto Leardi

TRASPORTO COLLETTIVO **84**
Serie Z Padane, imperatori del turismo
di Luca Marconetti

CICLI E VELOCIPEDI **90**
Luigi Masetti, tutto il mondo in "bicietto"
di Alfredo Azzini

AERODINAMICA **93**
Supermarine Spitfire, la leggenda
di Umberto Anerdi

GIOVANI **96**
Chi l'ha detto che i trattori sono roba da vecchi?
di Luca Marconetti

NAUTICA **98**
Motori delle auto veloci anche sull'acqua
di Claudio Andrea Tovaglieri

LETTERE **102**

RIFLESSIONI AL TEMPO DEL COVID **103**
Mercedes intervista Mike Horn

IN LIBRERIA **104**

MODELLISMO **106**
La quiete prima della tempesta
di Bruno Libero Boracco

DIAMO CORPO AI VOSTRI SOGNI

Ciò che prima veniva realizzato tramite fusione di leghe di alluminio, oggi **TECNING** ottiene utilizzando stampe 3D di materiali compositi ad un prezzo che nessuna fonderia potrà mai uguagliare. Resistente agli idrocarburi, non si deforma fino a 170°C, non necessita di lavorazioni di asportazione di truciolo. ... E cromabile!



**Esempio di collettore aspirazione
realizzato per motori Mercedes M117**



**Esempio di voluta pompa acqua
realizzata per motori da kart**



**Esempio di condotto
distribuzione acqua
realizzato per motori Kawasaki H1**



**Esempio di carter frizione a secco
realizzato per motori Benelli 250 2c**

TECNING S.R.L.
Engineering
Specialisti in stampa 3D

PROGETTAZIONE
E PRODUZIONE
PARTI SPECIALI
E PICCOLE SERIE
IN CARBON-PA
CON STAMPANTI 3D

Albignasego (PD)
Via Marco Polo, 19/A
tel 049.8763783 - fax 049.8788090
e-mail: info@tecning.com
www.tecning.com



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@pierrejeta.com

Foto e Immagini
Actualfoto, Valentini, dell'Erba, Marconetti, Comoglio, Cacioppo,
FCA, Deganello, Daudo, Daimler Benz, Manzo, PSA, Remondino,
Castellarin, Vespa Club, Gazzola, Tovaglieri, Anerdi, Boracco,
Centro Documentazione Alfa Romeo Arese

Hanno collaborato
Umberto Anerdi, Alfredo Azzini, Bruno Libero Boracco, Danilo
Castellarin, Matteo Comoglio, Franco Daudo, Mario Da Costa,
Elvio Deganello, Luca Gastaldi, Pierluigi Griffa, Roberto Leardi,
Luca Marconetti, Sergio Remondino, Claudio Tovaglieri

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 351.6893046 - Fax 02.35570223
- 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

PRONTI ALLA FASE 2

LA GRANDE RISPOSTA DEL MONDO DEI MOTORI

Uno dei settori maggiormente colpiti dalla pandemia è sicuramente quello dell'automotive, che di fatto si è totalmente immobilizzato. Le grandi aziende hanno chiuso gli stabilimenti e la rete di vendita, così come le officine sono state completamente ferme, con pesanti ripercussioni economiche. Eppure, proprio da questo settore, è venuta una grande risposta, con la conversione di alcune linee produttive per la costruzione di materiale sanitario. Lo ha fatto la Ferrari, eccellenza del Made in Italy, ma anche gli altri Costruttori hanno dato il loro contributo, anche attraverso donazioni e servizi rivolti alla sanità.

Una risposta generosa in un periodo di grande trasformazione tecnologica per questi gruppi, nel quale sono stati profusi molti sforzi e investimenti nella ricerca e nell'innovazione per trovare nuove soluzioni alla mobilità.

Agire rapidamente in una situazione come questa non è facile, né per le aziende né per le associazioni, anche se l'ASI in questo campo è favorito, poiché da sempre rivolto al sociale e strutturato per essere più efficace nei suoi interventi. L'anno scorso è stata istituita la Commissione Attività Solidali, affidata ad Antonio Durso e il nostro sodalizio è stato così pronto ad attivarsi e coordinare tutte le iniziative, anche attraverso l'attività dei Club, che si sono prodigati nella raccolta dei fondi, mantenendo unito il mondo degli appassionati di motorismo storico nel nome della solidarietà, con il comune denominatore della cultura.

Un'iniziativa che ha mantenuto vivi i collegamenti tra gli appassionati attraverso nuove tecnologie, usate raramente in precedenza, permettendo ad esempio, durante la permanenza forzata a casa, di effettuare ricerche che altrimenti non si avrebbe avuto il tempo di fare.

In attesa che la "Fase 2" e quelle successive ci consentano di tornare a incontrarci con i nostri veicoli storici, consapevoli di custodire un pezzo della cultura del nostro Paese, da sempre protagonista in questo settore, con importanti innovazioni tecniche inserite in un contesto di stile che fa scuola ancora oggi nel mondo.

"Noi non siamo i proprietari di tutto questo, ne siamo i custodi per il futuro..." diceva Luciano Nicolis, fondatore dell'omonimo Museo di Villafranca di Verona e consigliere ASI per diversi mandati. Ricordiamo questa sua filosofia a 8 anni dalla sua scomparsa.

Roberto Valentini



**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



getchupod.it

UN APRILE SENZA ASSEMBLEA!



Cari Amici,

è passato un anno dall'insediamento del nuovo Consiglio Federale e dalla mia nomina alla presidenza dell'ASI. Il periodo di emergenza - senza precedenti nella storia dell'ASI - ha purtroppo impedito di svolgere la consueta Assemblea che riunisce ogni anno tutti i nostri Club a Torino. Per noi è sempre stata una festa, un momento di aggregazione e di incontro con tanti amici, ma anche un evento di confronto, di rilancio delle proposte da parte del CF e di ascolto, nel quale i club s'incontrano e possono esprimere i loro sentimenti, le loro iniziative e anche le loro critiche. Rinviare questa importante occasione è per tutti un disagio e un rammarico, tuttavia dobbiamo invece stringere i denti, resistere e pensare a pianificare al meglio la ripresa di tutte le attività per tornare al più presto ad avviare le nostre attività con un auspicabile e graduale ritorno alla

normalità possibile. In ogni caso l'Assemblea sarà riprogrammata, secondo quanto prevede la legge. Al momento in cui scrivo è stato approvato in Senato, con voto di fiducia, il DL 18/2020 contenente un emendamento che permette di spostare i termini ad ottobre. Siamo in attesa della fine del suo iter parlamentare.

In questo periodo la promozione e la tutela del motorismo storico sono stati comunque perseguiti anche collaborando con le istituzioni dello Stato nel progetto promosso dall'ASI "Insieme per fermare il Covid" in collaborazione con l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) e UNICEF Italia, con il coordinamento della Cabina di regia "Benessere Italia" della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Per ASI essersi resa protagonista di tale iniziativa, oltre a corrispondere ad un dovere civico ed ad una chiamata di sensibilità da parte dello Stato, aspetto che un ente morale come il nostro non poteva disertare, ha significato anche osservare il mandato statutario, incentivando e consolidando i rapporti con le istituzioni nazionali e locali. Radicarsi ancora di più nel tessuto sociale e amministrativo delle varie aree del Paese significa poter giocare un ruolo attivo nei processi di sviluppo e sostegno al motorismo storico, necessari per la tutela del patrimonio nazionale.

Nonostante le difficoltà "operative" dovute a settimane di "lockdown" imposte dai decreti ministeriali, gli uffici ASI hanno continuato a lavorare (seppur con qualche limitazione) portando avanti le pratiche; anche i Club, con il costante sostegno e disponibilità del Consiglio Federale, hanno fatto (e stanno facendo) il possibile per mantenere l'operatività essenziale evitando, così, grandi disagi a tutti tesserati. Anche in questo caso ringrazio il Consiglio Federale, i presidenti e gli organi dei sodalizi che a titolo volontario e gratuito confermano giorno dopo giorno la loro disponibilità.

Prima che il Covid-19 travolgesse la nostra vita, in ASI era stato avviato un importante programma di rinnovamento ed evoluzione. Le priorità di azione sono state riviste, in queste ultime settimane, ma nulla di ciò che era stato avviato per migliorare i processi operativi in molti ambiti ASI è stato abbandonato e presto ve ne renderete conto. Infine, da appassionato, non posso non ricordare un grande personaggio come Stirling Moss, deceduto nei primi giorni di aprile. La sua signorilità e la sua grande disponibilità nel raccontare le imprese del passato resteranno tra i miei ricordi, insieme alle sue grandi imprese agonistiche, come il successo alla 1000 Miglia con la Mercedes del '55 alla media di oltre 157 km orari. Un vero mito!

Con i miei più affettuosi saluti.

Presidente Automotoclub Storico Italiano



MAURIZIO SPEZIALI VICINI AI CLUB



In questo momento difficile il mio pensiero e quello del Consiglio federale va ai Club, che in questo periodo si trovano a vedere azzerata la loro operatività. Nessun evento è programmabile in tempi brevi - viste anche le difficoltà di ordine pratico che si incontreranno nel breve periodo - e le segreterie sono chiuse al pubblico, di conseguenza si svolgono meno pratiche. I Club più organizzati hanno potenziato la parte web, tenendo informati i propri tesserati e proseguendo in qualche modo un'attività virtuale, che non ha impedito grandi slanci di generosità nella raccolta di fondi nella campagna "Insieme per fermare il covid". Con questa iniziativa abbiamo dimostrato di essere un'associazione coesa e attenta alle esigenze della società civile.

Quando si intravedrà uno spiraglio alla ripresa, sarà importante studiare iniziative a sostegno dei Club per garantire in quel momento l'attività che, come si prevede, sarà graduale e non priva di difficoltà. Immaginiamo uno scenario nuovo al quale ci dovremo adattare anche ampliando il ventaglio dei servizi offerti agli appassionati e modificando in parte le abitudini consolidate. E in questo caso sarà importante il ruolo del Consiglio federale che dovrà in qualche modo farsi promotore e incentivare novità e strategie. Sarà anche molto importante condividere tra i Club le esperienze e le idee, per rendere questo momento di crisi un'opportunità di crescita consapevole e uniforme che riunisca tutti sotto la medesima passione.

Penso a come sarà difficile concentrare l'attività certificativa che tutti ci auguriamo riprenda e recuperi quanto perso in questi mesi. Si dovranno conciliare le esigenze di un'affluenza controllata e limitata con l'efficienza e la scrupolosità di sempre. Anche le riunioni, da sempre il fulcro dell'attività delle associazioni, dovranno per un certo periodo adattarsi a nuove modalità. Il Consiglio lo sta già facendo, riunendosi attraverso le piattaforme web, la Segreteria ha continuato a lavorare sfruttando le opportunità del lavoro a distanza.

Nell'ambito dell'ASI non sono mai mancati il confronto e la dialettica, anche a distanza, tra i Club di regioni diverse e la parte istituzionale, composta dal Consiglio e dalle Commissioni. Questo dialogo continuo sarà la ricetta per una ripresa che porterà l'Automotoclub Storico Italiano ad essere ancora più forte e autorevole..

Maurizio Speziali





INSIEME PER FERMARE IL COVID ACQUISTATE 500.000 MASCHERINE

Grazie alla sensibilità e alla generosità degli appassionati e dei Club ASI, la raccolta di fondi ha già superato la ragguardevole cifra di 1 milione e mezzo di euro, consentendo così di intraprendere le prime iniziative pratiche di solidarietà. Avviata il 16 marzo scorso dall'Automotoclub Storico Italiano, dall'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) e dell'UNICEF Italia, con il coordinamento della Cabina di regia "Benessere Italia" della Presidenza del Consiglio dei Ministri, la campagna "Insieme per fermare il covid" ha raccolto al 22 aprile 1.530.000 Euro.

Alla nostra cordata solidale hanno aderito anche l'Associazione Italiana Collaboratori Parlamentari, gli intergruppi parlamentari "Spazio", "Innovazione" e "Sviluppo Sostenibile", e i Comitati Nazionali per la Biosicurezza, le Biotecnologie e le Scienze della Vita e per la Ricerca, imprimendo ulteriore impulso a questa importante iniziativa.

E la raccolta prosegue anche in modalità telefonica, con il numero solidale **45525** con il quale è possibile donare con un semplice SMS dal proprio telefono cellulare o con una chiamata da rete fissa: 2 euro con SMS inviato da cellulare WINDTRE, TIM, Vodafone, Iliad, PosteMobile, Coop Voce, Tiscali; 5 euro con chiamata da rete fissa TWT, Convergenze, PosteMobile; 5 e 10 euro con chiamata da rete fissa TIM, Vodafone, WINDTRE, Fastweb e Tiscali.

Con una parte dei fondi raccolti sono state acquistate mezzo milione di mascherine chirurgiche, consegnate a Roma alla presenza del consigliere federale, Carlo Giuliani e del presidente della Commissione legale, Giuseppe Dell'Aversano. Sono destinate, come indicato dall'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, ai comuni di Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, le regioni più colpite dalla pandemia.

L'iniziativa è stata resa possibile grazie alla collaborazione dell'UNDP (Programma delle Nazioni Unite per lo Sviluppo) con la Cabina di Regia "Benessere Italia": UNDP si è immediatamente attivato e ha rapidamente messo a disposizione dei Paesi più colpiti la sua rete mondiale di uffici e le proprie partnership strategiche, potendo così aiutare a reperire e mobilitare i materiali sanitari di prima necessità, sempre più difficili da reperire con l'avanzata della pandemia. E' in questo contesto di emergenza che UNDP ha risposto alla richiesta d'aiuto lanciata dalle autorità italiane per reperire quanto prima materiale e equipaggiamenti sanitari indispensabili in questa fase critica per l'Italia.

Grande la soddisfazione per questo primo importante tassello di solidarietà da parte dei principali attori di "Insieme per fermare il covid".

*"Stiamo facendo qualcosa di importante e di concreto per il nostro Paese - ha detto il Presidente dell'ASI **Alberto Scuro** - e siamo orgogliosi della risposta solidale che il mondo del motorismo storico ha saputo dare. Ci siamo mobilitati convergendo su questa raccolta fondi tutte le energie e le risorse disponibili di ASI e dei Club federati di tutta Italia: l'arrivo di queste mascherine è un altro passo fondamentale, ma la raccolta fondi non si ferma e grazie al tavolo di lavoro della Cabina di regia Benessere Italia troveremo le soluzioni migliori per affrontare questa emergenza."*

*"Siamo molto felici e commossi per la partnership che si è creata in occasione di questa raccolta fondi - ha dichiarato **Filomena Maggino**, Presidente della Cabina di regia Benessere Italia della Presidenza del Consiglio e membro della Task Force - perché fare squadra nei momenti di emergenza è importante, ma lo sarà ancora di più nel momento della ripartenza al fine di ricostruire e soprattutto di costruire un nuovo benessere davvero equo e sostenibile."*



Giuseppe Dell'Aversano (presidente della Commissione legale), Carlo Giuliani (consigliere federale) e Paolo Rozera, direttore generale di Unicef Italia.

*"Questa terribile emergenza sanitaria - ha dichiarato **Antonio Decaro**, Presidente di ANCI e Sindaco di Bari - ha fatto scattare una gara di solidarietà della quale, sia come rappresentante delle istituzioni, sia come persona, sono molto orgoglioso. Il Coronavirus ha fermato temporaneamente le gambe di questo Paese, ma non il suo cuore che continua a battere, manifestandosi nella generosità dei tanti che donano e si adoperano per gli altri. Di questa raccolta, alla quale meritoriamente ha dato il via l'ASI e che ha potuto contare sul fondamentale sostegno di UNICEF Italia e sul coordinamento di Benessere Italia, siamo molto grati noi sindaci e le comunità che rappresentiamo."*

*"L'Italia - ha dichiarato il Presidente dell'UNICEF Italia **Francesco Samengo** - sta vivendo in prima linea la più grave crisi sanitaria globale degli ultimi 100 anni, inaspettata e di proporzioni gigantesche. Stiamo vivendo un dramma epocale e condividiamo lo stesso dolore, incertezza e smarrimento di tante famiglie. Per far fronte a questa drammatica emergenza è fondamentale lavorare con impegno, trasparenza e in sinergia, come una vera e propria squadra. Non possiamo fermarci o arrenderci, come non abbiamo mai fatto in tante crisi umanitarie fin dalla nascita della nostra organizzazione."*



UN'ECCEZIONALE SQUADRA DI TESTIMONIAL

La campagna sui social media è stata sostenuta da 12 testimonial provenienti dal mondo dei motori e dello spettacolo. Con i loro spot hanno invitato ad aderire alla campagna di raccolta fondi e la cosa si è dimostrata molto efficace. Ov-

viamente la campagna non si ferma e proseguirà per tutto il mese di maggio anche sulle principali reti televisive nazionali. Ecco la carrellata dei 12 personaggi che ci stanno aiutando.

PINO ALLIEVI



Nel mondo del giornalismo del motorsport e soprattutto nel Circus della F1 non ha sicuramente bisogno di presentazioni: Pino Allievi è stato considerato da Ferrari il miglior cronista della sua epoca. In effetti gli anni d'oro della massima formula li ha vissuti sulla sua pelle, analizzati, sviscerati, ci ha dato quadri limpidi e neutrali di piloti e tecnici, ha seguito l'evoluzione delle vetture e dei team che si sono avvicinati nei box dei grandi circuiti, è entrato nelle nostre case in punta di voce per raccontarci gloria e successo e purtroppo, anche momenti tristi e drammatici. Il suo volto è tutt'ora uno dei più amichevoli della F1.

MIKI BIASION



Per gli appassionati di rally è il massimo, se non altro perché ha portato sul "tetto del mondo" una leggenda come la Lancia Delta Integrale due anni di fila. Prima ci sono state le Opel Ascona, dopo le Subaru e perfino i camion Iveco della Dakar. Ma Miki Biasion (Bassano del Grappa, 1958) si può definire un

"campione" a tutto tondo, non solo al volante. E' stato italiano di sci a 16 anni, ha fatto motocross e oggi colleziona e restaura Lancia Delta, organizza manifestazioni ed eventi anche per beneficenza, è brand ambassador di case come Sparco ed Eberhard: lo si incontra spesso e lui non si sottrae mai a una foto o un autografo.

DINDO CAPELLO



Rinaldo "Dindo" Capello, piemontese, classe '64, l'asfalto lo conosce bene, soprattutto se ha a che fare con un nome leggendario, Le Mans. Specializzato in gare di durata, infatti, ha vinto tre volte la gara su Bentley e Audi R8 e R10 ma è anche giunto 6 volte a podio, tra il 2000 e il 2012. Nello stesso periodo ha poi vinto i campionati USA American Le Mans Series (2 volte), Petit Le Mans (5 volte), la 12 Ore di Sebring (5 volte) e un Campionato Italiano Superturismo (1 volta), mentre la prima affermazione è al "Turismo" del 1990 su VW Golf, arrivato dopo le vittorie in kart, in Formula Abarth e in F3. Un vero Re Mida dell'auto da pista.

GABRIELE TARQUINI

Coriaceo ed esuberante, l'abruzzese Gabriele Tarquini è uno di quelli a cui basta un mo-



tore e un volante e si può correre: coi kart, da giovanissimo (due Titoli italiani), con la Formula 3000, persino in F1 su Osella e con le scuderie Coloni, AGS, Fondmetal e Tyrrell, infine trovando i grandi successi nei campionati turismo e superturismo, italiani, europei e mondiali, dove ha guidato Alfa 75, 155 (con la quale si è portato a casa il campionato britannico) e 156, BMW M3, Honda Accord e Civic, Seat Leon, perfino con le russe Lada e infine con la coreana Hyundai con la quale ha coronato una carriera lunghissima conclusa all'età di 56 anni.

ANDREA DE ADAMICH



Triestino, per dare la misura della sua carriera sportiva, basti dire che ha corso con auto come Alfa Romeo GTA (con la quale ha ottenuto due campionati europei Turismo) GT Am, Tipo 33 e poi con le monoposto Ferrari in F2 (Dino 166) e in F1 (312) come terzo pilota nel 1968. Tornò in F1 con McLaren nel 1970, poi con la March nel '71, entrambe motorizzate Alfa Romeo. Fu poi il turno delle Surtees-Ford e Brabham ma un incidente lo fermò. Divenne cronista, giornalista e conduttore della trasmissione Grand Prix su Italia 1, perfino doppiatore di videogiochi per Play Station. Oggi è direttore del Centro di Guida Sicura a Varano.

RENATO POZZETTO

Attore di teatro, TV e cinema, cabarettista, comico e cantautore in coppia con Cochi Ponzoni, Renato Pozzetto, milanese nel midollo,



classe 1940, è uno degli artisti più completi e poliedrici che lo spettacolo italiano abbia conosciuto. Formatosi alla “scuola milanese” di Jannacci, la sua carriera è iniziata al mitico Derby, con Fo, Abatantuono, Faletti, Teocoli. Appassionatissimo di motori, ha vinto anche la classe al Giro Automobilistico d'Italia 1978 su Fiat Ritmo con Riccardo Patrese ed è arrivato quinti alla Parigi-Dakar del 1987 nella categoria camion. Ha lavorato con Risi, Latuada, Corbucci, Steno, Castellano e Pipolo.

PAOLO RESTANI



Ligure, classe 1967, Paolo Restani, è un pianista di fama mondiale: giovane prodigio, la sua discografia inizia ad appena 13 anni, nel 1980, quando registra Gnomonreigen di Listz. Del compositore austriaco Restani sarà uno dei maggiori interpreti ma la sua musica spazierà incredibilmente fra i generi più diversi: teatro, balletto, cinema, radio. Dopo le specializzazioni a Monaco di Baviera e Salisburgo, Restani è stato ospite dei maggiori teatri del mondo: la Carnegie Hall (New York), il Teatro alla Scala (Milano), l'Accademia di Santa Cecilia (Roma), il Teatro la Fenice (Venezia), le music hall di Berlino, Vienna, Istanbul, Parigi, Londra, Mosca.

DARIO VERGASSOLA



Nato a La Spezia nel 1957, Dario Vergassola è uno dei più eclettici artisti italiani: comico, satirico, cabarettista, autore per teatro e TV e cantautore. Da giovane operaio viene scoperto grazie alla trasmissione ideata da Giorgio Gaber “Professione Comico” e inizia la sua carriera in TV, alla quale affianca quella di cabarettista nelle piazze d'Italia. Il successo arriva con la partecipazione ai programmi “Maurizio Costanzo Show” e “Facciamo Cabaret”, che diventerà “Zelig”. Diventa presentatore al fianco di Serena Dandini e Camilla

Raznovich e numerosi sono i ruoli in TV-movie e al cinema con registi italiani.

MARIO LAVEZZI



Mario Lavezzi (Milano, 1948) è oggi uno dei più apprezzati cantautori, compositori e produttori discografici italiani. Nella sua lunga carriera ha scritto canzoni per Lucio Dalla, Gianni Morandi, Ornella Vanoni, Alessandra Amoroso (della quale è stato anche produttore). Ha duettato con e “ospitato” in suoi album Loredana Bertè, Anna Oxa, Ivana Spagna, Fiorella Mannoia, Fausto Leali, Claudio Baglioni, Jovanotti, Carmen Consoli. Il suo strumento prediletto sarà sempre la chitarra. È stato anche componente di gruppi musicali come I Camaleonti (chitarra e voce), i Flora Fauna Cemento e il Volo, dei quali è fondatore.

PIERO LAVERDA



Piero Laverda è figlio di Francesco che tanto impulso diede all'impresa di famiglia; ingegnere meccanico, entra in azienda nel 1973, dove diventa direttore di produzione, poi direttore generale e amministratore delegato. Dal 1969 al 1973 è team manager della squadra corse ufficiale, memoria storica della famiglia Laverda fin dal 1949, quando venne appunto fondata la Laverda Corse, con l'obiettivo di praticare lo sport motociclistico con le “arancioni di Breganze” e che attirerà moltissimi appassionati. Oggi il suo obiettivo

è quello di conservare, tutelare e diffondere il mito delle due ruote classiche Laverda.

SHEL SHAPIRO

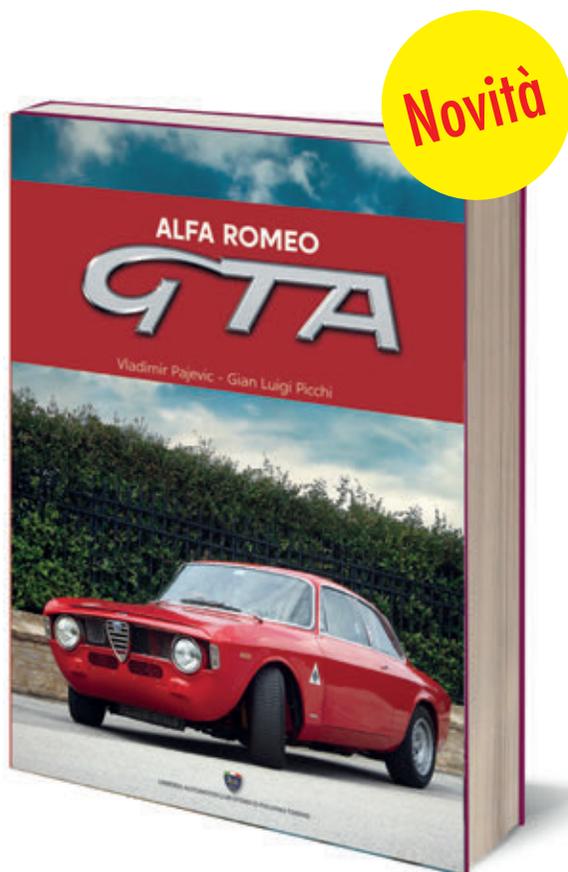


Nato a Londra nel 1943, Norman David Shapiro, poi noto col nome di “Shel”, è cantante, autore, produttore discografico e attore, naturalizzato italiano. debutta in Italia col suo gruppo Shel Carson Combo, poi noti col nome di The Rokes affiancando Rita Pavone nello spettacolo Gian Burrasca: insieme agli Equipe 84 e ai Camaleonti saranno le band del Beat italiano e venderanno 5 milioni di dischi. Sarà poi apprezzato solista e uno dei più autorevoli autori e arrangiatori: per Patty Pravo, Mia Martini, Ornella Vanoni, Dori Ghezzi, Mina, i Dik Dik. Numerose le apparizioni in teatro, TV e cinema.

ANTONIO GHINI



Antonio Ghini è nel campo dell'automotive da sempre: chiamato nel 1993 da Luca Cordero di Montezemolo per diventare Direttore della Comunicazione e Brand Management della Ferrari - attività che ricopre fino al 2008 - è stato poi responsabile della pubblicazione The Official Ferrari Magazine, direttore del Museo Ferrari di Maranello e del MEF di Modena, che ha rilanciato. In seguito ha lavorato per il Museo e Polo Storico Lamborghini. E' un profondo esperto della materia automobilistica a “tutto tondo”, non solo delle aziende per le quali ha lavorato: oggi dirige la pubblicazione The Key, dedicata a supercar e lifestyle.



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

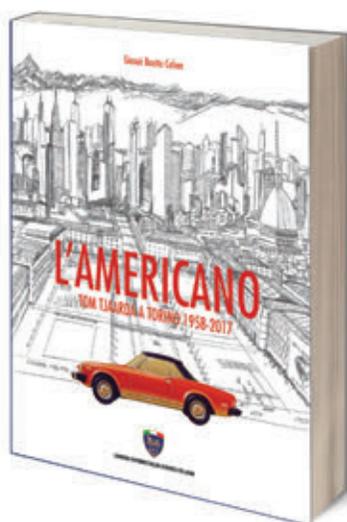
€ 35.00

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

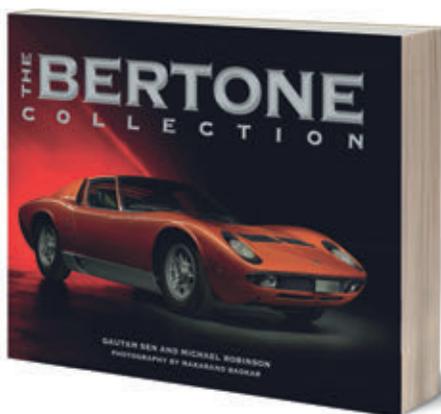
Pag. 328 - Formato 23x 29,7 mm. Copertina brossurata con alette.

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





Paolo Pininfarina con la Sergio, dedicata al padre.

PAOLO PININFARINA: CONCENTRATI SUL FUTURO SIA IN AZIENDA, SIA NELL'ASI

INTERVISTA CON IL PRESIDENTE DELLA PININFARINA - CHE FESTEGGIA I 90 ANNI
- OGGI ANCHE VICEPRESIDENTE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

di Roberto Valentini

Nell'anno dei festeggiamenti per i 90 anni della celebre carrozzeria fondata da Battista "Pinin" Farina nel 1930, abbiamo voluto conoscere da Paolo Pininfarina, Presidente della società e nipote del fondatore, passato e futuro della sua azienda. Oggi Paolo Pininfarina ha

un ruolo importante anche nell'Automotoclub Storico Italiano. L'anno scorso è stato eletto in Consiglio ed è Vicepresidente della nostra Federazione di Club. Legami con un passato proiettato verso il futuro sia in azienda sia nell'ASI.

Che significato ha per un'azienda che ha mantenuto sempre una continuità familiare raggiungere il traguardo dei 90 anni?

"La storia della Pininfarina è in effetti alquanto particolare, direi speciale. Continuità nella visione, nello stile, nei comportamenti, attraverso tre generazioni: il Fondatore, mio nonno 'Pinin'; Presidente dal 1930 al 1966; mio padre Sergio per 40 anni, dal 1966 al 2006, poi mio fratello Andrea fino al 2008 e da allora io, che ho avuto il privilegio di raggiungere il traguardo dei 90 anni di storia aziendale. Voglio considerare questo risultato come la conseguenza di 90 anni di innovazione continua; il nostro sguardo è stato sempre rivolto al

futuro e quindi penso che già da oggi dovremo pensare a cosa sarà l'Azienda tra 10 anni, nell'anno del suo centenario".

Qual è la vettura anteguerra che le suscita più emozione?

"Nell'agosto del 2018 ero presente al Concorso di Eleganza di Pebble Beach e una delle stelle era la Cadillac V16 Spider realizzata nel 1931 in esemplare unico per il Maharaja di Orchha, vettura che risulta essere nel mondo la prima Pininfarina sulle ruote. Ho voluto essere fotografato vicino alla vettura, mi sono appoggiato sulla fiancata e, pensando ai sacrifici sostenuti da mio nonno per realizzare quel capolavoro straordinario, non sono riuscito a trattenere le lacrime".

E quella del dopoguerra?

“Se devo sceglierne una sola, scelgo la prossima, e quindi la Battista Anniversario, fortemente voluta per celebrare i nostri 90 anni”.

Con la Battista vi siete ispirati in qualche modo allo stile impostato dal fondatore?

“Mi sento di dire che mio nonno approverebbe la vettura, ed è anche per questo che ho acconsentito a chiamarla con il suo nome di battesimo. E lo dico per due ragioni: perché la Battista è straordinariamente innovativa e perché rappresenta concretamente il sogno della prestazione estrema e della qualità assoluta”.

La stessa cosa è stata fatta con la Sergio?

“La Sergio è stata la vettura giusta da dedicare a mio padre, che ha sviluppato con Ferrari una relazione straordinaria che è durata più di 60 anni. Anche per questo ne sono state prodotte 6, una per decennio dal 1952 al 2012, anno della sua scomparsa”.



La Cadillac V16 Spider del 1931, modello che emoziona Paolo Pininfarina.



PAOLO PININFARINA

Presidente Pininfarina SpA

Nato a Torino il 28 agosto 1958. Laureato in Ingegneria Meccanica presso il Politecnico di Torino, nel 1982 inizia la propria attività presso la Pininfarina e nel 1983 sostiene uno stage negli Stati Uniti presso la Cadillac a Detroit e successivamente in Giappone presso la Honda. Dal 1984 al 1986 è Responsabile Qualità ed Affidabilità nel programma Allanté per la Cadillac.

Dal 1987 al 1989 è Program Manager nel programma di Engineering GM 200 per la General Motors.

Nel 1987 viene nominato Presidente e Amministratore Delegato della Pininfarina Extra s.r.l., società del Gruppo Pininfarina operante nei settori del disegno industriale, dell'arredamento, dell'architettura, della nautica e dell'aeronautica. Sotto la sua direzione, Pininfarina Extra sviluppa in venticinque anni oltre 500 progetti e consolida collaborazioni prestigiose con aziende internazionali quali Alenia Aermacchi, Bovet, Calligaris, Chivas Regal, Coca-Cola, Costa Coffee, Fincantieri, Gorenje, Juventus, Lavazza, Martini&Rossi, Motorola, Petronas, Samsung, Schaefer, Snaidero e Unilever.

Dal 1999 al 2004 è membro del Comitato Scientifico dell'Istituto Europeo di Design di Torino.

Nel 2001 diviene "Partecipante Fondatore Emerito" della "Fondazione ADI per il Design Italiano".

Nell'ambito della Capogruppo Pininfarina S.p.A., dal 1988 è membro del Consiglio di Amministrazione, dal 2002 è membro del Comitato di Direzione e, sempre a partire dal 2002, in qualità di responsabile Direzione Sistema Qualità, contribuisce al conseguimento della certificazione ISOTS/16949 della Società, avvenuta nel luglio del 2003. Il 12 maggio 2006 viene nominato Vice Presidente di Pininfarina S.p.A. Dal 12 agosto 2008 è Presidente di Pininfarina S.p.A..

Dal 2011 al 2013 è Presidente del Comitato Scientifico della Collezione Farnesina Design.

Nel giugno 2011 la Francia lo riconosce come "Personalità italiana dell'anno" per il contributo al successo del programma di "electric car sharing" Autolib per il Comune di Parigi.

Da aprile 2014 è Presidente della rete di imprese E.B.T. - Exclusive Brands Torino, di cui è Vicepresidente dal 2011.

Nell'aprile 2019 viene nominato Vice Presidente dell'ASI.



Linee avveniristiche ed eleganti per la Pininfarina Sergio.

La vostra attività è stata oggetto di profondi cambiamenti nel corso di quasi un secolo. Quali sono stati i più significativi?

“Sicuramente il passaggio da carrozzeria artigianale a realtà industriale: la costruzione della fabbrica di Grugliasco, alla fine degli anni 50, è stata un cambiamento significativo. Altre discontinuità importanti sono avvenute nei decenni successivi, e diverse volte l'azienda ha saputo reinventarsi intravedendo nei cambiamenti della società delle opportunità di crescita. Negli anni 80 il design è stato chiaramente separato dalla produzione, e negli anni 90 il design è stato diversificato oltre l'automobile.

Alla fine del secolo scorso l'Azienda è stata fortemente internazionalizzata e dal 2008 in poi è stata rifocalizzata verso il design e la produzione di nicchia: l'abbandono della produzione per conto terzi è stato un cambiamento che ho vissuto e gestito direttamente negli ultimi 10 anni”.

Oggi la Pininfarina è impegnata in molti settori del design, compresa l'architettura. C'è un nesso tra quest'ultima e l'automotive?

“L'architettura è stata il punto di arrivo di un processo di graduale diversificazione dall'auto ai mezzi di trasporto e poi attraverso l'industrial design e l'interior design. In questo settore siamo riusciti a

La Pininfarina Battista Anniversario, che si sarebbe dovuta esporre al salone dell'Automobile di Ginevra di quest'anno.



definire un nostro linguaggio espressivo che è sintesi di funzionalità e forte personalità. Il nesso con l'automobile c'è ed è fatto di innovazione, eleganza, fluidità delle linee e armonia dei volumi delle superfici. Abbiamo mantenuto la nostra identità e l'operazione è stata un grande successo”.

Da quasi un anno lei fa parte del Consiglio direttivo dell'ASI, di cui è anche Vicepresidente. Come valuta questo primo periodo di questa esperienza?

“Confesso che, essendo la Pininfarina da sempre concentrata più sul futuro che sul passato, non ero bene a conoscenza della realtà dell'ASI, che è alquanto complessa e articolata: sto cercando gradualmente di imparare, con impegno e con curiosità.

Sicuramente una cosa mi accomuna con il Presidente e con tutto il Consiglio Federale, ed è la profonda passione per l'automobile e per il motorismo storico in genere. Questa passione è condivisa da tutta la comunità dell'ASI ed è palpabile negli eventi che sono molto emozionanti”.

Quale futuro immagina per l'Automotoclub Storico Italiano?

“L'Automotoclub Storico Italiano è un movimento che ha grande valore etico: la difesa e la promozione della grande storia industriale del nostro motorismo dovrà continuare e sarà sempre un servizio nobile reso all'immagine del nostro Paese. Mi piace anche pensare che l'ASI possa avere nei prossimi anni il ruolo etico di trasmettere dagli anziani ai giovani la storia, i saperi e i mestieri legati al motorismo, generando coinvolgimento e opportunità di lavoro per le generazioni future”.

Paolo Pininfarina con la Battista, dedicata al fondatore della Pininfarina.



catawiki

Vendi la tua auto e moto d'epoca online

Registrati gratuitamente e vendi la tua auto e moto d'epoca in una delle aste online di Catawiki. Offriamo un sistema di pagamento sicuro e abbiamo un team di esperti di professione a tua disposizione.

Vuoi saperne di più? Inviaci una e-mail a:
vendite@catawiki.it



catawiki.it





*“I rettilinei sono quei tratti noiosi
che uniscono due curve”*

(Stirling Moss)



A sinistra, Sir Stirling Moss, scomparso il giorno di Pasqua a 90 anni. Sopra, Moss posa con la 300 SLR con la quale conquistò la Mille Miglia del 1955. Sotto, La gara fu corsa col giornalista Dennis Jekinson: i 1.597 km del percorso Brescia-Roma-Brescia furono coperti in un tempo record, mai eguagliato, di 10 ore, 7 minuti e 48 secondi. Dietro di loro Fangio, a più di mezz'ora.



ADDIO A SIR STIRLING MOSS, IL RE CHE NON REGNÒ MAI

L'AUTOMOBILISMO MONDIALE È IN LUTTO PER LA SCOMPARSA DEL GRANDE PILOTA BRITANNICO, CHE VINSE IL MAGGIOR NUMERO DI GRAN PREMI, BEN 16, MA NON OTTENNE MAI UN CAMPIONATO DEL MONDO, LA REGINA ELISABETTA LO NOMINÒ BARONETTO NEL 2000

Avrebbe compiuto 91 anni il 17 settembre Sir Stirling Moss. Invece si è spento fra le braccia della sua terza moglie, Susie, dopo una lunga malattia il giorno di Pasqua, nella sua casa di Londra.

Stirling Craufurd Moss, nacque nel 1929 a West Kensington, periferia di Londra, dove crebbe a pane e motori, una passione che coinvolse l'intera famiglia: suo padre Alfred corse negli anni '20 con buoni risultati (14° alla 500 Miglia di Indianapolis del 1924); sua sorella Pat, scomparsa nel 2008, fu ottima rallista e suo cognato fu lo svedese Erik Carlsson, "Mr Saab".

Premesse, queste, che lo avrebbero fatto diventare uno dei nomi da inserire senza dubbio nel Pantheon dei più grandi piloti di sempre, forte di una carriera straordinaria ma screziata dalla sorte. Infatti, mantiene il record di Gran Premi di F1 vinti (16 su 66 gare totali disputate, ma sono ben 529 le partecipazioni a competizioni tra il 1948 e il 1962, 212 quelle vinte) ma non è mai riuscito a ottenere un Campionato del Mondo: è arrivato secondo per quattro volte (dal '55 al '58) e terzo per tre volte (dal '59 al '61), con buona pace di chi sostiene che, per diventare "big", si debba stazionare,

almeno una volta, sul tetto del mondo con una coppa in mano. Dopo aver convinto il padre ad acquistare una Cooper, iniziò a partecipare a qualsiasi gara possibile per farsi conoscere, obiettivo che coronò con l'esordio in F1 al GP di Svizzera del 1951, su una HWM-Alta, con la quale, partito quattordicesimo, recuperò sei posizioni arrivando ottavo. L'anno dopo è la volta del secondo posto al Rallye di Montecarlo, su una Sunbeam-Talbot 90 con John Cooper. Proprio Moss portò la Casa inglese a far conoscere le sue agili e infallibili vetturine, presto protagoniste della massima Formula. Il primo podio in F1 arrivò invece al GP del Belgio del 1954: terzo dietro a Fangio. Nella vita però succedono fatti che pongono a un bivio. Il suo, come spesso accade a chi rischia la vita correndo in auto, gli si para di fronte sotto forma di incidente: il 23 aprile 1962 (il lunedì di Pasqua, fatalità), quando ha 33 anni ed è all'apice della carriera (si vociferò il passaggio alla Ferrari), al volante di una Lotus-Climax, insieme a Surtees, partecipa al 100 Mile Glover Trophy che si corre a Goodwood. L'auto ha dei problemi, deve rientrare ai box e quando torna in gara è nono. Tenta la scalata ma, mentre supera

Graham Hill in staccata all'esterno di una curva, perde il controllo dell'auto e finisce in un fosso. L'auto è un groviglio di lamiere e, per estrarlo dall'abitacolo ci vogliono quaranta minuti. All'arrivo in ospedale, Moss è in coma e ci rimane una settimana. Alla ripresa, la parte sinistra del corpo è paralizzata. Solo la sua tempra incredibile, la determinazione e i sacrifici gli permetteranno di recuperare totalmente la mobilità ma la carriera è finita: dopo un test a bordo di una nuova Lotus, decide di smettere.

Nel suo palmarès annoveriamo partecipazioni a gare delle più svariate categorie, al volante di vetture di tipologie molto diverse: affermazioni nelle prove di durata, nelle grandi classiche su strada, in gare per vetture GT come il Tourist Trophy 1950 su Jaguar XK120 e quelli del 1960 e '61 su Ferrari 250 SWB oppure ancora la 3 Ore di Daytona 1962 su Ferrari 250 GT Berlinetta. Fu una celebrità: nel 1967 apparve nel film della saga James Bond "Casino Royale"; nel 2008 Mercedes-Benz gli dedicò una versione speciale della supercar SLR, mentre la Ferrari 250 SWB vittoriosa al TT di Goodwood 1960, venduta al prezzo record di 7 milioni di sterline nel 2013. Nel 2000 la Regina Elisabetta lo nominò Baronetto.

Noi de La Manovella lo incontrammo nel 2009 e a lui e alla sua storia dedicammo una copertina. L'occasione fu la Vernasca Silver Flag di quell'anno, alla quale Moss, all'epoca quasi ottantenne, ar-

rivò per sfilare nel concorso dinamico con la sua bellissima Osca FS372 del 1957 - fresca di restauro in Italia - dotata del famoso motore di 1,5 litri con testata desmodromica progettata da Ernesto Maserati. Ci colpì il suo modo di fare pacato e gentile, i gesti misurati ed eleganti, l'aplomb inglese e i sorrisi dispensati a quanti lo avvicinarono, gli chiesero un autografo o vollero scattare una foto con lui. Quello delle vetture storiche, con le quali partecipare a gare per auto d'epoca, fu la sua ultima passione: oltre alla Osca ha infatti posseduto una Lola MK1, le Chevron B16 e B19, una Lotus 23B e una Jaguar C-Type. Parlammo poi delle partecipazioni al GP di Monaco sul Circuito di Montecarlo, il suo preferito, della leggendaria vittoria alla Mille Miglia del 1955 col record di percorrenza (10 ore, 7 minuti e 48 secondi, con una velocità media di 157,650 km/h) a bordo dell'incredibile Mercedes-Benz 300SLR col numero "722" (che tornò a guidare alla rievocazione della Freccia Rossa appena 5 anni fa) in coppia con Dennis Jekinson e dei capolavori sulla Lotus-Climax nel 1961 (Montecarlo e Nurburgring) davanti alle ben più poderose Ferrari 156.

John Surtees - l'unico in grado di ottenere titoli mondiali sia su due che su quattro ruote - disse di lui: "lo ritengo l'unico vero uomo da battere"... se l'ha detto lui, c'è da crederci.

Lm.



Sopra, a sinistra, 16 luglio 1955, GP di Inghilterra. Si riconoscono, da sinistra, il direttore tecnico Rudolf Uhlenhaut (padre della 300 SLR), i piloti Mercedes Juan Manuel Fangio, Stirling Moss e Karl Kling, col gilet nero Piero Taruffi e con giacca e cravatta il direttore sportivo di Mercedes Alfred Neubauer. Al centro, Monza, GP d'Italia 1956. Moss corre su Maserati 250 F: vince davanti a Collins e Fangio su Ferrari. A destra, Stirling Moss e Fangio con le 300 SLR "722" e a ruote scoperte a un evento sul circuito di Hockenheim nel 1999. Sotto, a sinistra, alla Vernasca Silver Flag del 2009 su Osca FS372.



La copertina che La Manovella dedicò al campione nel settembre del 2009.

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

- Infortuni 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**

SE NE È ANDATO ROBERTO ANGIOLINI, PATRON DEL JOLLY CLUB

Il 3 aprile scorso è scomparso Roberto Angiolini, storico presidente del Jolly Club, una delle scuderie più importanti del mondo, che ha operato sino al 2000. Lo ha stroncato una complicanza dovuta al covid-19, in seguito al ricovero per un ictus. Grande talent scout, ha portato ai vertici mondiali del rally piloti del calibro di Miki Biasion, Carlos Sainz, Didier Auriol, Alex Fiorio, Gianfranco Cunico, Dario Cerrato, Adartico Vudafieri, "Tony" e Alessandro Fassina, Andrea Zanussi, Mauro Pregliasco e molti piloti che hanno riportato importanti successi a livello internazionale, soprattutto al volante di vetture italiane. Il Jolly Club era stato fondato nel 1957 dal padre di Roberto, Mario che insieme alla consorte Renata, ha avuto il grande merito di portare alla ribalta piloti come Andrea de

Adamich, Ignazio Giunti e, nei rally, Arnaldo Cavallari. Con il figlio Roberto al timone, il Jolly ha assunto carattere internazionale, rappresentando in molti campionati il Gruppo Fiat, con la Lancia e la Fiat-Abarth.

Dopo i titoli iridati conquistati a ripetizione tra il 1987 e il 1991, la Lancia nel 1991 annunciò il suo ritiro ufficiale dalle competizioni e, nelle due stagioni successive le Delta Evoluzione corsero con i colori del Jolly Club, permettendo alla Lancia di vincere nuovamente il titolo Costruttori nel '92, il sesto consecutivo.

Il Jolly Club seguiva i piloti sin dagli inizi, supportandoli nei campionati promozionali, come il trofeo Autobianchi A112 Abarth, e i successivi campionati Fiat Uno e Uno Turbo.

Roberto Angiolini, al centro, durante un'assistenza a colloquio con Adartico Vudafieri, insieme ad Amilcare Ballestrieri e Maurizio Perissinot.



Da giovane è stato anche pilota con la Lancia Fulvia Coupé.

DAI NUOVA LINFA AL TUO MOTORE

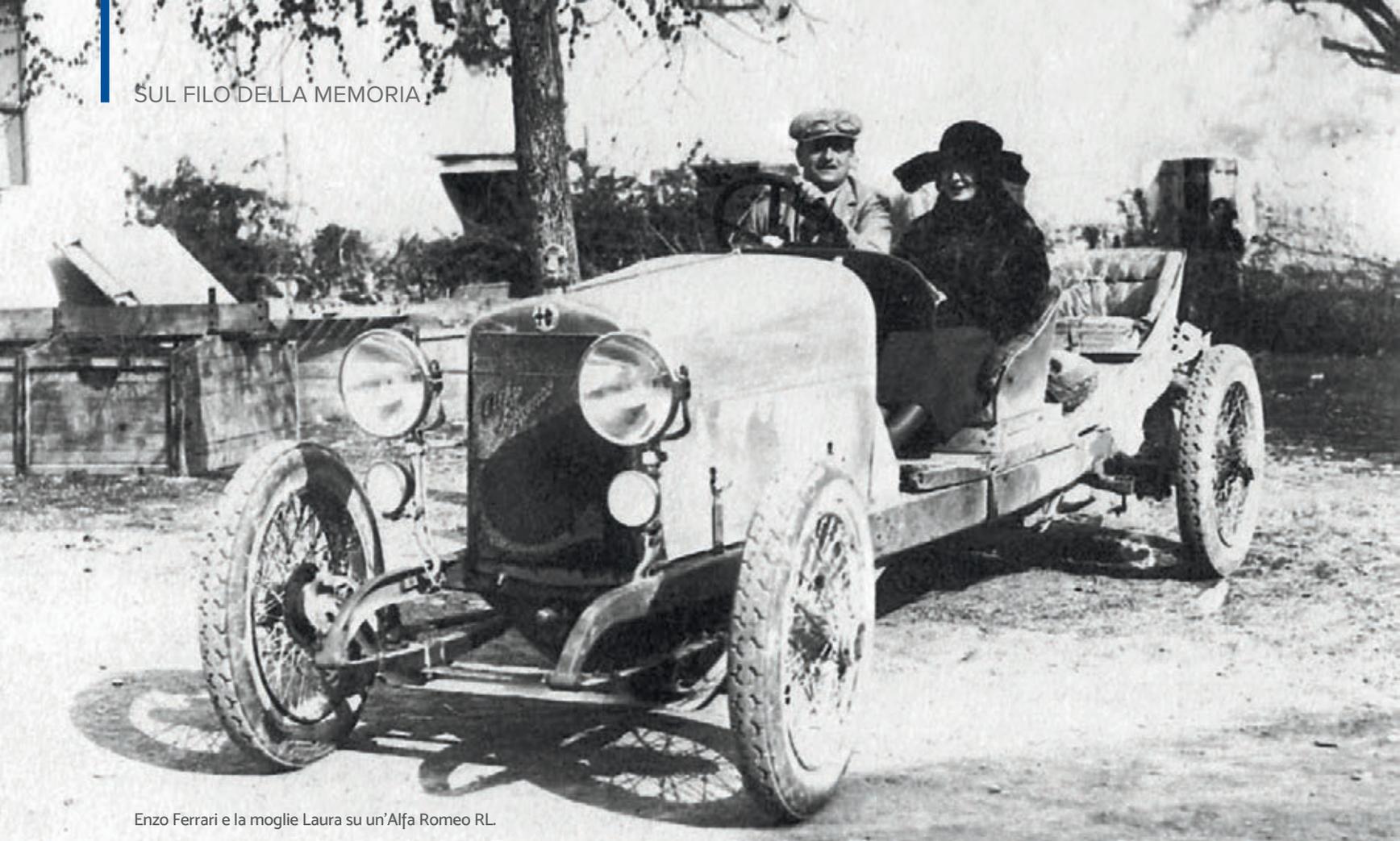
ROWE
VINTAGE
MILD LEGIERT
SAE 20W-50
MOTORENÖL / MOTOR OIL
HIGHTEC
MADE IN GERMANY

ROWE
MOTOR OIL

Lubrificanti Vintage & Automotive

Rowe Motor Oil, leader nella produzione di lubrificanti, ha ideato una gamma specifica di classic oil: prodotti per motore monogrado e multigrado per vetture anteguerra e dopoguerra, olii trasmissione ed additivi. Scopri la nostra gamma completa sul nostro sito.

www.rowe-oil.it



Enzo Ferrari e la moglie Laura su un'Alfa Romeo RL.

QUANDO ENZO FERRARI USCÌ DAL TUNNEL DELLA PANDEMIA

di Danilo Castellarin

Più di cent'anni fa un giovanissimo Enzo Ferrari rischiò di morire per una pericolosa epidemia influenzale che lo colpì ai polmoni. Ma guarì e divenne il costruttore di automobili da competizione più famose del mondo e arrivò al bel traguardo di novant'anni di vita, spegnendosi il 14 agosto 1988, settant'anni dopo la pericolosa infezione che lo aveva colpito ai polmoni nel 1918. Nel frattempo aveva conquistato una messe di titoli mondiali che nessun altro costruttore al mondo avrebbe mai raggiunto. Superato il momento critico, Ferrari riuscì a realizzare il suo sogno. Prima divenne collaudatore, poi pilota, team manager e infine costruttore. Questa è la storia di come riuscì a superare il tunnel più nero della sua vita. Era il 1918 ed Enzo, nato nel febbraio 1898, aveva appena vent'anni. Era una stagione cupa. Il padre Alfredo era morto il 2 gennaio 1916 a 56 anni per una violenta polmonite e il 16 dicembre dello stesso anno, a Sondalo, vicino a Sondrio, era morto a 21 anni anche Dino, fratello di Enzo, arruolato come volontario nell'esercito che combatteva la Prima guerra mondiale. Anche per lui era stata fatale una polmonite. Erano anni duri, dove le malattie non davano scampo per la mancanza di cure efficaci come gli antibiotici e gli antivirali. In quel desolato quadro era piombata la pandemia di influenza "spagnola", che arrivò ad infettare 500 milioni di persone in tutto il mondo e fu responsabile di

decine di milioni di vittime, inclusi alcuni abitanti di remote isole dell'Oceano Pacifico e del Mar Glaciale Artico. Come il "Covid 19", anche la "Spagnola" era molto aggressiva, favorita dalla malnutrizione in tempo di guerra, dagli ospedali da campo sovraffollati, dalla scarsa igiene, dalla promiscuità. Nel 1918, il conflitto durava ormai da quattro anni ed era diventato una guerra di posizione: milioni di militari vivevano ammassati in trincee sui vari fronti favorendo così la diffusione del virus. Enzo Ferrari, dopo la morte del padre e del fratello, era rimasto solo con la madre Adalgisa. La donna sperava, un giorno, finita la guerra, di riavere i due torni requisiti per esigenze belliche e riavviare col figlio Enzo l'Officina Alfredo Ferrari, il marito morto, che l'aveva condotta con abilità, permettendo alla famiglia un moderato benessere. Ma la disfatta di Caporetto aveva convinto il Governo a chiamare alle armi anche i più giovani. Enzo fu così costretto a rinunciare al posto di istruttore alla scuola di tornitori che, fino a quel momento, lo aveva dispensato dal servizio militare. Venne aggregato al terzo reggimento di artiglieria alpina in Val Brembana, sopra Bergamo, in questi giorni una delle zone più colpite dal "Covid 19". Dopo pochi mesi di guerra, Enzo si ammalò ai polmoni, probabilmente colpito dalla "Spagnola". La madre Adalgisa, saputo che il figlio, l'ultimo uomo della sua famiglia, era finito in un ospedale da cam-

po, si dispera. Le condizioni del giovane Ferrari si aggravano pericolosamente. "C'era un viale che vedevo dalla finestra e la gente, il mondo, mi parevano così lontani, quasi irraggiungibili", scriverà lui stesso in un libro di memorie ricordando la durissima degenza in una baracca di legno. Questo accadeva di giorno. Di notte il quadro diventava ancora più cupo. Perché il ragazzo malato sentiva rimbombare strani colpi, come di martello, e non riusciva a darsene ragione, finché un'infermiera, dopo aver fatto finta di niente per non impressionarlo, gli rivelò che erano i falegnami chiamati a costruire nuove casse dove adagiare i militari che non ce l'avevano fatta. Nonostante tutto questo, Enzo Ferrari uscì dal quel pozzo nero e diventò il costruttore di automobili da corsa

più vincenti nel mondo intero. C'è un altro episodio nella vita di Enzo Ferrari che in questi giorni difficili aiuta a non mollare. Nel novembre del 1918 - la guerra è appena terminata - Enzo si presenta a Torino, in corso Dante, e al direttore commerciale della Fiat Diego Soria, in un ufficio caldo, foderato di mogano e ornato da tende di velluto, chiede un posto di lavoro. "Non possiamo risolvere i problemi di tutti i reduci", gli risponde secco il dirigente, congedandolo in fretta. E lui, amareggiato e deluso, si ritrova a piangere su una panchina del Parco del Valentino, coperto di neve. In quel preciso momento mai avrebbe immaginato che molti anni dopo, nel giugno 1969, l'avvocato Gianni Agnelli in persona gli avrebbe chiesto di cederli la Ferrari. ■

Ferrari e Laura sorridenti durante la sosta di un test. Al centro, Enzo Ferrari Giovane. A destra, il Drake molti anni dopo.





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
Ogettistica - Incontri

ModenaFiere

www.motorgallery.it

Info e prenotazioni:
Tel. 059/4924794
commerciale@motorgallery.it

MOSTRE:

Mostra Alfa Romeo
110 anni di storia

Le auto del futuro:
seconda edizione

Le auto d'epoca dei
personaggi famosi

Main Partner



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

Partner

BPER:
Banca

SEGUICI SUI SOCIAL!



VIA EMILIA



MOTOR VALLEY












Organizzazione e promozione




ADDIO A OSCAR SCAGLIETTI, CONTINUATORE DI UNA GRANDE TRADIZIONE DI FAMIGLIA

Ci ha lasciati, all'età di 74 anni, Oscar Scaglietti, ultimo esponente dell'omonima carrozzeria di famiglia, battilastra come suo papà Sergio considerato "il sarto della Ferrari", autore e plasmatore a partire dalla lamiera viva delle più belle barchette, berlinette, spider e prototipi del Cavallino Rampante. È il 1959, quando nella celebre carrozzeria di Sergio entrano ufficialmente i figli Claudio, che si occuperà di contabilità e Oscar, quest'ultimo appena tredicenne: facile quindi immaginare un ragazzo "venuto su a pane e lamiera" e che la sua sia stata una vita a strettissimo contatto con le creature meravigliose di suo padre, sulle quali ha successivamente curato anche alcuni dettagli (non ci è dato sapere se abbia realizzato vetture intere: non si è mai preso la paternità di nessuna), attività che gli ha poi permesso di spostarsi direttamente in Ferrari Engineering, sotto la guida

di Mauro Forghieri. Qui studia e approfondisce la materia che ha appreso da suo papà o direttamente da Enzo Ferrari, del quale, in epoca più recente, ha ricordato i modi severi e autoritari ma molto formativi: i rimproveri e le bacchettate sono state, per la carrozzeria Scaglietti, lo sprone a fare sempre meglio e diventare una delle realtà più apprezzate dalla Casa del Cavallino. Fino alla scomparsa del padre, all'epoca novantunenne, nel 2011, ha preferito rimanere dietro le quinte mentre da quel momento in poi, con la modestia e la signorilità che contraddistinguono tutta la famiglia, ha partecipato volentieri a commemorazioni, si è prestato per interviste e ha accettato inviti a convegni sulla figura paterna e su quella del Drake. Alla moglie Franca, ai figli Matteo e Simone e al fratello Claudio, le più sentite condoglianze da parte di ASI tutto e redazione de La Manovella.



Una Ferrari 275 GTB esposta al Museo dell'Auto di Torino fino al 19 gennaio per la retrospettiva "Omaggio a Sergio Scaglietti".

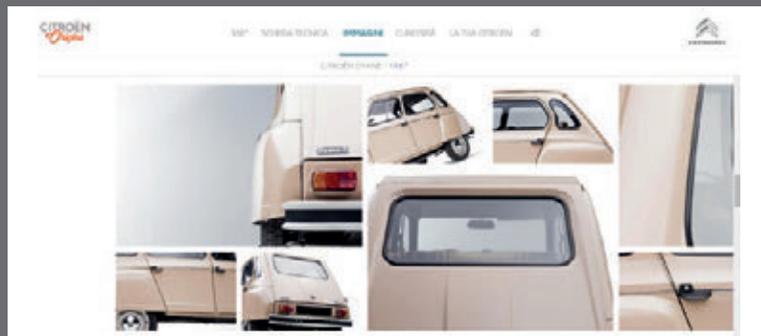
LA HONDA COLLECTION HALL È VISITABILE VIRTUALMENTE

In tempi di Coronavirus l'uscire di casa è consentito solo se strettamente necessario: per esigenze mediche, per comprare cibo e beni di prima necessità. L'ultimo dei pensieri deve essere l'aspetto ricreativo culturale, anche perché teatri e musei sono chiusi. Ecco allora l'idea di molti enti: mettere a disposizione piattaforme virtuali che permettano un tour "via etere", stando comodamente sul divano di casa, delle proprie collezioni ed esposizioni. Una di queste è stata Honda, che ha il suo museo (Honda Collection Hall) all'interno del circuito giapponese di Twin Ring Motegi (quindi anche abbastanza impegnativo da raggiungere anche in tempi non sospetti), il quale oggi è possibile visitare integralmente soltanto accedendo al sito www.honda.com/collection-hall-gallery. La struttura, inaugurata per i 50 anni del settore mobilità del colosso giapponese, nel 1998, custodisce l'intera totalità della produzione della Casa dell'H, sia essa moto, scooter, auto, mezzi da trasporto dalle minicar (dettekei-car) che spopolarono nel paese del Sol Levante come la Honda N360, fino alla saga delle leggendarie sportive quali la S500 del 1963, la Prelude, la NSX, le versioni più pepate della sua best seller Civic. Tra le due ruote più iconiche esposte c'è invece la CB750 - la leggendaria "CB Four" prima moto a quattro cilindri prodotta in serie - e la NR con pistone ovale. Non mancano le sale dedicate al motorsport, con le monoposto (prime fra tutte le McLaren guidate da Ayrton Senna), le GT, le moto (come la RC166 che Mike Hailwood portò al successo sull'Isola di Man, al Tourist Trophy). Il sito è davvero molto ben fatto, sembra davvero di essere all'interno del Museo! Per la vostra gita di Pasqua alternativa...



CITROËN ORIGINS SI ARRICCHISCE DEL MATERIALE DELL'ISTITUT NATIONAL DE L'AUDIOVISUEL

A proposito di musei virtuali: la casa del Double Chevron ci ha già pensato qualche anno fa lanciando il Citroën Origins Musée (2016). Oggi che però siamo tutti a casa e più curiosi di scoprire "in remoto", il museo online si arricchisce dell'enorme mole di materiale audio-visivo sulla storia del marchio fornito dall'INA, l'Istitut National de l'Audiovisuel (un po' un Istituto Luce d'Oltralpe). Così ora, oltre alla già presente collezione di oltre 80 modelli virtuali di Citroën Origins - accessibile da 65 paesi nel mondo e forte di 2,7 milioni di visualizzazioni dal suo lancio - potremo fare un viaggio a ritroso nei momenti più importanti della casa che si intrecciano inevitabilmente con la storia e la cultura non solo francesi. Nello specifico il materiale di INA verrà pubblicato gradualmente seguendo ben 5 tematiche. La prima si intitola "Citroën & You: come la Marca ha sempre accompagnato le nostre vite, dai veicoli della Croce Rossa alle prime vetture postali, fino ai viaggi per le vacanze". Seconda parte dedicata ai personaggi famosi che sono saliti a bordo di una Citroën, modelli preferiti anche dall'Eliseo: "Citroën & le celebrità: da Pompidou, a Roland Barthes o Bourvil". Si proseguirà poi con il design e i progetti futuristici, testimoni di una ricerca costante della casa verso le nuove tecnologie, con l'avventura, in testa le celebri Croisiere Noire e Jaune e con i Record nelle competizioni, specialmente i rally. Ma non è finita: per gli appassionati saranno poi disponibili i podcasts (file audio in alta definizione di 5 minuti ciascuno) "Populaire" con il filosofo Luc Ferry (celebre per le sue riflessioni non solo psicologiche ma anche tecniche, essendo appassionato, figlio di un preparatore e pilota) che affronterà il tema della popolarità del marchio e della figura di André Citroën nella storia del pensiero economico e dell'industria. Il sito ha inoltre una bella pagina boutique dove poter acquistare oggettistica molto interessante e modellini. www.citroenorigins.it



PORSCHE 911 TURBO S: È LA PIÙ POTENTE DI SEMPRE

Con i suoi 650 CV (70 in più del modello precedente) erogati dall'inedito 3,8 litri, la nuova Porsche Turbo S della serie 992 è la 911 più prestazionale di sempre: raggiunge infatti i 100 km/h in 2,7" (prima ce ne volevano 2,9") e la velocità massima di 330 km/h. Rispetto alle sorelle più "tranquille" ha carreggiate allargate (soprattutto l'anteriore, di 4 cm) e dinamica rivista: pneumatici da 20" all'avantreno e 21" al retrotreno, prese d'aria di nuovo aspetto (specialmente quelle frontali, con spoiler inferiore estensibile) e l'immane ala attiva automatica, qui ristilizzata per migliorare il suo apporto aerodinamico al disegno generale, favorito anche dalla nuova "striscia" di feritoie alla base del lunotto. Completano le novità estetiche i proiettori a LED con tecnologia Matrix e gli scarichi posteriori rettangolari color nero lucido.

L'auto, che si sarebbe dovuta vedere fisicamente al Salone di Ginevra, poi annullato per l'emergenza sanitaria Coronavirus ma che è comunque stata presentata "in digitale", scelta fatta da molte altre case, è l'ambasciatrice di una nuova unità motrice, sempre basata sul tradizionalissimo e imprescindibile schema a 6 cilindri boxer montato posteriormente a sbalzo ma densa di novità molto importanti, che la differenziano anche da quella montata sulla 911 Carrera dalla quale deriva. Intanto simile potenza è permessa dall'utilizzo di due turbocompressori VTG con flap elettro-regolabili sulla valvola wastegate, molto voluminosi, sistemati simmetricamente (uno per bancata). Troviamo poi un nuovo sistema di raffreddamento dell'aria di sovralimentazione, degli iniettori piezoelettrici e i condotti di aspirazione verso le nuove prese d'aria citate prima, ispirati a quelli delle 911/991 GT2 RS, mentre, per i più "sensibili" al rombo di un motore simile, è disponibile la modalità "scarico aperto" selezionabile sulla plancia.

Ancora sottopelle troviamo la trazione integrale con ripartizione maggiore verso l'asse posteriore, sempre in trazione e un cambio a doppia frizione PDK a otto rapporti di nuova generazione, che debutta proprio su questo modello.

Molto innovativi gli interni, se vogliamo ancora più esclusivi e caratterizzati sportivamente rispetto alle altre 911: ritroviamo schermo touch da 10,9", volante multifunzione GT e, di serie per questo modello, sedili sportivi con fascia centrale trapuntata, impianto audio Bose, pelle tonalità ton sur ton, inserti in carbonio, pacchetto Sport Chrono con cronometro digitale e analogico integrati e il sistema per l'utilizzo in pista Porsche Track Precision.

La 911 Turbo S è disponibile sia in versione coupé che cabriolet con tetto in tradizionale ma robustissima e impeccabile tela: la prima può essere ordinata, in Italia, con un esborso di 224.527 euro, la seconda a 238.435.



70 ANNI FA L'ULTIMA CORSA DI NUVOLARI. 8 ANNI FA LA RIEVOCAZIONE

L'ultima corsa di Tazio Nuvolari? Non poteva che avvenire in grande stile: è il 10 aprile del 1950, il Mantovano Volante ha 58 anni (morirà tre anni dopo), ormai da tempo non è più ufficialmente impegnato in campionati ma non ha mai detto del tutto addio alle corse...

Lo vuole fare a Palermo, percorrendo una salita leggendaria che lui conosce molto bene, quella al Monte Pellegrino, al volante della sua Abarth 204A, una Sport prodotta in soli 7 esemplari dotata di un motore elaborato di appena 1100 cm³, che permette al Nivola di stare davanti alle Ferrari di Musso, Bordonaro e La Motta, ben più giovani di lui e giungere al traguardo 5° assoluto. Nuvolari poi, con la 204A, avrebbe partecipato anche alla Targa Florio.

Il 10 aprile, sono passati esattamente 70 anni da quel giorno che fu un'uscita di scena spettacolare ma anche l'esordio "porta fortuna" di Carlo Abarth, perché la 204A è la prima auto costruita dal genio austriaco. Dopo questo exploit infatti, Abarth iniziò una scalata vincente che non ha precedenti, a cominciare dai 6 Campionati mondiale Marche consecutivi, dal 1962 al 1967.

L'amicizia tra Carlo Abarth e il grande campione nasce nel primo dopoguerra, quando Nuvolari correva per la Cistalia di Piero Dusio, nella quale Abarth dirigeva la squadra corse. Quando Dusio cedette ad Abarth le auto da competizione

per emigrare in Argentina, Abarth poté contare sulla collaborazione di Nuvolari. Ma c'è anche un po' di ASI in questa vicenda: il 10 aprile 2012 infatti, grazie all'interessamento del dottor Enzo Manzo, curatore del sito internet Targapedia, del Club ASI Veteran Car Club Panormus e del pittore Salvo Manuli, l'Abarth 204A del collezionista argentino Sergio Lugo, dopo la permuta per una Fiat 1500 nel 1978 e un minuzioso restauro, è tornata a Palermo e ha ripercorso la "Monte Pellegrino".

Scortata da un prestigioso corteo di Cistalia come la 202 SMM simile a quella usata da Nuvolari nella Mille Miglia del 1947, una B24 Spyder e una SC Coupé - oltre a Fiat 1100 Sport Barchetta, Lancia Aurelia B24 GT e Stratos, Abarth 1000 SP Tubolare, 595 SS e 131 Rally e numerose Alfa - e accompagnata da ospiti come i piloti Nino Vaccarella e il Principe Gaetano Starrabba di Giardinelli, l'auto ha prima raggiunto il punto della partenza dove è stata posta un'opera di Manuli in memoria di Nuvolari, poi ha raggiunto Monte Pellegrino, sempre guidata da Sergio Lugo e dal suo meccanico Jose Maria Pedota. Gran finale sul lungomare di Mondello. Ripercorriamo quella stupenda giornata con queste stupende foto. L'Istituto Luce, nel 1950, girò anche un filmato durante le prove della 204A con Nuvolari a Torino.



A sinistra, la 204A durante le prove a Torino nel 1950, prima di essere trasferita in Sicilia per la gara del 10 aprile. A destra, l'auto nel 2012 per la rievocazione della Monte Pellegrino in Sicilia.

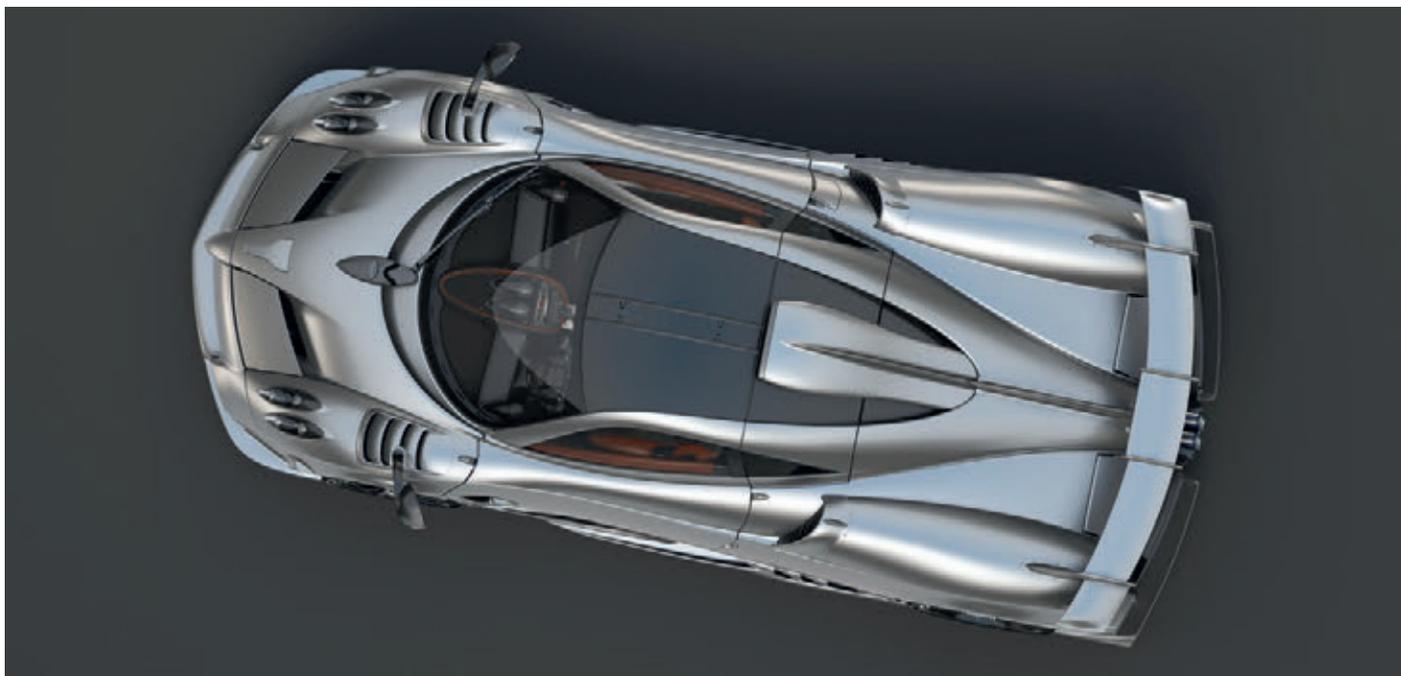




PAGANI: ECCO IMOLA. È GIÀ LEGGENDA

Pagani non smette di stupire. È infatti arrivato il momento di presentare la sua nuova, incredibile hypercar. Sono ormai più di vent'anni che il genio argentino lascia di stucco il mondo con le sue astronavi costruite vicino a Modena, in piena Motor Valley e anche questa volta, le aspettative non sono state deluse: siamo infatti di fronte a Imola, iconica e carica di significati importanti e celebrativi fin dal nome. Ma non è un solo un omaggio: sul mitico circuito dedicato ai Ferrari, padre e figlio (che Horacio Pagani ha sempre stimato e preso a modello), la nuova vettura è stata concepita, plasmata e messa a punto, percorrendo sul suo asfalto 16.000 km di validazione del progetto a velocità di gara, tre volte una 24h di Le Mans, senza sconti né concessioni. Ne è nata un'auto targata adatta a viaggiare su strade aperte ma dall'indole e dall'anima visceralmente racing. L'auto, che pesa appena 1246 kg, ha un motore rigorosamente a benzina V12 di 6 litri prodotto dalla AMG che eroga una potenza di 827 CV e l'astronomica coppia di 1100 Nm.

"Il carattere aerodinamico di Pagani Imola emerge da tre concetti. La forma generale, l'aerodinamica interna e i dettagli aerodinamici esterni come pinne, ali, deviatori", racconta sul sito ufficiale Horacio Pagani, Founder e Chief Designer di Pagani Automobili. *"Non possiamo definirla una vettura elegante. Cercavamo una macchina efficace e questo ci ha portato, come quando osserviamo una monoposto di Formula 1, a concepire una vettura più ricca di elementi aerodinamici. Se da un lato questi dettagli interrompono le linee e l'estetica della vettura, dall'altra ne migliorano il tempo su giro, la facilità di guida e, soprattutto, la sicurezza. Su quest'ultimo aspetto, avremmo potuto ridurre l'altezza della vettura dal*



suolo, sfruttando la grande superficie del fondo piatto così da aumentare l'effetto di downforce. Ma - ricordiamoci - l'irregolarità delle strade pubbliche può portare alla perdita di diverse centinaia di chilogrammi di carico aerodinamico in pochi istanti. Davanti a questi pericoli abbiamo lavorato con attenzione sulla parte superiore e sui dettagli della vettura."

Ma Imola non è una vettura fine a se stessa: è anche un laboratorio viaggiante. Molte sue soluzioni infatti sono delle premiere assolute che vedremo applicate nei prossimi modelli Pagani, come la Huayra BC. Ecco quindi, innanzitutto una nuova geometria delle sospensioni (dotate di ammortizzatori attivi a gestione elettronica per ogni singola ruota), fondamentale per scaricare l'impressionante coppia sull'asfalto e ridurre l'effetto di deriva in frenata; segue una trasmissione rivista con tempi di cambiata più brevi fra i 7 rapporti del cambio Xtrac AMT con frizione tridisco; poi un ulteriore passo avanti in ricerca e sviluppo di materiali compositi avanzati (in questo caso il Carbo-Titanio HP62 G2 e Carbo-Triax HP62) utilizzati per la creazione della monoscocca in primis e poi di tutte le appendici (sono 770 i componenti forgiati o ricavati dal pieno) e perfino della verniciatura, che qui fa esordire Acquarello Light, un sistema che consente di risparmiare 5 kg rispetto al precedente applicato dall'azienda; infine, sono stati ottimizzati l'impianto frenante, studiato da Brembo e i gli pneumatici, i Trofeo R 265/30 su cerchi da 20" all'anteriore e 355/23 su cerchi da 21" al posteriore, studiati da Pirelli sulla base del neonato sistema Next MIRS. Cinque gli esemplari previsti: proposti a un prezzo di 5 milioni di euro, sono tutti sold out...

NASCE GARAGE TRACTION AVANT ITALIA

L'IDEA DI UN GRUPPO DI APPASSIONATI DEL CLUB ASI BOLOGNA AUTOSTORICHE E PROPRIETARI DEL CELEBRE MODELLO FRANCESE, È QUELLA DI UN GARAGE VIRTUALE TOTALMENTE GRATUITO DOVE I POSSESSORI DI TRACTION AVANT POSSONO TROVARE DOCUMENTAZIONE STORICA E TECNICA, SUPPORTO NEL RESTAURO E OCCASIONI DI RITROVI E RADUNI.

La Traction Avant, uno dei modelli più rappresentativi e iconici della Citroën, conta migliaia di estimatori in tutto il mondo e centinaia di club o gruppi di appassionati, ma non è mai stato sufficientemente rappresentato nel nostro paese, non beneficiando fino ad oggi di uno specifico punto di riferimento per i tanti possessori di questa vettura. Anche per quanto riguarda le documentazioni storiche e tecniche, le tante pubblicazioni disponibili sono in lingua francese e inglese, per cui nel 2015 e nel 2019, sono stati pubblicati due libri in italiano dall'appassionato Ubaldo Nifosi che, assieme agli altri amici consiglieri del Club federato ASI Bologna Autostoriche, è tra i fondatori del Registro Storico Garage Traction Avant Italia, riservato esclusivamente a questo modello in tutte le serie e versioni costruite dal 1934 al 1957. L'iniziativa si colloca nell'ambito delle azioni che il club, in armonia con gli scopi statutari propri e di ASI, promuove per la preservazione e valorizzazione del pa-

trimonio automobilistico storico nazionale. Lo scopo è di censire gli esemplari presenti oggi nel nostro territorio e custodirli idealmente in un garage virtuale, fornendo anche eventuali informazioni sulla conservazione e il restauro e organizzando eventi per favorire l'incontro tra appassionati.

Non è previsto di rilasciare alcun attestato sullo stato di originalità o sul grado dell'eventuale restauro, ma solo di registrare l'esistenza degli esemplari circolanti in Italia attraverso un'adesione totalmente gratuita.

A questo scopo è stato predisposto un modulo, direttamente scaricabile dal sito www.garagetractionavant.it che unitamente ad alcune foto potrà essere inoltrato all'indirizzo mail garagetractionavant@libero.it. Nel sito dedicato sono già state pubblicate le prime registrazioni e diversi articoli di carattere storico e tecnico che possono dare concretamente un'idea sul lavoro fin qui svolto e sull'impianto generale del progetto.



LA BERLINA CINQUE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO



NASCE DALLA COLLABORAZIONE TRA ABARTH E BERTONE
LA VETTURA VINCITRICE DI TRE TITOLI IRIDATI COSTRUTTORI E DI DUE CAMPIONATI PILOTI
CON MARKKU ALEN E WALTER ROHRL

di Roberto Valentini - foto Actualfoto

Una storia di successo può avere un prologo travagliato e difficile. È quanto avvenuto per la Fiat Abarth 131 Rally, che ha avuto il grande merito di portare per la prima volta al successo iridato la Fiat, dopo diversi tentativi andati a vuoto con la Fiat Abarth 124 Spider.

Nel 1974 risulta ormai evidente che la spider non può competere con le più moderne Lancia Stratos e Alpine Renault A110 e pertanto in Abarth si cerca una valida sostituta. Tra le vetture in produzione la più adattabile al nuovo corso della specialità sembra essere la Fiat X1/9: carrozzeria compatta, motore posteriore-centrale, baricentro basso. Il motore è il punto debole, poiché lo "spiderino" monta solo un 1300 cm³. I tecnici dell'Abarth costruiscono all'inizio dell'anno un prototipo che monta il propulsore di 1850 cm³ dell'ultima ver-

sione della Fiat Abarth 124 Spider. Il prototipo esordisce in gara e si dimostra molto competitivo, vincendo il Rally delle Alpi Orientali, il 100.000 Trabucchi, e la Coppa Liburna.

Ma quando viene presentato il progetto, con relativo studio per la versione stradale, i vertici Fiat non sono convinti, per via della distanza di questo modello, dall'aspetto di un vero e proprio prototipo, dalla produzione di serie. I rally stanno diventando una vetrina sempre più importante per i Costruttori ed è essenziale dimostrare la diretta derivazione con un modello di grande diffusione. La scelta cade sull'ultima nata, la Fiat 131 Mirafiori, un'auto molto convenzionale, che segue la filosofia della Casa, proseguendo la tradizione di un modello di successo commerciale come la 124 berlina.

Il compito dei tecnici dell'Abarth è quindi molto più difficile e



Appena omologata in Gruppo 4, la Fiat 131 Abarth Rally si impone nel difficile Rally dell'Isola d'Elba con il finlandese Markku Alen. A destra, sopra, la Fiat 131 Abarth di Maurizio Verini e Ninni Russo al Rallye di Sanremo 1976, dove furono costretti al ritiro. Sotto, alla presentazione internazionale, la Fiat 131 Abarth incuriosisce Gerard Larousse, Capo della squadra corse Alpine Renault.



impegnativo. Occorre infatti trasformare una comoda berlina da famiglia in un'auto vincente su tutti i tipi di fondo. Con la collaborazione di Bertone - che aveva già quasi completato l'allestimento della linea produttiva dell'Abarth X1/9 - viene studiata una versione sportiva della 131. Nella struttura di Caprie viene elaborato un progetto estremo, con carrozzeria dotata di parafanghi allargati, appendici aerodinamiche con una grande ala posteriore; contemporaneamente all'Abarth trasferiscono la meccanica della Lancia Beta Montecarlo 3200 V6, prototipo del Giro d'Italia 1974, su questa carrozzeria. Per essere posizionato nel vano anteriore, il propulsore, portato a 3500 cm³, viene modificato e dotato di carter a secco. Posteriormente viene montato il cambio con gli ingranaggi a sbalzo rispetto all'asse, per ottimizzare l'equilibrio dei pesi.

Incredibilmente la vettura, guidata da Giorgio Pianta, vince il Giro Automobilistico d'Italia del 1975, nel quale riesce ad avere la meglio sulle Lancia Stratos ufficiali e sulla versione "stradalizzata" dell'Alfa Romeo T33 dell'Autodelta.

Un risultato che convince i vertici Fiat a proseguire nella sviluppo della 131 da rally, tenendo conto delle nuove norme del regolamento del Gruppo 4. La versione di serie, che deve prevedere almeno 400 esemplari, viene quindi costruita tenendo conto di queste esigenze. Di conseguenza viene equipaggiata di tutte le componenti sportive che devono essere omologate, come il cambio a innesti frontali (si può avere quello sincronizzato allo stesso prezzo, ma come optional), utilizzando invece componenti economiche dove il regolamento permette la sostituzione o la trasformazione delle stesse. ➤

FIAT ABARTH 131 RALLY



L'assistenza Abarth è sempre stata molto efficiente e determinante in molti successi. Sotto, Markku Alen e Ilkka Kivimäki al Rallye di Montecarlo del 1977, vinto dalla Lancia Stratos di Sandro Munari.



Per fare alcuni esempi, il sistema di alimentazione della 131 Abarth di serie è costituito da un solo carburatore (su quella da gara si adotta invece l'iniezione meccanica), il differenziale non è autobloccante; altre modifiche riguardano la distribuzione. Il ponte posteriore è lo stesso dell'Abarth 124 Spider, mentre si lavora molto sulle sospensioni, utilizzando però quasi tutti gli attacchi di serie, ad eccezione di quelli posteriori.

Per quanto riguarda la carrozzeria, questa risulta decisamente alleggerita, con l'adozione dei parafranghi anteriori e posteriori e dei cofani in vetroresina e le porte con pannello in alluminio. All'interno, per ragioni di peso, tutto viene ridotto all'osso. I sedili sono di tipo anatomico, rivestiti in tessuto.

La Fiat 131 Abarth stradale viene presentata al Salone di Ginevra del 1976, che si tiene nei primi giorni di marzo. La produzione dei primi 400 esemplari è già avviata, poiché è necessario che la vettura ottenga al più presto l'omologazione in Gruppo 4. La Fiat 124 Abarth Rally non è infatti più in grado di essere competitiva. Ha partecipato al Rallye di Montecarlo, prova d'apertura del mondiale, con le ultime evoluzioni, ma il miglior piazzamento è stato il 6° posto del finlandese Markku Alen. La stagione è poi proseguita senza la presenza delle Fiat ufficiali in attesa, appunto, dell'omologazione, che è avvenuta il 1° aprile. Nel finale di stagione precedente era già stata testata nel rally 100.000 Trabucchi con Giorgio Pianta e al Valli Piacentine, dove Fulvio Bacchelli ottiene la vittoria.

Una volta omologata, prima di affrontare le gare troppo specialistiche del Mondiale, come il "Safari" in Kenia e l'"Acropoli" in Grecia, la Fiat 131 Abarth Rally esordisce in Italia nel Rally dell'Isola d'Elba, valido per

EVOLUZIONE IN PILLOLE



LABORATORIO VINCENTE

La SE031 (questo il nome del progetto Abarth) debuta vincendo il Giro d'Italia del 1975 con Giorgio Pianta e Bruno Scabini. L'auto è un vero e proprio laboratorio sul quale testare le possibili modifiche da apportare alla Fiat 131 Mirafiori di serie. Vengono testati in particolare la ripartizione dei pesi (il prototipo monta il cambio posteriormente) e l'aerodinamica sia in pista sia in prova speciale, oltre ai flussi d'aria all'interno del vano motore e, naturalmente, la robustezza della scocca. L'estremizzazione del mezzo sarà poi utile a elaborare la versione definitiva della Gruppo 4.



SVILUPPATA IN ABARTH

Gli ingegneri Mario Colucci e Renzo Avidano raccolgono la sfida proposta dal marketing Fiat di far correre la berlina e ne affidano lo sviluppo all'ingegner Sergio Limone, che si trova a dover interpretare il nuovo regolamento in vigore per le Gruppo 4. Per l'omologazione occorre costruire 400 esemplari, con gran parte delle caratteristiche delle vetture da competizione. Occorre quindi predisporre una versione di serie che sia vendibile a un prezzo ragionevole, ma che consenta di elaborare le componenti libere da vincoli regolamentari. Durante le varie stagioni verranno poi effettuati ulteriori aggiornamenti.



CODOLINI TONDI PER IL PRIMO PROTOTIPO RALLY

La Fiat 131 Abarth Rally Gruppo 5 esordisce il 25 ottobre 1975 nel Rally 100.000 Trabucchi, che si svolge in Piemonte, in provincia di Cuneo, con percorso misto terra-asfalto. Al volante Giorgio Pianta, che si impone in diverse prove speciali ma, attardato da noie tecniche, conclude 11° assoluto. La vettura si presenta nel colore grigio (come da tradizione Abarth), ha i codolini rotondi e la mascherina originale del modello di serie. Sono già presenti il rialzo con presa d'aria sul cofano e le prese d'aria sulla parte posteriore della fiancata. La stessa vettura lievemente modificata vincerà il Rally delle Valli Piacentine con Fulvio Bacchelli.

Anche Timo Makinen ha corso con la Fiat 131 Abarth: qui al Rally di Svezia del 1977.



l'Europeo e l'Italiano. Ed è subito un successo, con Alen primo e l'italiano Fulvio Bacchelli secondo, su un tracciato duro e difficile come quello dell'isola napoleonica che vede alternarsi prove speciali su asfalto ad altre su sterrato. Nel Campionato Italiano, la 131 Abarth vince con Maurizio Verini anche il Rally di San Giacomo di Roburent.

La stagione prosegue con l'impegnativo Rally del Marocco, nel quale la 131 Abarth risulta molto competitiva, soprattutto nelle prove speciali più veloci. A una tappa dal termine si trova al comando con Fulvio Bacchelli, ma deve cedere nel finale a causa di un cambiamento del tracciato deciso dagli organizzatori, che hanno fatto percorrere agli equipaggi una pista sassosa dal fondo estremamente duro, sulla quale sono emersi problemi alle sospensioni.

Un rientro senza delusioni, consci del fatto che la nuova vettura è decisamente a punto, come conferma nel mese di agosto Alen, che si impone con autorità nel Rally dei Mille Laghi, in Finlandia, precedendo la Ford Escort di Pentti Airikkala.

IL PRIMO TITOLO IRIDATO

Proprio la Ford, con la Escort RS 2000, è la principale avversaria della Fiat nel Mondiale 1977. La Lancia, di proprietà del Gruppo, è stata fermata e la squadra corse campione iridata in carica deve accontentarsi di qualche rara apparizione con Munari, che vince a Montecarlo. Poi inizia il duello con la Ford: la Fiat Abarth vince in Portogallo con Alen, in Nuova Zelanda con Bacchelli e in Canada con Timo Salonen. La Ford risponde imponendosi al "Safari", all'"Acropoli" e al "Mille Laghi". ➤



DANIELE AUDETTO DIRETTORE

Verificata la competitività della Fiat 131 Abarth, alla fine del 1976 i vertici del Gruppo Fiat decidono che i tempi sono maturi per fare la staffetta tra la Lancia - campione del Mondo dal '74 al '76 - e Fiat. A dirigere la squadra corse viene chiamato Daniele Audetto, all'epoca in forza alla Ferrari. Audetto ha una buona esperienza nei rally, dove ha corso da navigatore. La squadra viene organizzata con Mario Colucci, responsabile tecnico, Gianfranco Silecchia, direttore sportivo, sui campi di gara, e Ninni Russo, che ha appena smesso il ruolo di navigatore, a far loro da spalla nell'organizzazione.



UN RICCO CATALOGO PER I CLIENTI

L'ottimo rapporto qualità-prezzo ha reso sin dall'inizio la Fiat 131 Abarth Rally molto apprezzata dai clienti sportivi e dai più importanti team internazionali, dando all'Abarth la possibilità di avviare un servizio apposito per i clienti, con la commercializzazione di ricambi specifici. Venivano pertanto pubblicati veri e propri cataloghi, sui quali erano puntualmente riportati gli sviluppi e le evoluzioni studiate dal team ufficiale e sperimentate in gara. In questo modo tutti i clienti potevano disporre di un mezzo sempre evoluto e competitivo, ragione per la quale la Fiat 131 Abarth ha vinto molto anche con i privati.



LIVREE DIFFERENTI PER LE UFFICIALI

L'esordio avviene con i colori giallo-blu di OlioFiat, storico sponsor del Reparto corse Fiat-Abarth e con questa livrea le 131 ufficiali corrono le stagioni 1976 e 1977. Nel 1978, con la Lancia che non corre nel Mondiale, la livrea è dedicata al main sponsor Alitalia, che accompagnerà l'avventura delle Fiat 131 Abarth rally anche nel 1979. Negli ultimi due anni da ufficiale, la vettura ha invece una livrea "autarchica" con il marchio Fiat in grande evidenza e, in poche occasioni, con la MS Cigarette. Interessanti anche le colorazioni delle scuderie: il Jolly Club con i marchi Top e Ricambi Originali Fiat.



Il francese Jean Claude Andruet vincitore del Rallye di Sanremo 1977. Sotto, un anno dopo sulle stesse strade i tedeschi Walter Rohrl e Christian Geistdorfer.



BACHELLI 1° IN NUOVA ZELANDA

È stata la sua unica vittoria nel Mondiale, ma quella ottenuta da Fulvio Bacchelli, con Francesco Rossetti, nel Rally Nuova Zelanda 1977 è risultata determinante per la conquista del titolo iridato da parte della Fiat. La gara è lunga e difficile e, quando il suo compagno di squadra Markku Alen si ritira, è lui a dover cercare il successo davanti ai piloti della Ford, primo fra tutti il fuoriclasse Ari Vatanen. I rapporti al cambio corti penalizzano la 131 Abarth nella prove più veloci ma, nei tratti più tortuosi la vettura italiana è più veloce. Alla fine Bacchelli riesce ad avere la meglio sul finlandese dopo un epico duello.



ALEN VINCE LA COPPA FIA PILOTI

Nel 1977 Sandro Munari aveva vinto la prima edizione della Coppa FIA Piloti, anticipo di ciò che sarebbe diventato dal '79 il Mondiale Piloti. Nel 1978 il titolo va a Markku Alen, che si è imposto in Portogallo, in Finlandia, al Sanremo (con la Lancia Stratos). Il pilota finlandese ha esaltato forse più di tutti gli altri le doti della berlina con imprese epiche, come il successo ottenuto nel Rally del Portogallo dell'81, in rimonta dopo aver staccato una ruota e terminato la prova speciale in retromarcia. L'assistenza mise a posto la 131 e il finlandese concluse il rally da vincitore davanti a Henri Toivonen con la Talbot Lotus.



ROHRL CAMPIONE DEL MONDO 1980

Reclutato alla fine del 1977, il tedesco Walter Rohrl ha disputato tre stagioni complete con la 131 Abarth, correndo nel '78 e '79 nel Campionato tedesco (anche con la Lancia Stratos) e in alcune prove del Mondiale a supporto della squadra ufficiale. Nel '78 vince il Rally dell'Acropoli e il Rally del Canada. Nel '79 è secondo a Sanremo, mentre l'anno successivo il suo programma prevede la partecipazione al Mondiale. Un'occasione che sfrutta vincendo il titolo Piloti grazie ai successi a Montecarlo, in Portogallo, Argentina e Sanremo. La certezza del titolo la ottiene con il secondo posto al Tour de Corse.

A tre gare dal termine la situazione è quanto mai aperta. La Fiat 131 Abarth ha sinora dimostrato grande competitività soprattutto sui fondi asfaltati e quindi si trova a ricoprire il ruolo di favorita nel Rally di Sanremo e nel Tour de Corse. Al contrario la Ford Escort è più veloce sullo sterrato, soprattutto se sconnesso e con poca aderenza e si troverà avvantaggiata nell'ultima gara, il Rally RAC in Inghilterra.

Al "Sanremo" la Ford si presenta leader del campionato e, di conseguenza, la Fiat schiera una squadra imponente, rafforzata dai protagonisti del Campionato Italiano. Con i colori ufficiali OlioFiat ci sono Fulvio Bacchelli, il tedesco Walter Rohrl e Maurizio Verini; Fiat France manda il suo pilota Jean Claude Andruet di rinforzo e il Jolly Club è presente con diversi equipaggi, tra i quali spicca quello composto da Tony Fassina e Mauro Mannini. A dar manforte ai "cugini" Fiat anche la Lancia, con quattro Stratos affidate a Sandro Munari, Lele Pinto, Mauro Pregliasco e Tony Carello. La Ford schiera invece due Escort RS per lo svedese Bijorn Waldegaard e il finlandese Ari Vatanen. All'inizio sono le Stratos a dominare, con Munari che termina la prima tappa al comando, mentre le Ford lamentano problemi e sono attardate. In una gara dal ritmo incalzante sono tanti i ritiri e i problemi che affliggono molti dei protagonisti. Nella seconda parte di gara salgono in cattedra le Fiat 131 Abarth con Andruet che vince davanti a Verini e "Tony"; quarta la Stratos di Pregliasco e quinta la prima delle Ford, quella di Waldegaard. Una tripletta che risulterà determinante per la conquista del primo titolo iridato Costruttori della Fiat. Nel successivo Tour de Corse sarà infatti un "festival" di vetture italiane, con tre Fiat 131 Abarth e due Lancia Stratos nei primi cinque posti assoluti. Il successo di Bernard Darniche con la 131 Abarth ufficiale dà alla Casa torinese i punti necessari ad aggiudicarsi il titolo con una gara di anticipo. ➤



Nel 1978 "Tony" Fassina ha corso con la Fiat 131 Abarth: qui al Rally Targa Florio.



POCO FEELING CON IL "DRAGO"

Nel 1977 Sandro Munari corona una serie di stagioni di grandi successi vincendo la Coppa FIA Piloti. Con la Stratos è un pilota quasi imbattibile, ma alla fine di quell'annata trionfale si trova a dover per forza cambiare auto. L'ASA - ufficio interno al Gruppo Fiat che coordina le attività sportive - blocca definitivamente la Stratos a favore della 131 Abarth. Munari corre ancora il Montecarlo con la Stratos (ritiro) e poi esordisce con la berlina, con cui non trova un gran feeling. Riesce a ottenere ottime prestazioni velocistiche, ma sovente è costretto al ritiro. Il suo miglior risultato è il 3° posto al Tour de Corse del '78.



VUDAFIERI VINCE EUROPEO E ITALIANO

Campione Italiano con la Lancia Stratos nel 1978, Adartico Vudafieri nel 1979 corre il Campionato Italiano con la Fiat 131 Abarth del Jolly Club, nel quale termina 2° alle spalle del rivale di sempre "Tony" (Stratos). Si rifarà l'anno successivo imponendosi nei rally Isola d'Elba, Ciocco e San Marino. Si concede anche il successo nella gara europea di Madeira, in Portogallo, terminando terzo nella classifica continentale. L'Europeo lo vincerà nel 1981, in coppia con Arnaldo Bernacchini, con 5 successi: Costa Brava e Rally del Sol in Spagna, Isola d'Elba, Polonia e Halkidiki, in Grecia.



ANTONELLA MANDELLI EUROPEA DAME

Portacolore del Jolly Club, Antonella Mandelli ha utilizzato la Fiat 131 Abarth Rally dal 1978, disputando alcune prove del Campionato Italiano. Esperienza che ripete nel 1979. Nel 1981 le viene proposto di affiancare Vudafieri nell'Europeo con una seconda vettura. L'iniziativa ha successo e la Mandelli si aggiudica la Coppa delle Dame del campionato continentale. Di rilievo il 2° posto assoluto nel Rally di Madeira. La Mandelli bisserà il successo l'anno successivo, sempre con la Fiat 131 Abarth del Jolly Club, ottenendo ottimi piazzamenti assoluti in Costa Brava (7°), Sol (8°) Madeira (8°) e Lana (8°).



Alen al Rallye di Montecarlo del 1979, dove ha concluso al 3° posto.

IL BIS NEL 1978

Dal blu-giallo OlioFiat nel 1978 la livrea delle Fiat 131 Abarth Rally ufficiali diventa bianco-verde per lo sponsor Alitalia, che "migra" dalle Lancia Stratos, sempre più accantonate per ragioni di marketing. La stagione non inizia benissimo per la squadra Abarth, che ottiene il primo successo solo nella quarta prova stagionale, il Rally del Portogallo con Alen, ma dal quel momento, complice l'assenza della Ford ad alcune gare, per la squadra italiana la strada verso il secondo titolo è spianata.

Con una squadra formata dai confermati Alen, Rohrl e Verini, ai quali si aggiunge in qualche occasione Sandro Munari, non ci sono problemi a vincere il secondo titolo, con Alen che si impone nella Coppa FIA Piloti, con anticipo, vincendo il Rally di Sanremo al volante di una Lancia Stratos.

Nel 1979 la Fiat rallenta il suo impegno nel Mondiale, limitando la partecipazione ad alcuni prestigiosi eventi, come il Rallye di Montecarlo, dove Alen conclude terzo nella gara vinta dalla Lancia Stratos di Darniche. La Fiat 131 Abarth Rally esordisce



5 VOLTE PRIMA NELLA MITROPA CUP

Nel campionato internazionale che si sviluppa tra Italia, Germania, Austria e Cecoslovacchia, la Fiat 131 Abarth si impone per ben 5 volte: nel 1978 con Vanni Fusaro (pilota proveniente dal Campionato Autobianchi A112 Abarth), nel '79 con "Lucky"; nel 1981 con Mario Aldo Pasetti, nel 1982 con Franco Corradin e nel 1983 con Franco Ceccato. Denominatore comune di questi successi è la Scuderia 4 Rombi, fondata a Padova dall'ingegner Pio Cantoni, concessionario Fiat, con l'intento di promuovere la specialità e le vetture Fiat in Veneto, correndo soprattutto oltre il confine regionale.



POCA FORTUNA IN AFRICA

La prima e unica partecipazione della Fiat 131 Abarth Rally al Safari è nel 1979, quando la Casa torinese è impegnata nella lotta iridata con la Ford. Gara specialistica, richiede una lunga e onerosa preparazione, visto che alcune Case, come Peugeot, Mercedes e le giapponesi, puntano esclusivamente su questo rally. L'importante però è racimolare qualche punto e alla fine l'impresa riesce, con Alen che si piazza terzo. Anche le altre due 131 concludono la corsa: Kallstrom è 8° e Munari 9°. Restando in Africa, il "Drago" disputa il Rally Costa d'Avorio 1980, concludendo 6° assoluto.



MICHELE MOUTON SI FA NOTARE

Fiat France si è sempre distinto tra i team internazionali, con una squadra che comprendeva i più forti piloti transalpini: Jean Claude Andruet, Bernard Darniche, Bernard Béguin e Michèle Mouton. La francese, che sfiorerà nel 1982 il titolo mondiale con l'Audi, deve molto alla Fiat 131 Abarth Rally, che è stata la sua prima vettura ufficiale, con la quale si è messa in luce a livello internazionale. Da rimarcare il successo assoluto nel Tour de France del 1978, il 5° posto assoluto al Tour de Corse del '78, del '79 e del 1980, il 7° assoluto al Montecarlo del '79 e del 1980, inserendosi tra i migliori piloti del Mondiale.



Una lastra di ghiaccio affrontata in derapage da Walter Rohrl nel Montecarlo '79.

sulle piste del "Safari" con Munari, Alen e Rohrl e Kallstrom. Alen chiude al terzo posto, Kallstrom è 8° e Munari, attardato da molti problemi, 9°. Alen vince anche la gara di casa, il Mille Laghi, mentre a Sanremo si impone la Stratos privata di "Tony", davanti a Rohrl e al giovane esordiente Attilio Bettega, proveniente dal Trofeo Autobianchi A112 Abarth.

L'ULTIMO DOPPIO TITOLO IRIDATO

I rally stanno diventando sempre più popolari e sono sempre più le Case che si impegnano in questa disciplina a livello ufficiale. Nel 1980 la Fiat decide di tornare a impegnarsi a tempo pieno per cercare di vincere nuovamente il titolo. La vettura è oggetto di alcune importanti evoluzioni che, sommate alle tante piccole migliorie apportate in tre stagioni, gara dopo gara, rendono la Fiat 131 Abarth Rally ancora competitiva. E lo dimostra subito vincendo il Rallye di Montecarlo, che apre la stagione. Una serie di azzeccate scelte di pneumatici permette a Rohrl di aggiudicarsi una gara particolarmente difficile per le condizioni meteo, con frequenti nevicate e poco asfalto asciutto, precedendo la Stratos di Darniche. ➤



IN CORSICA CON LE RUOTE STRETTE

Uno dei problemi della Fiat 131 Abarth è la mancanza del servosterzo, che rende molto dura la guida soprattutto sui percorsi asfaltati più tortuosi, caratteristici di gare come il Tour de Corse che, in più, prevedono prove speciali lunghissime, in alcuni casi vicine ai 100 km. Per rendere un po' meno faticosa la guida in questa gara vengono utilizzati anteriormente pneumatici più stretti rispetto allo standard delle altre competizioni. La tenuta di strada non ne risultava troppo penalizzata rispetto al beneficio di poter tenere un ritmo elevato sempre. Le due vittorie nel '77 e '78 lo dimostrano.



IL NAVIGATORE SEDUTO DIETRO

La 131 risultava molto competitiva sull'asfalto e sugli sterrati in genere, ma pativa molto fango e neve, elementi che era facile incontrare nel Rally RAC, tradizionale prova inglese di chiusura del Mondiale. Nel 1978, a titolo già acquisito, la Fiat si presenta al RAC con una 131 Abarth con il sedile del navigatore montato posteriormente, affidata a Walter Rohrl e Christian Geistdorfer. La soluzione appare efficace: il tedesco riesce a vincere alcune prove speciali, ma viene attardato da noie tecniche che lo costringono al 7° posto finale, dopo aver concluso la prima tappa al 2° posto davanti a tutte le Ford Escort ufficiali.



IMPEGNATA ANCORA OGGI NELLE GARE STORICHE

Specchio di un'epoca gloriosa per la specialità nel nostro Paese, molti esemplari della Fiat 131 Abarth Rally sono stati conservati e restaurati nel corso degli anni e oggi partecipano a gare storiche e parate. Grazie a una relativa facilità di gestione, non è raro poter ammirare queste vetture negli eventi storici e, soprattutto nei rally storici, dove risultano ancora competitive e spettacolari, soprattutto nell'ambito del loro raggruppamento. In molte manifestazioni dimostrative sono presenti esemplari ex-ufficiali che hanno mantenuto la loro livrea originale.



Sopra, a sinistra, lo stesso ghiaccio porta bene a Rohrl nel 1980, dove vince il Rallye di Montecarlo iniziando la cavalcata verso la conquista del Mondiale Piloti. A destra, la grinta di Michèle Mouton al Montecarlo 1980, concluso al 7° posto assoluto. Sotto, Rohrl al Sanremo del 1980 con una vettura priva dei colori ufficiali. A causa di problemi sindacali le auto da corsa uscirono di nascosto dall'officina, ma senza la livrea ufficiale.



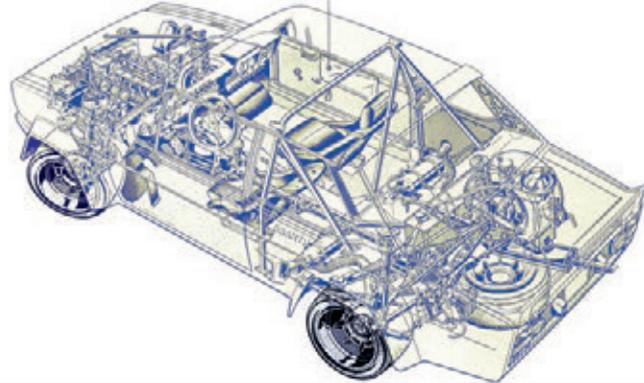
Completa il successo Abarth il terzo posto di Waldegaard. Rohrl vince anche il Rally del Portogallo, davanti al compagno di squadra Alen, permettendo così alla Casa italiana di evitare la costosa partecipazione al "Safari". Rohrl vince anche in Argentina e al Rally di Sanremo, piazzandosi secondo nel Tour de Corse. Risultati che gli permettono di vincere il titolo iridato Piloti. È l'ultima stagione della Fiat 131 Abarth che, nel 1981, parteciperà ancora a qualche prova iridata, riuscendo anche a vincere il Rally del Portogallo contro la nuova generazione delle automobili da rally, come l'Audi Quattro e la Renault 5 Turbo. Alen, pur limitando a poche uscite le sue partecipazioni si piazza quarto nel Mondiale Piloti. Una soddisfazione arriva dalla conquista del Campionato Europeo da parte di Adartico Vudafieri con la Fiat 131 Abarth Rally del Jolly Club.

I regolamenti introdotti nel 1982 con l'arrivo delle Gruppo B mandano definitivamente in pensione la "berlina da famiglia che vince le corse", anche se ancora per un certo periodo continuerà a imporsi nelle gare minori guidata da piloti privati. ■

SCHEDA TECNICA

FIAT 131 ABARTH RALLY GRUPPO 4

MOTORE:	anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, cilindrata 1995 cm ³ , alesaggio e corsa 84x90 mm, rapporto di compressione 10,7:1, potenza 215 CV a 7000 giri/min, coppia massima 225 Nm a 5.600 giri/min, distribuzione a 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro, cinghia dentata, iniezione elettronica Kugelfischer.
TRASMISSIONE:	trazione posteriore, cambio a innesti frontali, 5 marce + RM, differenziale autobloccante, frizione monodisco a secco.
SOSPENSIONI E FRENI:	sospensioni a ruote indipendenti anteriormente e posteriormente con schema Mc Pherson su snodi sferici, freni a disco sulle quattro ruote autoventilanti.
RUOTE E PNEUMATICI:	Pirelli P7 MS 205/60 VR15 e 285/35 VR15.
DIMENSIONI E PESI:	lunghezza 4.190 mm, larghezza 1.820 mm, altezza 1.360 mm (variabile con l'assetto), passo 2.490 mm., peso variabile secondo l'allestimento (circa 930 kg).



Sopra, da sinistra, acrobazia di Adartico Vudafieri nella discesa della prova della Segagnana nel Rally dell'Isola d'Elba del 1981, da lui vinto. In quell'anno conquista il titolo Europeo. Dario Cerrato ha corso con la Fiat 131 Abarth ufficiale nel 1981. Qui al Rallye (Rally) di Sanremo. Molti piloti talentuosi hanno continuato a dare spettacolo: Gabriele Noberasco al Rally dell'Elba del 1982. Sotto, nella stessa gara un giovanissimo Andrea Zanussi si mette in luce con la vettura del Jolly Club.





CON MARKKU ALÉN LA PRIMA E L'ULTIMA VITTORIA

IL PILOTA FINLANDESE È STATO UNO DEI MIGLIORI INTERPRETI DELLA FIAT 131 ABARTH.
19 SUCCESSI IRIDATI OTTENUTI CON FIAT ABARTH E LANCIA

di Sergio Remondino

Markku Alén, il più italiano dei 'flying finns', i finlandesi volanti, ha trovato la consacrazione grazie a Fiat e Lancia, restituendo con gli interessi il tanto che ha ricevuto. Tutti e 19 i successi conquistati dal grande Markku in gare di Campionato del Mondo sono arrivati infatti con vetture del gruppo torinese e questo la dice lunga sul rapporto instauratosi fra Alén e dirigenti, tecnici e meccanici di casa nostra. Una lunga storia d'amore, durata sedici stagioni, dal 1974 al 1989, nel corso delle quali Alén ha corso e vinto prima con le Fiat - la 124 Spider e la 131 Abarth - e poi con le Lancia - Stratos, 037, Delta S4, Delta Integrale - aggiudicandosi la Coppa Fia Piloti nel '78 e contribuendo in maniera determinante alla conquista di sette titoli iridati Costruttori e segnatamente ai tre - 1977, 1978 e 1980 - della Fiat 131 Abarth.

Un patrimonio agonistico di una portata tale che risulta persino difficile, e sarebbe comunque riduttivo, quantificare. Sì, perché Alén non si è limitato, e sarebbe già tantissimo, a far vincere le vetture italiane e a tenere alto il tricolore nel mondo ma soprattutto ha segnato con la sua personalità l'epoca forse più gloriosa ed avvincente del

rallismo. Tutto per Markku Alén comincia a 19 anni, sulle nevi e sul ghiaccio della Finlandia, al volante di una Renault R8 Gordini. Poi, nel novembre del 1972, la prima trasferta all'estero, in Gran Bretagna, per partecipare al Rac. Con l'ingombrante e pesante Volvo 142, molto più simile ad un taxi che ad una vettura da rally ma che ha appena portato ad uno straordinario terzo posto assoluto al 1000 Laghi, in Gran Bretagna il 21enne Alén conclude dodicesimo. Ed è solo l'inizio: otto mesi dopo, nel 1000 Laghi edizione 1973, spinge la Volvo addirittura al secondo posto dietro al grande Timo Makinen con la fortissima Ford Escort. E l'Escort arriva anche per Alén, che concludere ottimo terzo al Rac, battuto solo dal "solito" Timo Makinen e dall'idolo locale Roger Clark.

Le prestazioni di Alén non sono sfuggite ai vari team manager ed è la Fiat ad offrirgli per prima una grande opportunità: correre il Rally del Portogallo 1974 con una 124 Abarth Spider. Al lungo Markku Alén e ad Ilkka Kivimaki, il navigatore ormai divenuto suo inseparabile braccio destro, non pare vero: correre un rally iridato da piloti ufficiali! L'esperimento va benissimo ed i due finiscono al terzo posto

dopo essere stati a lungo secondi dietro all'imprendibile compagno di squadra Lele Pinto, che vincerà la gara lusitana davanti ad un'altra spider torinese, quella condotta da Alcide Paganelli. Terzi dietro ai due italiani, oltretutto dopo aver avuto grossi problemi ai freni, è anche meglio di quanto Alen e Kivimaki osassero sperare ed infatti vengono immediatamente confermati. Dal 1974 correranno per i colori Fiat sino al 1981. Poi passeranno alla Lancia, dove rimarranno come detto sino al 1989...

Con lo spider 124 conquistano la loro prima vittoria in una prova iridata esattamente un anno dopo, proprio in quel Rally del Portogallo nel quale debuttarono con i colori Fiat, e la loro carriera decolla. Ma è con la 131 Abarth che Alén si consacra definitivamente, portandola al primo successo in carriera, al Rally dell'isola d'Elba 1976, e vincendo 7 gare iridate, contribuendo in maniera determinante ai tre titoli Costruttori che giungono a Torino nel 1977, 1978 e 1980.

La prima e l'ultima vittoria di una 131 Abarth in gare di campionato del mondo - 1000 Laghi 1976, Portogallo 1981 - portano la firma di Alén, che nel 1982 passa alla Lancia e si ritrova impegnato in prima fila nei collaudi dell'erede della Stratos, la Rally 037. Subito dopo l'esordio ufficiale della prima Lancia Gruppo B, al Costa Smeralda 1982 valido per l'Europeo, c'è quello nel Mondiale, al Tour de Corse, dove Bettega ha un grave incidente e Alen è solo nono. Mentre Bettega è in convalescenza, Alen lavora insieme a Giorgio Pianta per far crescere la 037 e finalmente, nel Pace Petroleum Rally in programma in Galles e disputato in preparazione al Rac, regala il primo successo in carriera all'ultima nata. Poi conclude la stagione con un promettente quarto posto proprio al Rac. L'annata del debutto per la 037 va così in archivio con più d'una ragione per essere ottimisti, anche se nel 1983 Alén avrà un compagno di squadra decisamente competitivo: Walter Rohrl.

A Montecarlo, la gara che vale una carriera e che Alén non vincerà mai, è proprio Rohrl a trionfare, davanti a Markku. Una doppietta strepitosa per la Lancia, un trionfo, le Audi sono sconfitte, ma Alén non

esulta. E' successo proprio quello che temeva: Rohrl lo ha battuto, alla prima gara con la 037. Poi però si prende una rivincita che aggiunge un'altra pietra alla sua collana di perle e lo porta un po' di più nella leggenda. A inizio maggio, infatti, Alén diventa il primo pilota nordico a trionfare sull'asfalto del Tour de Corse. Lo stato di fatto sino a quel momento vede i finlandesi svantaggiati sull'asfalto, in virtù della loro stessa natura di piloti nati sullo sterrato e sui fondi a scarsa aderenza. Invece Alén compie il capolavoro e diventa il primo "flying finn" a vincere la gara delle diecimila curve! Poi, deve attendere sino al Rally di Sanremo per tornare sul gradino più alto del podio ma ne vale la pena perché in Italia il grande Markku vince davanti a Rohrl e Bettega ed è il successo che dà alla Lancia la certezza matematica del titolo iridato Costruttori. E nell'84 il grande Markku rivince in Corsica davanti al giovane emergente Miki Biasion che corre con la 037 come lui ed i piloti di casa Ragnotti con la R5 Turbo e Nicolas con la nuova Peugeot 205 T16. Un successo confortato, dunque, dalla validità degli sconfitti.

Poi, a fine '85 arriva la Delta S4 - con la quale Alén è secondo al Rac dietro a Toivonen - e quindi si assiste alla drammatica stagione '86 che con le sue tragedie porta all'abolizione del Gruppo B e vede Alén campione del mondo per 11 giorni in seguito all'annullamento del Rally di Sanremo che lui aveva vinto sul campo. In questa beffa del destino c'è tutta la carriera di quel grande dei rally che è stato Markku Alen; sintesi perfetta dell'anticonformismo di un pilota che ha fatto dell'andare sempre all'attacco la sua ragion d'essere ed è entrato nella galleria dei miti pur senza aver mai avuto l'onore di fregiarsi di quel titolo di campione del mondo che avrebbe ampiamente meritato.

La parte finale della carriera italiana di Alén vede il finlandese correre con la Lancia Delta Gruppo A e conquistare sei vittorie in due stagioni prima di un deludente 1989 nel quale rimane a bocca asciutta, per lasciare Torino a fine anno dopo 16 stagioni. Alle soglie del terzo millennio il grande Alén volta pagina e passa ai giapponesi, ma le vittorie non arriveranno più.



A sinistra, il finlandese con la Lancia Delta S4 ha mancato il titolo iridato a causa dell'annullamento del Rallye di Sanremo del 1986.

Sopra, poca fortuna, ma grandi prestazioni con la Subaru Legacy, qui nel Rally di Svezia del 1991 con l'inseparabile Ilkka Kivimaki.

DA SEMPRE SOLIDARIETÀ DAL MONDO DEI MOTORI



QUANDO LE TRAGEDIE COLPISCONO IL PAESE,
GLI APPASSIONATI DELL'AUTOMOBILE APRONO IL CUORE.
IL DUE GIUGNO 1976 UNA SFIDA FRA CAMPIONI PER RACCOLGERE
DENARO DA DESTINARE AI TERREMOTATI DEL FRIULI

di Elvio Deganello - foto Actualfoto

Tanto pubblico e spettacolo sul circuito di Varano de' Melegari.

L 6 maggio 1976 in Friuli il terremoto colpisce una vasta zona abitata che comprende una popolazione di 60.000 abitanti, provocando 965 morti e oltre 45.000 senza tetto. Immediatamente sul territorio nazionale scattano spontaneamente molte nobili iniziative a favore delle popolazioni colpite dall'immane tragedia. Fra queste fa piacere ricordare "Una corsa per il Friuli", una competizione automobilistica i cui incassi sono interamente devoluti a un progetto per la ricostruzione nelle zone terremotate. La manifestazione è suggerita da un gruppo di sportivi facenti capo al Circuito di Varano de' Melegari, che è tradizionalmente molto frequentato da piloti e appassionati veneti e friulani. Il suggerimento è recepito dal settimanale automobilistico Autosprint, che si fa promotore dell'iniziativa presso le autorità sportive, i piloti, le Case e i propri lettori. Tutti aderiscono con entusiasmo. Fra le Case la Fiat dà un appoggio determinante, fra i piloti si muovono i campioni della Formula 1, fra gli sponsor illustri ci sono Enzo Ferrari che dona un milione di lire, la Pirelli e la Castrol che donano altrettanto e molti piccoli sponsor che contribuiscono a portare la voce del bilancio "offerte speciali" a nove milioni di lire. Il pubblico risponde in modo eccezionale: con 14.051 presenze garantisce oltre 37.000.000 di lire con la vendita dei biglietti d'ingresso e dei "biglietti della solidarietà" da farsi autografare dai campioni che sono a disposizione in un'apposita tribuna. Il ricavato totale della manifestazione è eccezionale: 52.933.500 lire, che sono sufficienti non solo per acquistare lo scuolabus messo in bilancio per aiutare i bambini di un comune colpito dal terremoto, ma anche per ricostruire la scuola materna di Lusevere, che poi di

comune accordo è intitolata al campione-gentiluomo Graham Hill scomparso qualche tempo prima in un incidente aereo.

CAMPIONI DI GENEROSITÀ

Fra i campioni della Formula 1 invitati alla manifestazione il francese Jacques Laffite, pilota ufficiale della Ligier e Harald Ertl, pilota austriaco della Hesketh, che non sono fra i più ricchi, rinunciano al rimborso del biglietto dell'aereo destinandolo ai terremotati e sono subito imitati da altri campioni dello sport e della solidarietà. La gara è organizzata in tempi brevi superando ogni tipo di ostacoli, compresi quelli burocratici, si svolge il 2 giugno 1976 a meno di un mese dal terremoto. La Fiat mette a disposizione le 131 Abarth Rally con le quali si svolge la sfida più attesa, che ha come "star" il campione in carica della Formula 1 Niki Lauda, il compagno di squadra Clay Regazzoni e il campione dei rally Sandro Munari. Niki e Clay arrivano nel primo pomeriggio accompagnati da alcuni esponenti dello stato maggiore della Ferrari, compiono alcuni giri per prendere familiarità con le Fiat 131 Abarth Rally e alla fine dei giri di prova il Campione del Mondo in carica fa valere il diritto della prima guida e rinuncia alla vettura con il numero 1 che gli hanno preparato per scegliere la numero 2 destinata a Regazzoni. Sandro Munari, il "Drago" Campione del Mondo dei Rally ottiene il numero 14, lo stesso del suo primo vittorioso Rally di Montecarlo. Dieci i giri previsti. All'abbassarsi della bandiera a scacchi Sandro Munari è il più lesto, inseguito dal campione italiano dei rally "Bobo" Cambiaghi, da Niki e da Clay. Il ferrarista elvetico al secondo giro supera il caposquadra in staccata

alla curva Parabolica. Poco dopo Lauda nella stessa curva compie un plateale testa-coda che solleva una rumorosa reazione del pubblico. Con Sandro Munari al comando e Cambiaghi a ruota, tutti si aspettano l'affondo vincente che "Bobo" ha promesso prima della gara. Ma "il Drago" è uno che mette soggezione e Cambiaghi rinuncia all'attacco anche se dal bordo pista è fucosamente incitato da sua sorella Anna e da suo cugino Maurizio Ambrogetti, anch'essi piloti.

SALTANDO FRA I CORDOLI

Al sesto giro Regazzoni rompe gli indugi e a sorpresa supera Cambiaghi all'entrata della Parabolica, percorre la curva Esse saltando fra i cordoli con rapidità da campione e si presenta alla curva Ickx sparato, pronto per superare Munari. Quest'ultimo, forse credendo di avere ancora dietro Cambiaghi (le 131 Abarth Rally sono tutte uguali), imposta la traiettoria senza guardare nello specchietto e senza accorgersi che Regazzoni lo sta attaccando all'interno. Il contatto è inevitabile, i due in perfetta sincronia partono in sbandata mentre Cambiaghi, incredulo si avvia alla vittoria con Lauda al secondo posto distanziato di 3 secondi e tre decimi. La formula della gara prevede una seconda manche articolata su altri dieci giri, nella quale sulle stesse vetture salgono altri piloti abbinati ai campioni per dare luogo a una classifica per somma dei tempi. Alex-Dias Ribeiro, il brasiliano esordiente quell'anno in Formula 1 con una Hesketh 308-C, sale sulla 131 numero 10 di Cambiaghi; Giorgio Pianta, pilota poliedrico e collaudatore Abarth, prende il volante di quella di Regazzoni, Raffaele Pinto giovane e promettente rallyman dà il cambio a Munari, infine Giancarlo Martini, pilota della Ferrari 312 T della Scuderia Everest di Giancarlo Minardi, sostituisce Lauda sulla

numero 2. I tifo si concentra su Alex-Dias Ribeiro, compagno d'avventura di Cambiaghi. La scena della sfida già prima del via prende toni accessissimi, tanto che il cronista Mario Poltronieri, in prestito dalla TV di Stato, è costretto a cedere il microfono a "Bobo" che vuole incitare il compagno.

TENSIONE AL MASSIMO

La tensione sale al massimo quando Ribeiro prende il comando approfittando della confusione causata dal testa coda di Raffaele Pinto che voleva superare tutti nella Parabolica. Al boato del pubblico fa eco la voce di Andrea De Adamich, che forse proprio qui scopre le doti del telecronista e va a dare una mano a Poltronieri. La gioia dei numerosi sostenitori di Cambiaghi dura pochi giri, esattamente fino a quando Alex-Dias Ribeiro va anche lui in testa-coda nella stessa curva di Pinto. Pianta si trova così al comando senza avere fatto alcunché di straordinario, salvo avere conservato la calma nei momenti più concitati. Per la vittoria finale non è però ancora detta l'ultima parola perché Giancarlo Martini, che tallona Pianta, può ancora vincere nella classifica finale che lo vede abbinato a Lauda. Con il ritmo che tiene, ci potrebbe riuscire ma la sfortuna ci mette lo zampino, uno pneumatico inizia a sgonfiarsi e infine provoca l'ennesimo testa-coda della giornata. Dopo la disavventura, Martini è superato anche da Ribeiro. Vince Pianta, che sommando il proprio tempo di 10'53"00 al 10'59"06 di Regazzoni si aggiudica la gara e la medaglia d'oro offerta dalla CSAI (Commissione Scuderie Automobilistiche Italiane). Naturalmente non ci sono premi in denaro, tutte le somme raccolte con la memorabile manifestazione vanno a diretto beneficio delle zone terremotate. ■



Sopra, da sinistra, Giorgio Pianta e Giancarlo Martini in bagarre. Clay Regazzoni sulla linea di partenza appoggiato alla sua Fiat 131 Abarth. Niki Lauda già con il casco in testa sta per salire sulla sua Fiat 131 Abarth. Sotto, da sinistra i piloti della Formula 1 Jody Scheckter (seduto sull'auto), Alex Solr Roig (al centro in piedi) ed Emerson Fittipaldi (con gli occhiali e la scritta Copersucar sulla tuta). A destra, il gruppo transita compatto al primo giro.



OCCASIONE PERDUTA

L'ALFA ROMEO SCARABEO TORNA ALL'ATTUALITÀ
NELLA MOSTRA FRANCESE "CONCEPT-CAR. BEAUTÉ PURE".
È COMPATTA, LEGGERA E INNOVATIVA, SEMBRA TAGLIATA PER I RALLY.
MA NON CORRERÀ MAI.
LA STORIA INIZIA DA UN SUSSULTO D'ORGOGGIO DEL PROGETTISTA
GIUSEPPE BUSSO

*di Elvio Deganello - foto Centro Documentazione Alfa Romeo Arese
si ringraziano Gemma Perrone e Lorenzo Ardizio*



La Scarabeo che prefigura la versione di produzione nasce nel 1967, rimane a lungo segreta, entra nel Museo Storico Alfa Romeo e infine incontra il grande pubblico internazionale nella mostra "Concept-car. Beauté pure" nel castello francese di Compiègne.

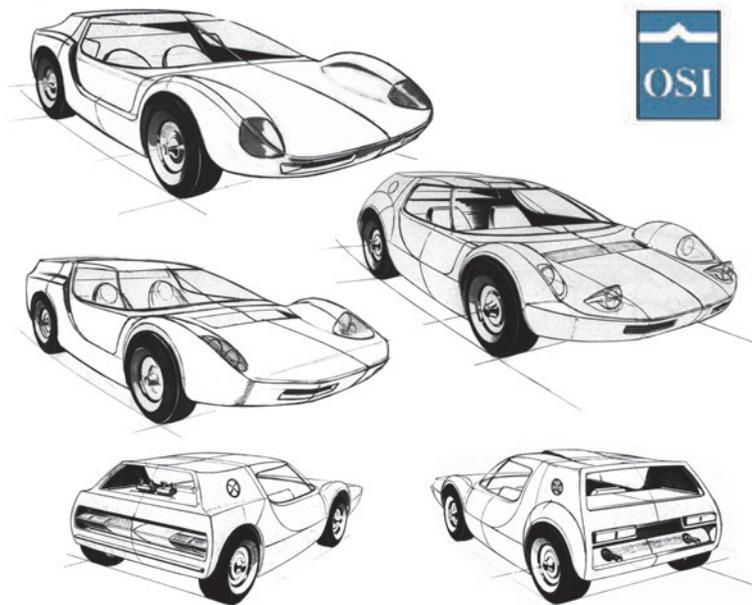
L'Alfa Romeo Scarabeo torna all'attualità nella mostra "Concept-car. Beauté pure" che si è svolta dal 28 novembre 2019 al 23 marzo 2020 nel castello francese di Compiègne. Si tratta di un prototipo rimasto a lungo segreto, perciò crea un po' di disorientamento in chi ricorda l'altra Scarabeo, quella che, appena nata, debutta al Salone di Parigi nell'ottobre 1966, suscitando ammirazione e un'ampia eco nella stampa mondiale. Le due vetture sono un po' diverse fra loro, ma hanno in comune il concetto del telaio che il progettista dell'Alfa Romeo Giuseppe Busso racconta così in un'intervista del 2005: *"Mi incuriosiva il telaio fuso in alluminio realizzato nel 1943 dal francese Jean Albert Gregoire, perciò nel 1965 ho coinvolto la Fonderie de Précision de Nanterre e la Magnésium Industriel di Parigi nella mia idea di realizzare un telaio con elementi fusi in una lega del magnesio ancora più leggera dell'alluminio. Nel luglio 1965 ho ricevuto le fusioni della parte anteriore e dei bracci posteriori del telaio da completare, secondo il mio progetto, con due grossi tubi laterali e uno trasversale, in lamiera d'alluminio, e con una traversa anulare posteriore per reggere le sospensioni. È nata così la struttura portante dell'auto da corsa (la 33 n.d.r), che ha messo le ruote a terra l'8 gennaio 1966. Il successivo 14 gennaio, il responsabile del settore esperienze, Livio Nicolis, per volere del Presidente dell'Alfa Romeo, Giuseppe Luraghi, ha consegnato tutto il materiale all'Autodelta e il giorno dopo, lo stesso Luraghi ha organizzato una festicciola con dolci e spumante per celebrare il passaggio delle consegne, che noi avremmo dovuto considerare un evento lieto, mentre ci dava solo amarezza"*.

ORGOGGIO

Busso si sente punto nell'orgoglio perché considera come rivali i progettisti dell'Autodelta diretti dall'ingegner Carlo Chiti. Decide dunque di studiare un'altra sportiva con il telaio simile a quello della 33, ma con il motore a 4 cilindri dell'Alfa Romeo Giulia GTA disposto di traverso nella parte posteriore e con lo schema delle sospensioni anteriori della Renault R8. Vorrebbe produrla in piccola serie, ma pensa che sia più opportuno partire da una "one-off" da esporre nei Saloni dell'Automobile d'autunno per dimostrare le capacità del gruppo dei progettisti dell'Alfa Romeo che lui guida. Nel maggio del 1966, per realizzare la veste estetica della vettura si rivolge alla carrozzeria OSI. Qui la sua richiesta è molto ben accolta dal responsabile dello stile, l'ingegner Sergio Sartorelli. Infatti, le auto sportive consentono le soluzioni stilistiche più audaci, inoltre in questo caso il committente vuole un'auto da esposizione che deve prima di tutto stupire e far parlare di sé, perciò Sartorelli non sarà soggetto ai consueti vincoli che frenano la creatività dei designer nei prodotti di serie. Il passo di soli 2,15 metri, il telaio con i tubi che fungono da serbatoi del carburante e i principali organi disposti all'interno del passo, rendono facile perseguire l'obiettivo della compattezza, che il committente e lo stesso Sartorelli ritengono fondamentale per la maneggevolezza di un'auto sportiva. La soluzione spettacolare auspicata per questa "show car" si concretizza nella cupola sollevabile per dare accesso all'abitacolo. La compattezza e la spettacolarità caratterizzano fin dall'inizio i bozzetti dell'ingegner Sartorelli e del belga Paul Breuer, che lo assiste come apprendista designer. Tutti i bozzetti mostrano anche i parafanghi anteriori molto "muscolosi" e la coda breve e squadrata, mentre si differenziano per la fanaleria e per le linee più o meno arrotondate. Fra tutte le proposte raffigurate nei bozzetti, alla fine è preferita quella che meglio permette di sfruttare le potenzialità del materiale scelto per costruire la carrozzeria: il poliestere armato, che allora sta debuttando con ottimi risultati nella costruzione delle carrozzerie delle auto da competizione. ➤

La Scarabeo del 1967 di tre quarti posteriore. Le nuove proporzioni della coda, di per sé più dinamiche, consentono una troncatura più netta, mentre per aumentare il dinamismo con i pieni e i vuoti bastano l'ampia presa d'aria e il particolare profilo del lunotto.

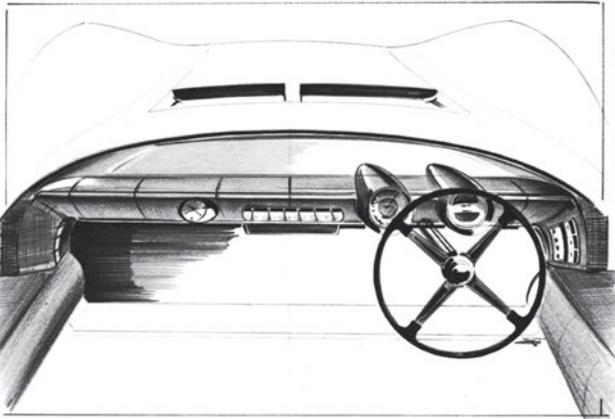
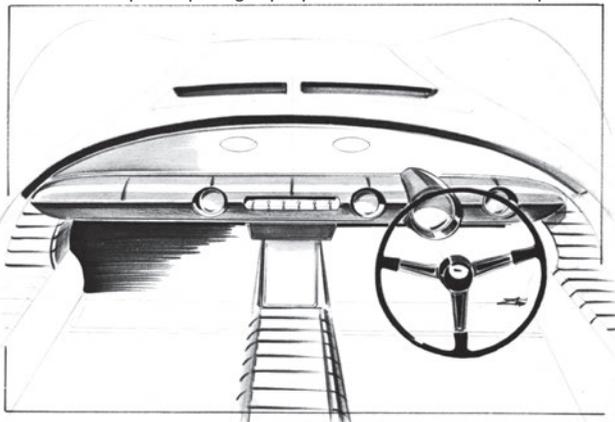


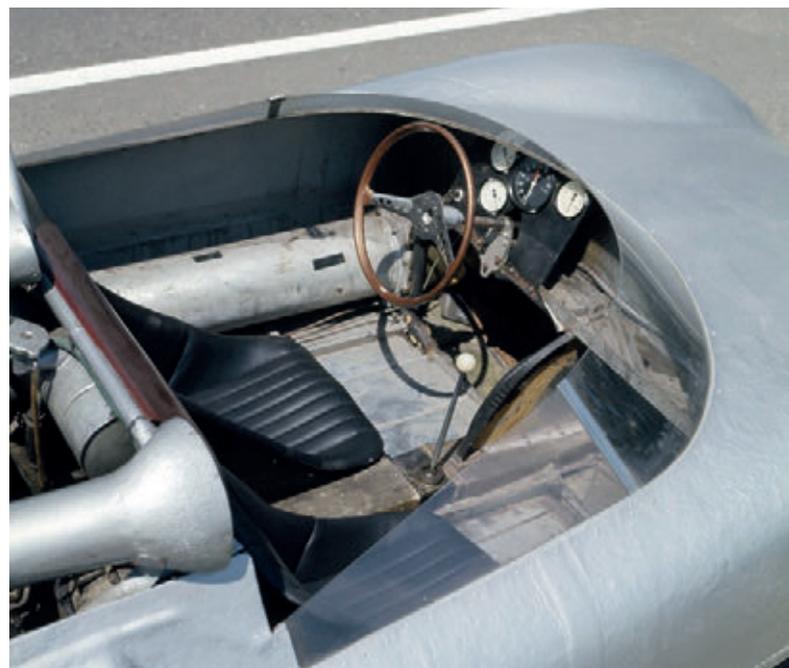


Alcuni dei bozzetti di stile di Sergio Sartorelli e Paul Breuer. Tutti mostrano proporzioni compatte e parafranghi muscolosi. Alla fine è prescelta la proposta che meglio interpreta le potenzialità della carrozzeria in poliestere armato.

A destra, dall'alto, la Scarabeo "show car" del 1966 vista di tre quarti anteriore. Lo spigolo che cala dal montante posteriore e corre sui fianchi e sulle creste dei parafranghi fino alla presa d'aria "appiattisce" otticamente il frontale con un effetto estetico inedito e sorprendente. La vista di lato esalta la compattezza dell'autotelaio che ha il passo di soli 2,15 metri. La cellula abitativa con il parabrezza a tutta larghezza annuncia l'originalità del sistema d'accesso, che avviene sollevando l'intera "cupola" vetrata. Nella vista di tre quarti posteriore il gioco di pieni e di vuoti e il rincorrersi degli spigoli e delle linee curve alleggerisce la coda breve e massiccia, donandole una buona quota di dinamismo.

Sotto, due ipotesi per lo stile dell'interno. È importante rilevare la rapidità d'esecuzione della carrozzeria OSI, che riceve la commessa nel maggio 1966 e dai primi schizzi alla vettura finita impiega solo 120 giorni per realizzarla. Sotto, a destra, l'interno della Scarabeo con i sedili avvolgenti, gli strumenti principali strategicamente davanti al pilota e gli altri di lato e il robusto il volante a quattro razze, sul quale si può agire per facilitare la chiusura della "cupola".





L'incompiuta Scarabeo barchetta vista da dietro mostra la nuova disposizione del gruppo motopropulsore che consente di spostare la guida da destra a sinistra. Ai lati dell'abitacolo dell'incompiuta Scarabeo barchetta si nota uno dei due tubi di grande diametro che caratterizzano l'autotelaio delle prime Alfa Romeo 33 e di tutte le Scarabeo.

CURVE E SPIGOLI

Il poliestere permette di realizzare superfici complesse con raggi di raccordo impossibili da ottenere con la lamiera. Questa particolarità è evidente nel diedro che "appiattisce" otticamente il frontale della Scarabeo scendendo senza soluzione di continuità dal montante posteriore, ai fianchi, alle teste dei parafranghi fino alla bassissima presa d'aria sul muso. Dietro invece le curve e gli spigoli servono per evidenziare un gioco di pieni e di vuoti che dona leggerezza e dinamismo al volume della coda, che altrimenti apparirebbe statico e pesante. Il risultato è un guscio essenziale, ma affascinante per tono sportivo e originalità del design, che riveste e rispecchia le non comuni qualità dell'autotelaio. All'interno troviamo la stessa essenzialità e la stessa attenzione per la qualità estetica nei sedili avvolgenti con poggiatesta, nella plancia con gli strumenti importanti strategicamente davanti al pilota e gli altri di lato e nel volante con quattro razze, nel quale qualcuno vede una citazione degli anni '30, ma che di fatto è così perché il piantone dello sterzo è solidale con la "cupola" d'accesso all'abitacolo e si inclina all'apertura, così per il pilota è istintivo spingere sul volante per facilitarne la chiusura. Riassumendo, la Scarabeo è molto interessante per la marcata coerenza delle soluzioni strutturali con quelle formali. Tale coerenza però ha un limite che curiosamente è reso evidente dalla guida a destra, come nelle auto inglesi. Infatti, il motore è così a ridosso all'abitacolo che i carburatori (sulla parte sinistra) impedirebbero la corretta posizione del capo del pilota. C'è da dire che anche così i carburatori, separati dall'abitacolo da una nicchia di plexiglass sul lunotto, pongono seri problemi di isolamento acustico, senza contare le difficoltà di isolamento termico poste dal motore nel suo complesso.

INDIETRO

L'unica soluzione è riposizionare il propulsore ed è esattamente ciò che fa Busso quando dall'esperienza dalla "one-off" inizia a sviluppare il modello da produrre in piccola serie partendo da una "barchetta" allestita a scopo sperimentale. Il nuovo layout richiede un diverso trattamento formale e Busso coglie l'occasione per chiedere ai designer della OSI di semplificare la berlinetta per renderla più pratica e di rinunciare ad alcune peculiarità estetiche per ottenere un maggior

"family feeling" con gli altri prodotti Alfa Romeo. Il risultato si vede nel 1967 è la svelta berlinetta che ha il muso affusolato a somiglianza di quello dell'Alfa Romeo Giulia TZ, la cellula abitativa della prima Scarabeo aggiornata con le porte convenzionali e la coda più lunga in ragione del maggior ingombro del gruppo motopropulsore. Le nuove proporzioni della coda, di per sé più dinamiche, consentono una troncatura più netta mentre per creare il gioco dei pieni e dei vuoti, bastano l'ampia presa d'aria e il particolare profilo del lunotto. All'interno, ancor più che all'esterno, la semplificazione è quella estrema che caratterizza i prototipi da corsa allestiti per le prove senza eccessive preoccupazioni estetiche. Questa seconda Scarabeo non è mai stata rivelata al pubblico per non togliere l'effetto sorpresa al modello di serie, che tuttavia non ci sarà mai ed è un peccato perché un'auto così raccolta sembra tagliata apposta per i rally, come la Stratos che arriverà molti anni dopo, ma allora in Alfa Romeo nessuno pensa a questa opportunità. ■

Il prototipo dell'Alfa Romeo 33 esce in prova da Arese accompagnato dallo sguardo di Giuseppe Busso, mentre l'ingegner Carlo Chiti dell'Autodelta, che rileverà il progetto, osserva dalla guardiola. La rivalità fra i due tecnici darà origine alle Scarabeo.



UNA LEONESSA IN PRIMA LINEA

VELOCE, AGGRESSIVA, NERVOSA, SPECIALISTICA. LA 205 GTI HA SCATENATO LA GUERRA DELLE COSIDDETTE "PICCOLE BOMBE".

OGGI, IN TUTTE LE SUE VERSIONI, È UN OTTIMO TRAIT- D'UNION TRA UNA STORICA DA GUIDARE ALLA VECCHIA MANIERA E UNA YOUNGTIMER GODIBILE, DIVERTENTE E IN GRADO DI REGALARE GRANDI SODDISFAZIONI

di Luca Marconetti



Una GTI 1.6 in livrea Gris Futura metallizzato durante un servizio fatto dalla Casa per la presentazione nel 1984. Nel mirino di Peugeot ci sono i giovani e coloro che, anche da una vettura compatta, cercano potenza e brillantezza per gite fuori porta e strade guidate di montagna.

LA chiamano "Le Sacré Numéro". Al di là della sempre spiccata propensione all'autoglorificazione dei francesi, un motivo ci sarà. In realtà ce ne sono parecchi ed è la sua stessa storia a dimostrarlo: quasi cinque milioni e trecento mila esemplari prodotti in 13 anni (dal 1983 al 1996 nel mondo, fino al 1999 in Francia), potenze - per le versioni stradali "di serie" - da 45 a 200 CV, una infinità di allestimenti normali e speciali per declinare tre tipi di carrozzerie (3 porte, 5 porte e cabriolet) e soddisfare una clientela trasversale globale, un'utilitaria con lo spazio di una vettura di categoria superiore, un'ottima cittadina che finalmente è adatta anche a fare qualche "sgroppata" in autostrada o, nelle versioni adatte, far divertire i più smanettoni. Ed è proprio di quest'ultima categoria che ci occuperemo: perché buona parte del successo della 205 è dovuto

alla leggenda che i tecnici Peugeot sono riusciti a incastonare in una storia già di per sé ricca; una leggenda che risponde alla sigla GTI.

GTI 1.6 105 CV (1984-1987): CHE LA SAGA ABBIA INIZIO

Che nella gamma della futura best seller della Casa del Leone ci stesse bene anche una versione "pepata", a Sochaux lo sanno fin da subito ma, come sempre nelle vicende della loro azienda, ci vanno con i piedi di piombo. Alla presentazione, infatti, il ruolo di "sportiva" è timidamente assolto dalla GT a 5 porte (l'unica disponibile al lancio), dotata del 1.360 cm³ XY8 da 80 CV. La clientela si renderà conto che poi così timida non è, considerato il doppio carburatore e il cambio a 5 marce, ma i più esigenti vogliono comunque di più e anche il mercato, visto che la concorrenza non sta a guardare: nel mirino c'è, per prima, la tedesca Volkswagen Golf GTI, recentemente vitaminizzata con un nuovo 1,8 litri

da 112 CV, ma anche declinazioni "cattive" di vetture più grandi, come la Fiat Ritmo 105 TC, la Opel Kadett GT/E e la Ford Escort XRi. Il pretesto è la presentazione della nuova carrozzeria a 3 porte, dall'impronta più giovane e dinamica, caratteristica che può essere esaltata da prestazioni brillanti e all'altezza del ruolo, dando quindi l'impressione di una vera e propria sportiva "autonoma" e non derivata da un modello senza velleità sportive. Si apre così il primo capitolo della saga 205 GTI, con la quale Peugeot lancia dichiaratamente la sfida, a partire dal nome, soprattutto alla pepata berlinetta tedesca citata poco fa: se ufficialmente, infatti, questo è l'unione delle lettere G, che indicherà tutte le carrozzerie a 3 porte, T, che sta per gli allestimenti più curati e I, cioè iniezione, il quanto di sfida è piuttosto evidente. Quello che invece i tecnici del Leone non sanno (o forse sì?), è che con la 205 GTI avrebbero trascinato con loro verso il mito delle "piccole bombe" i produttori generalisti di mezzo mondo, costretti a correre a un riarmo pesante che ci avrebbe regalato "mezzi da guerra leggeri" come Renault Supercinque GT Turbo, Fiat Uno Turbo, Ford Fiesta XR2 e RS Turbo, Opel Corsa GSi e sarebbero perfino andati a rovinare la piazza a medie sovralimentate - almeno sulla carta - ben più raffinate della 205.

Ma torniamo alla nostra eccitante francesina. Quando appare nelle vetrine dei concessionari francesi a marzo 1984, in concomitanza con la presentazione al Salone di Ginevra, addetti e clienti capiscono subito di che pasta è fatta... È una sportiva vera, come si evince dalla linea, giudicata da molti appariscente e sfrontata: a differenza della GT che si accontenta di una decalcomania e di un sottilissimo profilo, qui a catturare l'occhio è innanzitutto la novità delle tre porte, che non vuol dire semplicemente togliere lo sportello posteriore e allargare quello anteriore (qui le fiancate sono totalmente nuove, brancardi compresi), bensì sviluppare un secondo volume che, sacrificando l'ampiezza della seconda luce laterale a una "fettuccia" verticale, è accentuato dall'ampio montante triangolare arricchito da due inserti in plastica nera per parte (a destra, quello inferiore

ingloba il tappo serbatoio), fregiati dall'indicazione della cilindrata e dalla denominazione del modello con una grafica moderna e dinamica. Il rosso, così come nelle concorrenti, è un po' il fil rouge dell'allestimento: lo troviamo infatti al centro della vistosa fascia paracolpi che circonda interamente la macchina inglobando persino dei codolini in plastica nera, che allargano i passaruota (utili a ospitare una carreggiata anteriore più ampia di 4 cm e posteriore di 3) ed esaltano l'aggressività dei nuovi pneumatici 185/60 calzati sugli stupendi cerchi in lega SL201 (5,5Jx14") a 12 fori con mozzo centrale in alluminio spazzolato, prodotti dall'italiana Speedline, gli stessi che saranno poi utilizzati dalla esagerata Turbo16.

Nuovi anche i paraurti, il posteriore più fasciante, l'anteriore dotato di spoiler inferiore con gli alloggiamenti per i fari di profondità rettangolari (di serie) mentre cofano, mascherina con tre listelli verniciati e proiettori sono gli stessi delle altre, con le quali condivide anche la fascia in plastica zigrinata alla base del portellone posteriore che contiene le denominazioni di marca, modello e allestimento (rossa, ça va sans dire). Completa l'opera l'appena accennato spoiler in plastica nera in cima al portellone, come di convenzione per tutte le versioni sportive compatte all'epoca sul mercato.

Sotto il cofano batte, ovviamente, il più potente cuore visto finora su una 205: è il quatto cilindri in linea di 1.580 cm³ "superquadro" (alesaggio e corsa 83x73mm) della gamma XU5 introdotta da appena due anni sulla berlina compatta 305, totalmente in lega leggera, dotato di distribuzione monoalbero in testa, due valvole per cilindro, cinghia in gomma dentata, montato trasversalmente inclinato indietro di 30° (a differenza di quelli meno potenti, montati ruotati verso l'abitacolo di 72°) e qui presente nella sua variante XU5J a iniezione elettronica Bosch L-Jetronic, in grado di erogare 105 CV a 6.250 giri/min e 134 Nm a 4.000 giri/min di coppia massima. Piccola curiosità: questo motore avrebbe equipaggiato solo vetture contraddistinte dalla sigla GTI, le Citroën Visa GTI (1985) e BX 16 GTI (1986). ➤

Al lancio, il ruolo di "sportiva" della gamma è assolto dalla GT 5 porte (motore XY8 1.4 da 80 CV). Nell'immagine dell'Ufficio Stampa Peugeot Italia, un esemplare Rouge Feria immatricolato a Milano nel febbraio 1985. Presenta il tetto in vetro poi disponibile su tutte le varianti della GTI. A destra, la GTI 1.6 è subito ben riconoscibile per il fascione paracolpi con inserto rosso che circonda l'intera vettura, per il paraurti anteriore con spoiler inferiore e fari di profondità e i passaruota in plastica nera necessari visto l'aumento di carreggiata. Cofano, mascherina e proiettori sono quelli delle altre 205. Nella vista posteriore notiamo il paraurti maggiorato, la scritta identificativa in rosso e il piccolo spoiler nero alla sommità del portellone. In questa curva veloce possiamo notare l'assetto neutro e ben bilanciato.





Così come l'esterno, anche l'interno è fortemente caratterizzato sportivamente: moquette rossa, plancia e strumentazione (qui però a 6 strumenti) desunte dalla già ricca GT, volante e pomello leva cambio dedicati. A destra, inediti i sedili, con fianchetti molti profilati sia davanti che dietro. Spicca anche qui il contrasto tra il nero e il rosso del tessuto, specifico per la GTI 1.6. Il propulsore di 1,6 litri a due valvole per cilindro a iniezione XU5J.

Altra differenza rispetto alle altre motorizzazioni a benzina è il posizionamento del cambio (a 5 marce con quinta di potenza): qui è "in linea" col motore e non sotto, così da essere smontato separatamente. Questo obbliga all'utilizzo di semiassi di lunghezze diverse, per l'occasione irrobustiti. La trazione è ovviamente anteriore, lo schema sospensivo replica quello delle versioni più tranquille, ossia a quattro ruote indipendenti, con l'asse anteriore tipo McPherson rovesciato con bracci trasversali inferiori, il posteriore a bracci longitudinali tirati collegati da barre di torsione trasversali in un tubo rigido e ammortizzatori idraulici disposti quasi orizzontalmente all'asse. Di nuovo qui c'è la barra stabilizzatrice posteriore, assente sulle altre, e una anteriore

di maggior diametro. I freni sono del tipo misto, posteriori a tamburo e anteriori a disco di 246 mm, desunti dalle versioni diesel mentre il circuito qui è non è sdoppiato "a X" bensì trasversalmente del tipo "I+I", con compensatore di inerzia. Così equipaggiata la 205 GTI 1.6 105 CV, che pesa appena 855 kg, accelera da 0 a 100 km/h in 9,5 secondi e supera i 190 km/h.

Ma, complice un'ottima erogazione anche a marce base, garantita da un'iniezione tarata chirurgicamente, dove è evidente la sua brillantezza, che in alcuni casi diventa brutalità, è nel misto veloce: è rapida, divertente, tentatrice. Sembra incollata alla strada ma è un attimo e il posteriore diventa ballerino e, per dirla come molti che la proveran-

Per darle un'immagine più sportiva e dinamica, GTI è anche l'allestimento scelto per il lancio del modello 3 porte. Molto efficace lo studio della linea: la seconda luce laterale è ridotto a un rettangolo mentre il massiccio montante è dissimulato dai due inserti che riportano indicazioni di cilindrata e modello. Nell'immagine un esemplare Rouge Vallengunga, insieme al Blanc Meije uniche due tinte senza sovrapprezzo.





Un esemplare in vernice Noir Vert (a pagamento).
 Nell'immagine si possono notare i bei cerchi SL201 prodotti dall'italiana Speedline da 14": saranno usati anche sulle Cabriolet CTI e sulle stratosferiche Turbo16.
 Sopra, la GTI 1.6 115 CV è riconoscibile per pochi particolari come ad esempio il volante con corna rivestita in pelle.

no all'epoca, "il retrotreno cerca di superare l'avantreno a tutti i costi". Insomma, in questi casi non si può abbassare per nessun motivo il livello massimo di attenzione... proprio quello che piace agli amanti della guida veloce. Altrimenti, in condizioni normali, la 205 GTI è maneggevole, lo sterzo un ottimo confidente, il cambio infallibile, il leggero telaio cucito addosso come una seconda pelle. Anche all'interno (disegnato per tutte le 205 da Paul Braccq) eleganze e sobrietà vengono immolate sull'altare della sportività e dell'incisività dell'allestimento GTI: pavimento, pozzetti per le gambe e base dei pannelli porta sono totalmente rivestiti in moquette rossa, lo stesso colore che ritroviamo sulla scritta al volante, sempre a due razze

ma con mozzo dedicato e corona più spessa, sulla griglia dei rapporti sul pomello del cambio, più grande e sportivo e infine sulla stoffa a microquadretti e sulle cuciture dei sedili, di forma inedita (solo gli appoggiatesta regolabili sono uguali a quelli montati sul resto della gamma), caratterizzati da fianchetti contenitivi sia avanti che dietro e da una seduta molto bassa. Completissima la strumentazione, anch'essa rivista e non più organizzata nelle due finestrelle orizzontali originarie ma in un pannello unico desunto da quello della GT, qui con sei strumenti circolari: indicatori pressione e temperatura olio, carburante e temperatura liquido refrigerante, contagiri, tachimetro con contachilometri totale e parziale e spie centrali. ➤

GENTRY: SOTTO MENTITE SPOGLIE

La versione speciale della 205 più particolare e degna di menzione è senza ombra di dubbio la Gentry del settembre 1991, caratterizzata da meccanica e dotazioni che la pongono a un livello di finitura e confort molto alto per il segmento. Intanto, per prediligere la fluidità d'erogazione e la marcia silenziosa e progressiva a velocità di crociera, ma anche un maggior brio ai bassi regimi, si sceglie la variante XU91J del 1905 cm³ da 105 CV a 6.000 giri (102 da fine 1992) in abbinamento a un cambio con marce basse accorciate e quinta di riposo, mentre è disponibile il cambio automatico a 4 marce. Maggiorati i dischi freno, le sospensioni sono più morbide, gli pneumatici meno estremi. Esteticamente la 205 Gentry si differenzia da qualsiasi altra 205: è disponibile solo nelle due tinte metallizzate Vert Sorrento e Beige Mayfair (non disponibile per l'Italia), ha i fascioni con l'inserito cromato anziché rosso, le indicazioni del modello hanno lasciato il posto a due fettucce nere lisce, la base del portellone, solitamente zigrinata, qui è verniciata in colore carrozzeria e i cerchi sono quelli in lega a 8 razze sdoppiate da 14" della berlina 405. Molto eleganti gli interni, totalmente in pelle, disponibili in due tonalità: Ouragan antracite con tappezzeria grigia e cruscotto scuro per la Vert Sorrento, Impala beige con tappezzeria tortora e cruscotto chiaro per la Beige Mayfair. Impreziosiscono l'ambiente già ovattato il tetto apribile in vetro e gli inserti in radica sui pannelli porta. Optional irrinunciabile il climatizzatore. Infine, né all'interno né all'esterno troviamo riferimenti alla sigla GTI.

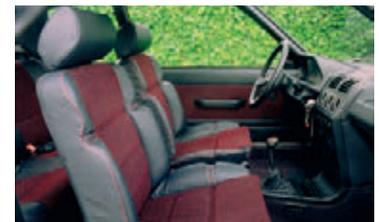


Una 1.9 Gentry Vert Sorrento (unica tinta disponibile in Italia). Si riconosce per il profilo ai fascioni cromato invece che rosso e per i cerchi in lega da 14" della 405. Gli interni in pelle Ouragan sono di serie. Questo esemplare è dotato di tettuccio apribile e aria condizionata. Da notare il profilo in radica sul pannello porta. Sotto, una Gentry Beige Mayfair, non disponibile in Italia. Nella vista posteriore possiamo notare un'altra particolarità della 205 Gentry, la fascia alla base del portellone liscia e in colore carrozzeria.





Una GTI 1.9 durante un servizio realizzato da Peugeot Italia nel marzo del 1987, quando l'auto debuttò nelle concessionarie estere. Apparentemente è uguale alla 1.6, in realtà i nuovi cerchi Speedline da 15" celano importanti modifiche alle carreggiate: quella anteriore è ridotta di 9 mm, quella posteriore maggiore di 15. Nella vista laterale possiamo notare la nuova scritta "1.9" sul montante posteriore e quella inferiore che ingloba il tappo carburante (su tutte le 205 3 porte). Al parafrangente anteriore è invece apparso l'adesivo "130 CV".



Per pochi mesi la GTI 1.9 presenta la stessa plancia delle 1.6 ma con un nuovo volante a tre razze (poi mantenuto nelle serie successive) e sedili in tessuto Ramiè grigio chiaro/rosso/grigio scuro con fianchetti in pelle e impunture rosse già utilizzato sulla Turbo16. Al centro, il vano motore della 1.9 che ospita il propulsore XU5JA. Gli interni rinnovati (per tutte le 205) nel 1987, secondo stili più morbidi e moderni già visti su altri modelli della Casa. Da notare, sotto le manopole dell'impianto di areazione, la pulsantiera con comando per l'inserimento/disinserimento dell'aria condizionata. L'orologio digitale è migrato in basso, affianco al posacenere. Nel 1989 arriva un nuovo tessuto, il Quarter rosso/nero che rimarrà in listino fino a fine carriera. I fianchetti rimangono in pelle con impunture rosse per la GTI 1.9, totalmente in tessuto per la 1.6.

L'originale plancia invece, è totalmente ripresa dalla GT, compreso l'esclusivo orologio digitale. Su quasi tutti i mercati, le GTI sono dotate di chiusura centralizzata e alzacristalli elettrici. I vetri posteriori sono apribili a compasso. Cinque le tinte disponibili al lancio: le tre pastello Rouge Vallenga, Blanc Meije e Noir Verni (a richiesta) e le due metallizzate Gris Graphite e Gris Futura (a richiesta). Oltre alla vernice nera o metallizzata, l'unico accessorio sarà l'ampio tetto apribile in vetro.

GTI 1.6 115 CV (1986-1992): SCELTA TECNICA CORAGGIOSA

Quella "corsa agli armamenti" dei concorrenti di cui si parlava prima, si tradurrà in una scelta tecnica ben precisa e diffusa per molti, il ricorrere alla sovralimentazione tramite turbocompressore, così da rendere motori piuttosto contenuti di cilindrata brillanti e prestazionali, a tratti persino brutali e cercare quella potenza ai bassi regimi che fa soffrire un po' gli aspirati più spinti. Peugeot invece, nonostante abbia un'ottima tradizione di propulsori turbocompressi, per la 205 GTI sceglie di sviluppare unità aspirate, inizialmente rielaborando ancora il XU5 d'origine, che qui, grazie all'utilizzo di valvole più grandi, una loro diversa alzata e una geometria di distribuzione rivista, raggiunge i 115 CV, sempre a 6.250 giri/min (XU5JA). Lo stesso motore equipaggerà anche la versione di punta CTI della gamma en plein air della 205, la Cabriolet. Le prestazioni, rispetto alla 105 CV, sono migliorate: i 100 km/h si raggiungono in poco più di 9 secondi e la velocità massima si attesta sui 196 km/h. Nel mirino le nuove 1.8 come Golf GTI e Kadett GSi.

La GTI 1.6 115 CV vista al Salone di Ginevra del marzo 1986, affiancata dalla 105 CV fino a luglio 1987, è totalmente identica nell'allestimento alla meno potente, tranne poche eccezioni: pannelli porta leggermente rivisti con inserto rosso, tachimetro con fondo scala a 220 km/h invece che 200, volante con corona rivestita in pelle, pomello del cambio più "sobrio". Per i sedili ecco il nuovo tessuto Flocké nero con rigato rosso, condiviso con la Cabriolet CTI. Ma non saranno le uniche modifiche rispetto al passato. Fino al 1992, anno di permanenza della 115 CV in gamma, vedremo: nel 1987, insieme a nuovi pannelli porta integrali, un nuovo cruscotto più moderno e lineare, con linee morbide e piacevoli riprese da quelle di altri modelli del Leone, dominato dalle tre manopole della climatizzazione, dalla strumentazione più incassata e dal bellissimo nuovo volante a tre razze rivestito in pelle; nel 1988 nuovi tessuti sui toni dell'antracite e dell'immane rosso e infine nel 1989 il celebre Quartet nero e rosso disponibile fino a fine produzione; nel 1990, insieme all'aggiornamento dei trasparenti dei proiettori (anteriori con frecce bianche, posteriori fumé), arriva il nuovo cambio BE3 con retromarcia in basso a destra che sostituisce il BE1 con retro avanti a sinistra inseribile "a siringa"; infine nel 1991 sono disponibili a richiesta il climatizzatore, l'ABS e i lavafari.



Nel 1990 arriva anche l'aggiornamento dei proiettori, che ora presentano le frecce bianche. Nell'immagine una GTI 1.9 in livrea Blanc Meije immatricolata dalla motorizzazione di Milano nell'estate del 1990. Anche i gruppi ottici posteriori sono nuovi: l'indicatore di direzione è ora color fumé, mentre il trasparente rosso è ad L rovesciata e non più verticale come prima. Da notare il portatarga marchiato "Peugeot Talbot" della Filiale di Milano di via Gallarate 199, sede di Peugeot Italia.

GUTMANN: LE 16 VALVOLE NEGATE

Decisamente votata all'esaltazione delle prestazioni è la variante del 1990 proposta - in appena 300 esemplari, dei quali solo una decina arrivati in Italia - dal preparatore ed ex pilota francotedesco Kurt Gutmann, che modifica il 1.905 cm³ della 205 1.9 GTI con una testata a 16 valvole desunta dalla coeva 309 GTI 16v ma con i due alberi a camme rivisti, una nuova mappatura della centralina, radiatore dell'olio supplementare e scarico diretto. A questo si abbina un assetto ribassato di 30 mm, una barra a duomi anteriore, disco frizione rinforzato e sinterizzato, pastiglie freni con mescola specifica e stupendi cerchi Millerighe bicolore da 15" con pneumatici 195/50. Il risultato è una potenza di 160 CV a 6.500 giri/min e una coppia di 181 Nm a 5.000 giri/min. Le prestazioni parlano da sole: 0-100 km/h in 7,2" e velocità massima 220 km/h... Fantascienza. Esteticamente la Gutmann si riconosce, fuori, per la scritta "i 16V" al posteriore, dentro per i sedili in misto tessuto Ramié e pelle Ouragan, per il volante di minori dimensioni specifico, totalmente in pelle e per la strumentazione a fondo bianco.



La GTI 16v Gutmann. La testata 16v desunta da quella della 309 GTI 16v.



GTI 1.9 130 CV (1986-1994): SEMPRE PIÙ SU

I dati di vendita parlano chiaro: le 205 GTI e la stratosferica Turbo16 (un mostro a motore centrale sovralimentato da 200 CV e trazione integrale realizzata per l'omologazione nel leggendario "Gr.B" previsto dal regolamento del Mondiale Rally dell'epoca [La Manovella, maggio 2014]) tirano le immatricolazioni dell'intera gamma: prestazioni, linea moderna e piacevole, robustezza spingono a prendere in esame anche le versioni più tranquille, attirando clientela che, fino a quel momento, non si sarebbe mai sognata di prendere in considerazione il marchio del Leone. Per questi e altri motivi lo sviluppo della "nicchia" GTI deve continuare e farlo in perfetto stile Peugeot: niente turbo e nemmeno testata a 16 valvole. Si prende il buon XU9 della Citroën BX 19 Sport di 1.905 cm³, un motore "sottoquadro" - l'alesaggio è rimasto di 83 mm ma la corsa è salita a 88 mm - derivato dall'XU5, lo si rende più performante grazie all'utilizzo dell'iniezione elettronica Bosch LE 2 Jetronic (XU9JA) e il gioco è fatto: i CV sono ora 130 a 6.000 giri/min e la coppia di ben 164 Nm a 4.750 giri/min. Così equipaggiata la 205 GTI 1.9, che esce in Francia a novembre 1986 dopo il Salone di Parigi e arriva nel resto d'Europa nei primi mesi del 1987, raggiunge i 100 km/h in poco più di 8 secondi, copre il chilometro da ferma in 29,2 secondi e sfiora i 205 km/h ma soprattutto diventa un vero missile terra-terra nella guida veloce: gli appassionati sono in estasi e l'asticella si è alzata pericolosamente verso l'alto... Nonostante derivi da un'utilitaria e abbia dimensioni ridotte, riesce a tener testa a vetture come la Fiat Ritmo 130 TC, la Lancia Delta HF Turbo, l'eterna rivale Golf GTI, che è intanto stata presentata in variante II serie con testata a 16 valvole, le prestazionali giapponesi Honda Civic e CRX con motori 1.6 da 130 CV e perfino la BMW 320i con motore 6 cilindri. Ovviamente tale iniezione di potenza richiede adeguamenti a sospensioni, freni e gomme. Le barre stabilizzatrici sono maggiorate così come gli ammortizzatori, con taratura specifica. L'impianto frenante, sempre a doppio circuito, presenta dischi sulle quattro ruote con diametro maggiorato a 247 mm e quelli anteriori auto-ventilanti. Per le ruote ora ci sono inediti cerchi Speedline 6Jx15" con un moderno disegno a 8 razze e altrettante feritoie, sui quali calzano pneumatici ribassati 185/55.





Fra i colori più particolari e rari disponibili sulla 205 GTI 1.9 il Blue Miami apparso nel 1990. Sotto, gli interni in pelle nappa Ouragan anthracite integrale, disponibili a richiesta.



Questi si sono anche resi necessari considerata l'adozione di nuovi mozzi che hanno permesso una riduzione della carreggiata anteriore di 9 mm e all'utilizzo dei freni a disco dietro, dove la carreggiata è invece cresciuta di ben 15 mm. Il cambio è sempre manuale a 5 marce ma con rapportatura pesantemente rivista, mentre il peso, a fronte di tutte queste modifiche, sale di appena 20 kg rispetto la 1.6 105 CV, a 875 kg, che sono invece 15 in meno della 1.6 115 CV (890).

All'esterno la novità più importante sono i già citati cerchi da 15" mentre va segnalata l'indicazione del modello "1.9" nelle due modanature laterali incastonate nel montante posteriore e una decalcomania riportante la sigla "130 CV" bianca sul parafango anteriore.

Gli interni ricalcano l'allestimento delle 1.6 con la vistosa moquette rossa ma sono resi più grintosi dai sedili che, pur mantenendo la stessa forma con fianchetti conformati, hanno la parte centrale in tessuto Ramié grigio chiaro/rosso/grigio scuro e fianchetti in pelle nappa Ouragan anthracite utilizzati per gli interni della Turbo16. Completa la dotazione, che prevede alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata (con telecomando dal 1990); fra gli accessori l'apprezzato tetto in vetro, il climatizzatore e il servosterzo. Per il resto estetica e allestimento seguono le evoluzioni delle 1.6: per qualche mese abbiamo ancora il cruscotto "tipo Bracq", poi sostituito con quello ergonomico; nel 1989 anche sulla 1.9 appare il tessuto rosso/nero Quartet ma qui impreziosito da fianchetti e poggiatesta in pelle Ouragan che, a richiesta, può rivestire totalmente la selleria; fra i colori abbiamo le cinque tinte disponibili per la 1.6, almeno fino al 1990, quando appare il Bleu Topaze metallizzato, sostituito nel 1991 dal Bleu Miami e affiancato dal Vert Sorrento (abbinato agli interni in Quarter verde/nero, con fianchetti in pelle, e moquette verde, poi disponibile, solo in tessuto, anche su 1.6), entrambi metallizzati; nel 1992 è invece la volta del Gris Magnum metallizzato, mentre nel 1993 il Noir Verni viene sostituito dall'Onyx pastello e nel 1994 il Blanc Meije dal Banquise, sempre pastello. Novità anche nella potenza: dal 1° gennaio 1993 tutte le vetture devono rispettare

PEUGEOT SPORT SEMPRE COMPETITIVA

La Peugeot 205 GTI ha dato grande impulso all'attività di Peugeot Sport nei confronti dei clienti sportivi, per i quali nel corso degli anni ha creato vetture molto competitive con un ottimo rapporto qualità-costi di gestione. I piloti ricevono premi in denaro nell'ambito dei trofei Peugeot. Una tradizione che prosegue con l'ultima novità, la nuova Peugeot 208 Rally 4, approntata ed elaborata secondo i nuovi regolamenti tecnici della FIA. La vettura è stata sviluppata da Paolo Andreucci, che la porterà in gara in questa stagione insieme ad Anna Andreussi.



le norme antinquinamento Euro 1, condizione che fa sparire dai listini la 1.6 e riduce la potenza della 1.9 a 122 CV, dotata di iniezione Bosch Motronic, con prestazioni lievemente inferiori. Rimarrà in listino fino a fine 1994.

LE VERSIONI SPECIALI (1990-1992)

Come per tutte le altre 205, anche la 1.9 GTI sarà interessata, nella sua carriera, da allestimenti speciali, disponibili in tutti o solamente in alcuni dei mercati nel quale è esportata, volti a renderla più esclusiva e ricca di quanto già non fosse e dedicata a una clientela che non vuole rinunciare né alle prestazioni né a equipaggiamenti da ammiraglia, pur desiderando una vettura compatta e dai costi di gestione relativamente contenuti.

La prima versione speciale è la Griffes del 1990, prodotta in appena 3.000 esemplari, dei quali 1.000 per la Francia. È riconoscibile all'esterno per la livrea esclusiva Vert Fluorite, per i paraurti con inserto brunito invece che rosso, per la targhetta identificativa del modello in verde (mentre sparisce l'indicazione della cilindrata) e per i cerchi da 15" verniciati in Alu Brossé (Grigio Fumé). Dentro, i sedili sono in pelle Ouragan antracite con cuciture a contrasto verdi, come verdi sono la moquette e la "griglia" delle marce stampigliata sul pomello. Completano la dotazione specchietti di cortesia illuminati, luce supplementare di lettura orientabile, ABS e servosterzo. Un altro colore molto ricercato per la 205 è il Vert Sorrento che, nel 1990, è l'unico colore disponibile per l'esclusiva GTI Plus creata per l'Italia. Piace perché sembra nero (con i cerchi argento e i paraurti con inserto rosso come le altre GTI, appare indistinguibile) ma si illumina di bellissimi riflessi smeraldo sotto il sole o con particolari condizioni di luce. L'interno è in pelle, con moquette e cuciture a contrasto rosse oppure verdi. Curiosa la dotazione: alla presentazione la clientela è costretta a scegliere tra un pacchetto composto da servosterzo e ABS, o il climatizzatore (per problemi di spazio nel vano motore, poi risolti).

"Erede" della 205 GTI Plus sarebbe stata la GTI Action del 1992: disponibile sia con le motorizzazioni 1.6 115 CV sia 1.9 130 CV; esternamente si riconosce solo per la decalcomania Action sul parafrangente anteriore, internamente per la selleria in tessuto Quarter grigio/nero con fianchetti in pelle e climatizzatore di serie. ■

SCHEDE TECNICHE

PEUGEOT 205 1.6 105 CV

(TRA PARENTESI LE SPECIFICHE DELLA 1.6 115 CV)

MOTORE: Tipo XU5J (XU5JA), anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, cilindrata 1.580 cm³, alesaggio e corsa 83x73 mm, rapporto di compressione 10,2:1 (9,8:1), potenza 105 CV a 6250 giri/min (115), coppia massima 134 Nm a 4.000 giri/min, distribuzione a un albero a camme in testa, 2 valvole per cilindro, cinghia dentata, iniezione elettronica Bosch L Jetronic.

TRASMISSIONE: trazione anteriore, cambio manuale a 5 marce + RM, frizione monodisco a secco.

SOSPENSIONI E FRENI: anteriori a ruote indipendenti McPherson, bracci trasversali inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici integrati, barra stabilizzatrice, posteriori a ruote indipendenti, bracci longitudinali tirati, barre di torsione trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici. Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, circuito sdoppiato 1+1.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega Speedline 5,5Jx14", pneumatici 185/60.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 3705 mm, larghezza 1572 mm, altezza 1355 mm, peso 855 kg (890 kg).

PRESTAZIONI: 0-100 km/h 9,5", velocità massima 190 km/h.

PEUGEOT 205 1.9 130 CV

COME 1.6 115 CV TRANNE:

MOTORE: Tipo XU9JA, cilindrata 1.905 cm³, corsa 88mm, rapporto di compressione 9,6:1, potenza 130 CV a 6000 giri/min, coppia massima 161 Nm a 4750 giri/min, iniezione elettronica Bosch LE 2 Jetronic.

FRENI: a disco sulle quattro ruote, anteriori autoventilanti.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega Speedline 6x15", pneumatici 185/55.

PESO: 875 kg.

PRESTAZIONI: 0-100 km/h 8,2", velocità massima 205 km/h.

ABBINAMENTI TINTE CARROZZERIA/INTERNI

GTI 1.6 105/115 CV

1984: Blanc Meije, Ruogo Vallelunga, Noir Verni, Gris Graphite metallizzato, Gris Futura metallizzato (per tutti interni in stoffa Flocké noir/rouge. Dal 1988 il tessuto diventa il Côtes relief/Uni anthracite. Dal 1989 il tessuto diventa il Quartet noir/rouge). **1989:** si aggiunge il Blue Topaze metallizzato (interni in stoffa Quartet noir/rouge). **1990:** scompare il Blue Topaze metallizzato e si aggiungono il Vert Sorrento (interni in stoffa Quartet noir/vert) e il Blue Miami metallizzato (interni in stoffa Quartet noir/rouge). **1991:** scompare il Blue Miami metallizzato e si aggiunge il Gris Magnum metallizzato (interni in stoffa Quartet noir/rouge). Per tutti moquette rossa (verde per stoffa Quarter noir/vert).

GTI 1.9 130 CV

1986: Blanc Meije, Ruogo Vallelunga, Noir Verni, Gris Graphite metallizzato, Gris Futura metallizzato. Per tutti interni in stoffa Ramiè grigio chiaro/rosso/grigio scuro e pelle Ouragan anthracite "tipo Turbo16" (dal 1989 gli interni sono in tessuto Quarter noir/rouge e pelle Ouragan anthracite). **1989:** si aggiunge il Blue Topaze metallizzato (interni in stoffa Quartet noir/rouge e pelle Ouragan anthracite). **1990:** scompare il Blue Topaze metallizzato e si aggiungono il Vert Sorrento, il Blue Miami metallizzato e il Gris Magnum metallizzato (per tutti interni in stoffa Quarter noir/rouge e pelle Ouragan anthracite, a richiesta totalmente in pelle Ouragan anthracite). **1991:** scompare il Blue Miami metallizzato. (Il Vert Sorrento ha interni in stoffa Quarter noir/vert e pelle Ouragan anthracite). **1992:** scompaiono il Gris Futura e il Noir Verni e si aggiungono il Noir Onyx (interni a scelta fra stoffa Quarter noir/vert e pelle Ouragan anthracite o Quarter noir/rouge e pelle Ouragan anthracite, a richiesta totalmente in pelle Ouragan anthracite) e il Gris Quartz metallizzato (interni a scelta fra stoffa Quarter noir/vert e pelle Ouragan anthracite o Quarter noir/rouge e pelle Ouragan anthracite, a richiesta totalmente in pelle Ouragan anthracite). **1993:** scompare il Blanc Meije e compaiono il Blanc Banquise (interni in tessuto Quarter noir/rouge e pelle Ouragan anthracite, a richiesta totalmente in pelle Ouragan anthracite), il Blue Miami metallizzato (interni in tessuto Quarter noir/rouge e pelle Ouragan anthracite, a richiesta totalmente in pelle Ouragan anthracite) e il Vert Mayerling metallizzato (interni in tessuto Quarter noir/rouge e pelle Ouragan anthracite, a richiesta totalmente in pelle Ouragan anthracite). Per tutti moquette rossa (verde per stoffa Quarter noir/vert e pelle Ouragan anthracite) o per pelle totale Ouragan anthracite con cuciture a contrasto verdi).



Gli interni della GTI Plus con selleria in pelle Ouragan e tappezzeria verde.

L'AUTOMOBILE DIVENTA AERODINAMICA



Il prototipo Phantom Corsair disegnato da Rust Heinz e Maurice Schwartz nel 1938 e realizzato sul telaio della Cord 810, estremizza il concetto di Streamline, permettendo alla vettura, dotata del V8 Lycoming dal 190 CV della Cord, una velocità massima di 185 km/h.

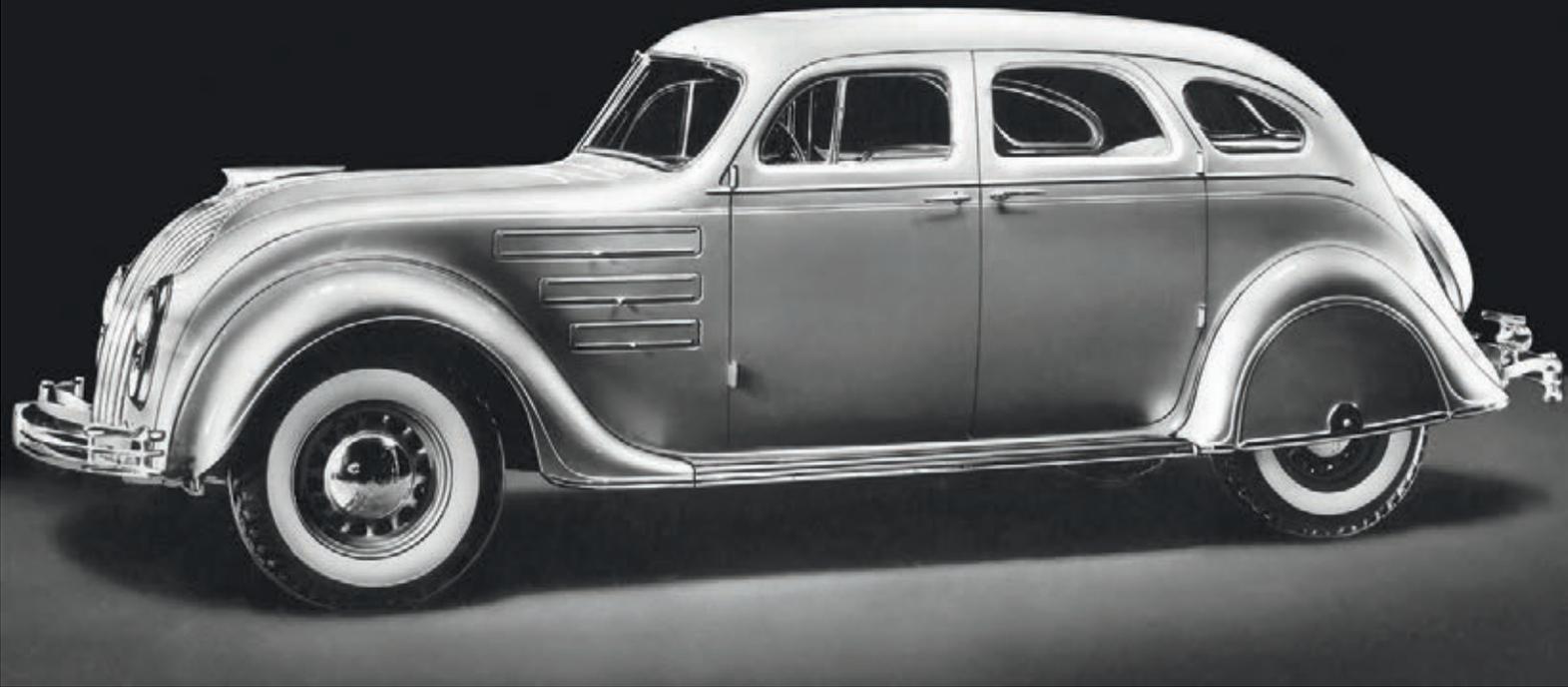
Sotto, Tamara De Lempicka, "Autoritratto su Bugatti Verde", 1929 (olio su tavola). La pittura semplice, lineare e sfuggente dell'artista polacca, a sua volta una delle ultime esperienze del futurismo, sarebbe stato uno degli stili fondanti le linee streamline.

LA SVOLTA NEL DESIGN DELLE AUTOMOBILI ARRIVA NEGLI ANNI '30, QUANDO SI CERCA DI CONIUGARE LE PRESTAZIONI SEMPRE MAGGIORI DEI MOTORI CON LO STUDIO AERODINAMICO, STRAVOLGENDO, DI FATTO, IL DESIGN CONOSCIUTO FINO A QUEL TEMPO

di Matteo Comoglio



L design degli oggetti di uso quotidiano, dalla radio che accendiamo al mattino, all'automobile che ci porta al lavoro, nel corso del ventesimo secolo ha avuto un'incredibile evoluzione, che continua ancora oggi. In particolar modo, se andiamo a ritroso nel tempo, tornando alla prima metà del '900, vediamo come, ad esempio, negli Stati Uniti lo sviluppo industriale sia stato ben più rapido che nel resto del mondo. Certamente, il fattore economico ha avuto una grande importanza: l'Europa ha dovuto affrontare due guerre sul proprio territorio e ricostruire per due volte. Ma, tornando agli anni '20, i "roaring twenties" come li soprannominavano gli americani, proprio nel 1920 si utilizza per la prima volta il termine "industrial design", ovvero nasce una vera e propria disciplina. Il "designer" è colui che si occupa di progettare e disegnare gli oggetti industriali di uso quotidiano, tenendo conto della realtà industriale, della produzione, dell'ingegnerizzazione e di molti altri fattori. Così, gli oggetti, dal più semplice al più complesso, non saranno mai più come prima. Le linee possono seguire le mode, l'utilità, il gusto, insomma si comprende che tutto si può plasmare a nostro piacimento. Proprio in America, inizia questa "rincorsa" all'applicazione del design e nasce un particolare movimento, lo Streamline (tradotto "linee aerodinamiche") che influenzerà per sempre il design mondiale degli oggetti e dei trasporti. Il concetto di aerodinamicità si applica alle navi, agli aeroplani e alle auto ma non solo. Anche una semplice radio può diventare una perfetta rappresentazione dello Streamline. Questo movimento



La Chrysler Airflow del 1934, considerata la prima vettura con linea streamline, nella quale si privilegia l'aerodinamica piuttosto che il design. Sarebbe stata un flop. Sotto, a sinistra, il temperamatite disegnato nel 1934 da Raymond Loewy. A destra, la Cord 810 Westchester Sedan del 1936.



nasce dopo la crisi del '29, per rendere più gradevoli e attraenti gli oggetti e rilancia in poco tempo un'economia dilaniata. Ma, come si dice, nulla nasce per caso: lo Streamline ricava due delle sue caratteristiche salienti da altri due precedenti movimenti come il Futurismo e l'Espressionismo. Rispettivamente dal primo il culto della velocità e dell'aerodinamica e dal secondo il simbolismo delle manifestazioni espressioniste. Proprio partendo dal concetto di velocità i designer sono intervenuti sugli oggetti, disegnando forme allungate e gradevoli, di "rottura" con le linee spigolose del passato. Uno dei motivi per cui vengono date delle linee aerodinamiche ad oggetti che non ne avrebbero bisogno, ad esempio un temperamatite o un semplice mobile da salotto, è soprattutto per dare un'idea di dinamicità e di energia a qualcosa che altrimenti ne sarebbero privo, rendendolo più interessante e gradevole alla vista.

Inoltre, gli studi di aerodinamica e le nuove tecnologie disponibili, iniziano a fare capolino nel panorama industriale, oltre alle materie plastiche e il loro stampaggio. Ma, tornando all'aerodinamica, gli studi si concentrarono sulla forma più adatta a fendere un elemento fluido, che fosse aria o acqua. Ne risulta quindi, come anche già visto in passato, che la forma "a goccia" è la più valida. Un ulteriore sviluppo a queste sperimentazioni è dato dall'invenzione della cosiddetta "galleria del vento" che si adotta per la prima volta in Germania nelle Officine Zeppelin (quelle che costruivano i dirigibili). Questa galleria è un condotto entro cui scorre una corrente d'aria prodotta da un impianto artificiale composto da grandi eliche. All'interno di questo "tubo", si possono verificare le turbolenze generate dal flusso d'aria che investe un corpo in movimento. Inizialmente si utilizza in campo aeronautico, sia per i dirigibili e sia per gli aeroplani. Non è un caso che gli aerei da caccia, durante la Seconda Guerra Mondiale fossero così veloci ed efficienti. Successivamente viene utilizzata anche dall'industria automobilistica, che la perfeziona sempre di più fino a raggiungere livelli di precisione elevatissimi come quelli della galleria del vento Ferrari. ➤

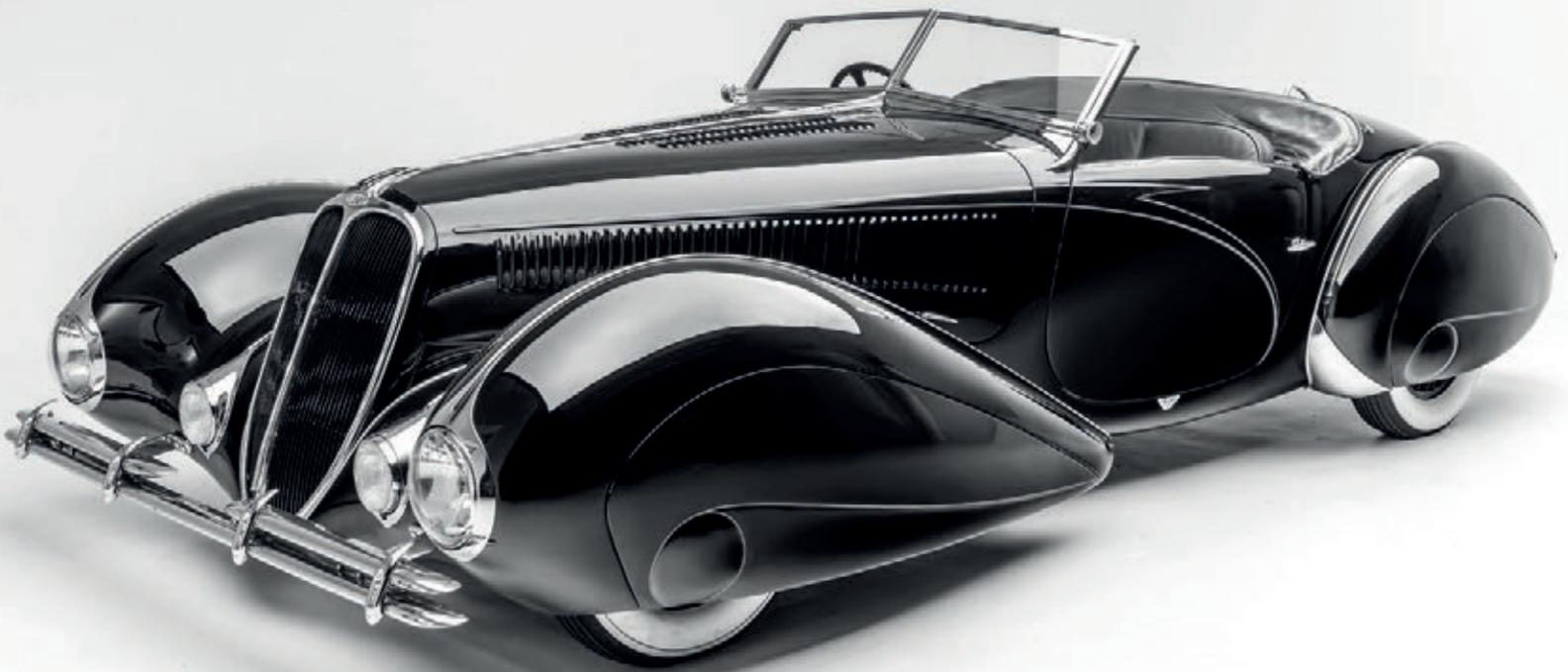


Sopra, un poderoso convoglio della Twentieth Century Limited mentre lascia la stazione di Chicago La Salle diretto a New York. Siamo nel 1938. La stazione degli autobus Greyhound di Cleveland, in Ohio, costruita nel 1936 in perfetto stile streamline. A sinistra, il transatlantico Normandie del 1932. Al suo varo era la nave più grande del mondo: mossa da turbine a vapore e motori elettrici, faceva dello studio aerodinamico un valore aggiunto. A destra, un trinciasigaro con un evidente profilo streamline.



Sopra, a sinistra, Il Douglas DC-2 del 1934. A destra, lo stile streamline sarebbe stato uno dei più apprezzati per la ricerca aerodinamica delle locomotive, anche quando queste avrebbero abbandonato il vapore per la trazione diesel ed elettrica. In Europa le linee streamline (sotto) sono state subito sapientemente mixate per regalare automobili fuoriserie di rara bellezza, come questa Delahaye 135 Competition Court Coupé del 1936 carrozzata da Figoni & Falaschi.





Sempre di Figoni & Falaschi queste meravigliosa Delahaye 135 M Cabriolet del 1937, realizzata in esemplare unico.

Sotto, da sinistra, una stupenda Delage D8 120 Aerosport Coupé del 1938 carrozzata da Letourneur & Marchand.

Una Talbot-Lago T26 GS del 1948, carrozzata da Saoutchik. Una delle interpretazioni più particolari della linea streamline è sicuramente la ceca Tatra Tatrapian: l'ampia zona posteriore molto allungata e sfuggente, cela un poderoso motore V8 longitudinale.



Per questo, anche il mondo dell'automobile inizia a seguire questo stile aerodinamico o "streamlined", dando vita a delle vetture eccezionali, che rompono con un passato fatto di automobili derivate dalle carrozze. Alcuni esempi sono la "Airflow" della Chrysler, la Hupmobile di Raimond Loewy del 1934, o la mitica Cord. Questi modelli americani influenzeranno molto anche il successivo design delle vetture europee e i progettisti seguiranno queste linee tese ed aerodinamiche. Ne nascono vetture che ancora oggi sono un'icona nella storia dell'automobile, il Volkswagen Maggiolino ad opera di Ferdinand Porsche, la Tatra Tatrapian, la Fiat 500 del 1936, la Fiat 1500 aerodinamica, la BMW 328 e molti altri prestigiosi modelli.

Negli Stati Uniti, il campo produttivo in cui le linee streamline influenzano più pesantemente lo stile, è sicuramente quello ferroviario. Nel 1934 inizia in sordina una vera e propria "competizione" fra due compagnie ferroviarie, rispettivamente la Burlington & Quincy con la locomotiva Zephir e la famosa Union Pacific con la City of Salina. Una gara sconosciuta agli europei, che ci metteranno molto più tempo ad avere delle linee aerodinamiche sui treni. I designer americani liberano la loro fantasia, disegnando locomotive sempre più aerodinamiche ed efficienti, così da coprire maggiori distanze in meno tempo. Ma la ricerca dell'efficienza aerodinamica non è

soltanto funzionale, ma anche volta alla ricerca della dimensione "estetica". Ogni oggetto che segue lo stile streamline ha un "carter" (inteso come guscio o protezione dei meccanismi interni e non come basamento di un motore), che funge da scocca protettiva, diventando un involucro avvolgente. Le nuove tecnologie che vengono sperimentate, come ad esempio lo stampaggio delle lamiere e quello pressofuso delle resine sintetiche (vedi bachelite), permettono di disegnare forme più ardite, sempre però con attenti studi e sperimentazioni, legati soprattutto al fatto che tutte queste lavorazioni sono molto costose. Vengono anche eseguite, per la prima volta, delle prove ergonomiche e antropometriche, soprattutto per ciò che riguarda gli elettrodomestici e gli oggetti di uso quotidiano, utili per comprendere quanto fossero comodi e funzionali nell'utilizzo. I settori dove intervengono alcuni dei migliori designer del tempo, come ad esempio Raymond Loewy sono molteplici: dal packaging delle sigarette Lucky Strike, fino a realtà industriali come quella aeronautica o quella delle auto, proponendo prodotti che risultano ancora oggi incredibilmente attuali. Lo Streamline o Styling (comunque lo si voglia chiamare) è un movimento che per la prima volta ha saputo coniugare gli interessi dell'industria e quelli del pubblico a cui gli oggetti erano destinati. ■

DA COBRA A VIPERA: “BIGGER IS BETTER”

NATA DA UNA COLLABORAZIONE FRA CHRYSLER E UN MATURO CARROL SHELBY, LA VIPER AVREBBE RINVERDITO I FASTI DELLA MITICA COBRA DEGLI ANNI '60 E, ESAGERATA IN TUTTO, SAREBBE RIUSCITA AD AMMALIARE CON IL SUO SGUARDO IPNOTICO E VELENOSO ANCHE TANTI APPASSIONATI EUROPEI

di Luca Marconetti



Carrol Shelby è senza dubbio un personaggio che, nel mondo del motorismo d'epoca, soprattutto quello più incline alla potenza assoluta e alle vetture che in America reputano "sportive", non ha bisogno di presentazioni. Nemmeno Chrysler ne ha. Ma in molti vi starete chiedendo cosa c'entrano questi due altisonanti nomi nello stesso articolo: Shelby non è legato alla Ford?

Andiamo con ordine. Tra la fine degli anni '70 e i primi '80, il panorama automobilistico americano è, letteralmente, un vero disastro: crisi petrolifere, tassazioni cervellotiche e tracolli finanziari continui e altalenanti delle Case produttrici hanno generato un parco circolante che nel migliore dei casi potremmo definire "anonimo e noioso", nel

peggiore, dei veri e propri "incubi viaggianti". Ma Chrysler è sempre Chrysler e un modo per uscire dall'oblio - anche caldamente invogliata da un cospicuo prestito elargito dal governo statunitense nel 1979 - lo trova: tornare al cuore degli automobilisti, degli appassionati e di quanti americani, per provare emozioni alla guida, sono stati costretti a comprare un'auto europea. Nello specifico la scelta che viene fatta dalla dirigenza del colosso di Auburn Hills è quella di riprendere il concetto di "muscle car" - le vetture sportive americane costruite tra gli anni '60 e la seconda metà dei '70, caratterizzate da motori di cubatura molto generosa ed estetica piuttosto vistosa - e adattarlo ai tempi moderni. Ora qualcuno sta iniziando a capire: la regina e la capostipite

Al lancio in Italia la Viper costa 118 milioni di lire. Nello stesso periodo una BMW 850 CSi (V12 da 381 CV) costa 186 milioni, una Ferrari 512 TR (V12 da 428 CV) costa ben 278 milioni, 2 volte e mezzo la Viper. Altro pianeta quello della Lamborghini Diablo: col suo V12 da 492 CV costa quasi 312 milioni. Allo stesso prezzo della Viper si compra la berlina Audi V8 4.2 (280 CV, 117 milioni), una Chevrolet Corvette Convertible (305 CV, 115 milioni). Per la Coupé, 381 CV, il prezzo sale a 162 milioni), una Jaguar XJ-S V12 o XJ-SC V8 oppure una Maserati Shamal 3.2i turbo da 326 CV (120 milioni).

delle "muscle car" è la Shelby Cobra, la spider basata su telaio della vettura inglese AC (in realtà una sport car dai tratti molto europei) che, nelle mani del genio americano Carrol Shelby, già valente pilota Aston Martin, diverrà un mostro di potenza con un motore Ford V8 di 4,3 litri, diffondendo quella suggestiva frase che recita "nulla è più importante della cilindrata" o più semplicemente "Bigger is better". Ma a Chrysler non basta un "richiamo" al passato, seppur tanto glorioso... Siamo nel 1982: Shelby ha rotto definitivamente il matrimonio con la Ford e ha accettato una collaborazione con Chrysler per seguire tutta la parte sportiva del marchio Dodge, in rilancio. Shelby verrà di fatto coinvolto successivamente ma sarà proprio la Cobra ad ispirare il nuovo progetto.

1989: NASCE LA VIPER

Tra l'87 e l'88 i conti della Chrysler tornano in positivo. È il momento per giocare di nuovo un po' ma maledettamente sul serio: costruire l'auto sportiva più esagerata di sempre. Bob Luz, all'epoca numero uno del colosso, recluta 85 ingegneri e al vertice pone Roy Sjoberg, abile capo progettista che, sul tavolo da gioco, va subito "all in" senza pensarci tanto: la nuova "muscle car" nascerà attorno a un motore poderoso di cilindrata molto elevata. Si parte da quello che c'è in casa, un 8 cilindri a V di 90° della corposa serie LA destinata ai truck e ai pick-up del gruppo al quale vengono aggiunti 2 cilindri. Ma non basta: così, il nuovo V10 pesa 360 kg, troppi per una sportiva. La soluzione è presto servita: dal 1988 la Lamborghini è controllata dalla Chrysler che prontamente chiede consulenza ai tecnici di Sant'Agata Bolognese i quali, innanzitutto, sostituiscono il blocco cilindri e le testate con elementi in lega leggera (riduzione di peso di 60 kg) mentre variano le geometrie dei condotti di aspirazione e scarico. Oltre a questo non c'è nulla di particolarmente moderno, anzi: distribuzione ad aste e bilancieri con un albero centrale nel basamento, due valvole per cilindro, 5 bobine per l'accensione. Ne viene fuori un 7.994 cm³ in grado di erogare 395 CV a 5.150 giri/min (una potenza che oggi genera un 2 litri e già allora non significherà potenza specifica, di appena 50 CV/l, quanto quella assoluta) ma soprattutto 620 Nm a 3.600 giri/min di coppia, all'epoca la più elevata per una vettura stradale. Molto tradizionale anche il resto: il motore è posizionato anteriormente longitudinale a sbalzo dietro l'asse, in blocco con il cambio (manuale a 6 rapporti, in barba alla "regola" americana dell'automatico), la trazione è posteriore, il telaio è quanto di più semplice ci possa essere ancora in circolazione all'epoca, traliccio tubolare centrale, con sopra una carrozzeria a gabbia con applicati pannelli in vetroresina. Anche l'apparato sospensivo-frenante non è molto più raffinato di quello di una normale berlina di media cilindrata: avantreno e retrotreno sono a ruote indipendenti con bracci trasversali, i freni sono a disco (con pinze fisse a quattro pompanti) sulle quattro ruote ma non esiste ABS, né altro congegno di controllo della trazione, tutte dotazioni che iniziano a campeggiare nei pressi delle centraline delle sportive europee. Qui non ci sono filtri, qui si è soli con un mostro di potenza su una striscia d'asfalto sulla quale è pronto a scatenarsi esclusivamente attraverso quattro gomme, queste sì, roba mai vista prima su un'automobile: passi per i 275/40 su cerchi da 17" davanti, ma dietro la vettura si aggrappa alla strada con dei pneumatici 335/35 17". E comunque rinunce e cura dimagrante danno i suoi frutti: pesa appena 1.485 kg, 50 meno di una Ferrari 512 TR e ben 380 meno di una BMW 850 CSi. ➤

A sinistra, il prototipo visto al Salone di Detroit 1989: a parte il parabrezza tipo "barchetta", la brunitura dei fari e gli inserti sui cerchi, sarà identico al modello di serie. A destra, la Viper definitiva presentata nel 1992: spicca subito all'occhio il muso lunghissimo, il cofano avvolgente fino alle fiancate, il frontale basso e aggressivo, con la tipica presa d'aria quadripartita Dodge.





La fiancata è dominata dalla volumetria del cofano che finisce nel grande svaso prima della portiera che funge da presa d'aria. Altri elementi caratterizzanti sono le minigonne che inglobano i terminali di scarico e l'assenza di maniglie. A destra, un esemplare di roadster con hard top. La copertura dell'abitacolo è altrimenti possibile con uno stringatissimo pannello in tela, poco impermeabile, come nelle Targa del passato.

E la carrozzeria? Definita dal team di Tom Gale, responsabile del Design Department di Chrysler, viene svelata - sotto forma di concept ma pressoché identica al successivo modello di serie - per la prima volta al Salone di Detroit del 1989 come il migliore dei biglietti da visita per il nuovo decennio: è tremendamente sfrontata ma bellissima, esagerata ma irresistibile. Merito soprattutto dell'enorme cofano, che non è solo lungo ma è anche avvolgente, sovrabbondante, senza capire bene dove finisca e capace di un disegno penetrante, uno sguardo velenosissimo, come suggerisce anche il nome scelto per lei: Viper, nome che serba significati iconici. Intanto è di nuovo un serpente, così come era stata la Cobra e poi ne svela le caratteristiche: potenza, agilità e letalità. Oltre al muso, a lasciare stupiti sono le ampie minigonne laterali, che celano i lunghi terminali di scarico - con tanto di targhetta che mette in guardia dal toccare la carrozzeria in quel punto, le ustioni sono presto servite - un po' come nei pressi di una marmitta di una Harley Davidson - e il posteriore compatto, molto tondeggiante, sinuoso, seducente. Completano l'opera un abitacolo per due persone praticamente appoggiato sulle ruote posteriori (proprio come quello della Cobra), dotato di tetto amovibile del tipo targa, non certo quello di una

monovolume ma comunque comodo, con sedili adatti anche ai lunghi viaggi e l'enorme tunnel centrale che sfocia in una plancia monolitica, completa di tutti gli strumenti utili a gestire un "animale di razza" del genere ma un po' demodé rispetto a quella delle concorrenti europee. Belle le prese d'aria ricavate negli incavi tra portiere e cofano e i cerchi a tre razze - con borchia centrale che replica un mono dado - massicci ma integrati nel disegno generale. Non c'è un taglio netto, non c'è una linea tesa (mancano perfino le maniglie per aprire la portiera), tutto è basato su un disegno sinuoso: è fatta per far perdere la testa, per far alzare la febbre della passione, non per innamorare e affascinare. È quasi come una sfida che viene lanciata agli amatori di grandi vetture sportive: "Avete il coraggio di osare?"

Giornali e addetti al settore fanno di tutto per provare la Viper RT/10 definitiva - che verrà venduta non solo con marchio Dodge ma, in certi mercati, anche con quello Chrysler, come in Italia; ecco perché non presenta alcun simbolo se non quello della testa di una vipera pronta ad attaccare, nominata dal marketing "Sneake Pete" - presentata tra il 1991 (dopo che 3 esemplari sono stati "pace car" alla 500 Miglia di Indianapolis) e il 1992 (Europa). E ne avranno ben donde: leggera e dai

La coda corta e compatta, dalle sinuosità mozzafiato. Completano l'opera il basso lunotto molto incavato fra le due ali dei montanti: dinamismo allo stato puro.

Gli interni sono un contrasto come l'intera vettura. I sedili in pelle sono ben fatti, profilati ma anche comodi per tutte le corporature e i lunghi viaggi. La massiccia plancia invece è di qualità povera e gli assemblaggi sono approssimativi. L'impianto stereo di serie sarebbe anche buono ma quando il V10 inizia a cantare diventa del tutto inutile... ben dotata la strumentazione.



Il V10 di 90° con i collettori al centro. La distribuzione è ad aste e bilancieri con albero centrale nel basamento.



La GTS chiusa presenta una linea più compatta e sfuggente, come le classiche "fastback" americane. Oltre al padiglione, è rivista anche la coda dove appare il bellissimo alettone integrato e i terminali di scarico centrali.

pesi ben equilibrati (48% davanti, 52% dietro), larga e molto tecnica con il suo telaio e propulsore alla vecchia maniera e senza controlli, sarà giudicata potente, poderosa ma agile e con una sorprendente tenuta di strada, merito anche di innesti del cambio e sterzo precisissimi. Last but not least si guida benissimo in città e, grazie a un sesto rapporto molto lungo, non consuma nemmeno tanto: se guidata con giudizio arriva a 10,5 km/l (cosa non scontata per molte concorrenti). Solo dopo i 220 km/h lo sterzo tende ad alleggerirsi... Si guida "lunghi", con le braccia distese e la schiena accucciata, coi piedi disassati a sinistra, seduti a pochi centimetri da terra. Sono tutti dati che la dicono lunga rispetto al settore nel quale Chrysler si vuole "buttare" con la Viper. Nel mirino non ha solo la diretta concorrente conterranea Corvette ma anche Lamborghini Diablo - con la quale condivide la meccanica grezza e senza compromessi - la "chiccosa" (se paragonata a lei) Ferrari 550 Maranello e l'iconica Porsche 911/993 Turbo, tutte auto che, per altro, costano il doppio o più. E badate bene che non sono paragoni

fatti a caso: sono molti i fortunati che l'affiancheranno alle già citate in garage mentre diversi appassionati arriveranno perfino a permutarle per una Viper (ammesso di fare a meno di climatizzatore e alzacristalli elettrici e i conti con un isolamento termico da utilitaria degli anni '60), vicenda che metterà in non trascurabile difficoltà i concessionari Chrysler costretti a ritirare Porsche e Ferrari.

1996: ARRIVA LA GTS, ANCORA PIÙ TECNICA

All'originaria RT/10 con tetto Targa, si affiancherà nel 1996 la versione chiusa GTS, dall'aria ancora più aggressiva e tecnica, nonostante le modifiche siano limitate al padiglione, con il caratteristico tettino a doppia gobba per ospitare due persone con casco indossato, che la trasforma in una "fastback" dalla coda sfuggente (merito anche dell'inedito alettone integrato alla carrozzeria), perfettamente raccordata. Scomparsi dalle minigonne laterali i terminali di scarico, questi ora proseguono fino in coda, a tutto giovamento del sound, sempre più coinvolgente. ➤

Il muso varia poco se non per la bella presa d'aria Naca centrale. Nuova la gamma cerchi, più vistosi. Fra le livree più apprezzate quelle con le due strisce a contrasto a centro vettura. Nell'immagine si nota anche il tettino a doppia gobba, utile per ospitare due persone con caschi indossati.

La Viper GTS-R Commemorative Edition della vittoria di Classe a Le Mans 1999. È realizzata sulla base della GTS ACR (American Club Racing), come suggeriscono i bei cerchi a 20 razze BBS, versione alleggerita e più potente della GTS normale.



La gamma GTS: in testa una "normale", segue una ACR (si nota l'assenza dei fendinebbia) e la GTS-R Commemorative Edition.



La seconda generazione di Viper, SRT-10 del 2003. La linea più tesa e spigolosa esalta l'aggressività della vipera, il cofano abbassato aumenta la sportività. Gli interni sono sempre di impostazione sportiva ma ora hanno un aspetto più curato: bella la strumentazione in verticale.

Sotto, gli scarichi tornano alla base dei parafranghi posteriori ma ora le minigonne sono dissimulate da una linea più raccordata, così come sono riviste le prese d'aria: il cofano non è più avvolgente e la sua linea prosegue su quella di cintura mentre lo svaso ora percorre quasi l'intera portiera condizionando il disegno dell'intera fiancata. In basso, sulla SRT-10 troviamo una capote più classica in tela più resistente e robusta, con lunotto in vetro. Per ospitarla si è allungato il telaio di 66 mm, un'occasione per irrigidirlo del 50%.



Compare qualche dotazione come il doppio airbag e il climatizzatore (poco modulabile ma almeno capace di rinfrescare un ambiente altrimenti rovente, soprattutto nella zona del pavimento) ma la plancia ha sempre un aspetto francescano e gli assemblaggi volutamente approssimativi; all'esterno troviamo nuove prese d'aria sul cofano motore "a feritoie" verniciate e una Naca centrale che contribuisce ad affilare lo "sguardo della vipera", insieme ai nuovi cerchi cromati a 5 razze. Sottopelle invece si è messa a dieta, soprattutto grazie all'utilizzo dei quadrilateri delle sospensioni in alluminio. Confermate le doti da sportiva pura: neutra in curva, dotata di incredibile motricità in uscita verso i rettilinei, stabile e rispondente ai comandi (si può far controsterzare o sottosterzare a piacimento), efficace perfino sul bagnato. Certo, non stiamo parlando di una vettura poco potente adatta a qualsiasi condizione stradale: per guidare una Viper ci vanno competenze ben più che basilari, perché l'erogazione "maschia" della potenza potrebbe giocare brutti scherzi agli sprovveduti, soprattutto se si trovano a dover domare micidiali sovrasterzi di potenza.

L'auto vende bene (anche se per l'Italia è disponibile in appena 10 esemplari l'anno) e questo invoglia a certe migliorie: nel corso del 1997





La GTS del 2006 segue la stessa filosofia della prima serie, anche se qui la linea del tetto corrisponde a quella della roadster con capote chiusa.

Riappare l'alettone (a destra) ma in versione più "sobria" mentre ora i proiettori hanno le estremità "incassate" in due pinne che rendono più penetrante la coda. Gli scarichi rimangono sui parafranghi. Da notare il logo con la vipera ristilizzato.



la potenza sale a 450 CV, dato che innalza la velocità massima a 300 km/h, mentre nel 1999 viene presentata la performante GTS ACR (American Club Racing): più leggera di 26 kg grazie alla limitazione di fonoassorbenti e strumentazione e più potente di 10 CV (460), scaturiti dall'utilizzo dei filtri aria K&N, raggiunge una coppia di 678 Nm. È riconoscibile per i bei cerchi BBS a 20 razze. Infine, solo nel 2001 viene finalmente reso disponibile l'ABS. Sulla sua base sarebbe nata la GTS-R per le competizioni, prime fra tutte il Campionato FIA GT o la 24 Ore di Le Mans, dove la Viper vincerà la Classe ed entrerà nelle prime 10 posizioni dell'assoluta nel 1998, 1999 e 2000.

SECONDA E TERZA SERIE: L'AVVENTO DI SRT (2003-2017)

Nel 2003 il primo frutto del neonato reparto per vetture prestazionali di Daimler Chrysler, la Street and Race Technology, meglio nota come SRT (marchio con quale verrà venduta in alcuni mercati), è la seconda generazione della Viper, la SRT-10. L'obiettivo dei tecnici è ora quello di riprogettare il telaio, prima di tutto per ospitare una capote ripiegabile in tela più robusta e resistente - sempre manuale - ma anche per renderlo più rigido. Ne sarebbe scaturito un aumento di passo di 66 millimetri e il 50% dei pezzi dell'auto rinnovati. La linea profondamente rivista dal designer Osamu Shikoda dissimula le dimensioni ancora più "yankee": il frontale è maggiormente affilato grazie all'abbassamento del cofano motore e il risalto dato ai passaruota. La fiancata è inedita, le prese d'aria alla base delle portiere sono sobrie e tese, in un disegno moderno e raccordato, che condiziona l'intera fiancata. Le minigonne sono ora appena accennate ma gli scarichi tornano alla base del parafrangente posteriore, come sulla roadster d'origine; la coda è sempre compatta ma ora è più elegante, adatta ai canoni europei. Molti i cerchi disponibili nelle misure da 18" (pneumatici 275/35) per l'anteriore e da 19" (pneumatici 345/30) per il posteriore. Ridisegnata la plancia, sempre condizionata dall'imponente tunnel centrale ma resa dinamica dall'orientamento verso il pilota e dai quattro strumenti secondari posti in verticale, alla destra del volante, rivisto come la leva del cambio, più corta, mentre il contagiri è diventato centrale e rialzato, come sulle vetture da corsa. Fra gli accessori, i sedili e la pedaliera regolabili elettricamente, per predisporre a una esperienza di guida totale.

Sotto il cofano, confermato il V10 - ora è azionato tramite un tasto rosso sulla plancia - che cresce a 8,3 litri di cilindrata per una potenza di 500 CV a 5.600 giri/min e 712 Nm di coppia a 4.250 giri/min. Crescono l'elasticità e la proverbiale ripresa, pur mantenendo il carattere rabbioso e poderoso dei 10 cilindri angolati a 90°.

Per tutto il resto si rimanda alla prima generazione: nessun controllo elettronico né ausili che filtrino il contatto fra pilota e asfalto, per non guastare

quel feeling ruvido e assolutamente sincero tipico di una vettura simile e che l'ha differenziata dalle concorrenti. Il cambio è sempre manuale a 6 marce con l'ultimo rapporto molto lungo, peculiarità apprezzata dalla clientela. Rivisto il marchio con la vipera, ora soprannominato "Fangs". Come per la prima generazione, l'auto viene presentata nella versione roadster SRT-10 e poi lanciata nella versione coupé GTS nel 2006, sempre dotata di tetto a doppia gobba e coda rivista per ospitare lo spoiler integrale, che riprende lo stile della versione già omologata per le corse Competition Coupé, sostituita della GTS-R.

Al salone di Detroit del 2007 viene presentato il restyling di metà carriera: il motore sale a 8,4 litri e la potenza a 600 CV con una coppia di 760 Nm. Disponibile sia in versione roadster sia coupé, si riconosce per spoiler e prese d'aria ulteriormente maggiorate per migliorare il raffreddamento del V10 e dei freni. Anche per la seconda serie esisterà la versione estrema ACR con particolari in carbonio.

Nel luglio del 2010 la Viper, fra l'incredulità degli appassionati, sparisce dal listino. Intanto Chrysler si accorpa con Fiat e diventa FCA. Il suo amministratore delegato, Sergio Marchionne, nel settembre dello stesso anno rincuora gli entusiasti: la terza generazione della sportiva americana si farà. Ci vuole un anno e mezzo: la nuova Viper SRT appare al Salone di New York dell'aprile 2012 con i loghi dedicati recanti la vipera ridisegnata dal grafico Vince Galante e soprannominata "Stryker". Nonostante l'evoluzione tecnologica, i temi di ecologia e riduzione delle emissioni e un generale "downsizing" anche fra i marchi premium, la Viper è sempre fedele a sé stessa: cubatura prima di tutto, ruvidità d'utilizzo e feeling col pilota il più possibile senza filtri. Riprogettato nuovamente il telaio (più rigido del 50%) mentre la linea è un'evoluzione delle precedenti: cofano lungo, mascherina bassa e profilata, presa d'aria Naca sul muso, svassi per le prese d'aria tipo prima serie ricomparsi alla base delle portiere, alettone su posteriore corto e compatto. Originale lo specchio di coda, con la fanaleria inserita in una mascherina nera lucida (anche se sarà poi disponibile in tinta carrozzeria, come in passato). La terza generazione della Viper è disponibile nella sola variante coupé con tettuccio in materiale composito, così come il resto della carrozzeria, che riduce il peso rispetto alla generazione precedente del 32%. Sotto al cofano batte il più potente dei V10 che equipaggiano l'auto fin dalla prima serie, arrivato a una cilindrata di 8,4 litri e una potenza di 649 CV per 814 Nm di coppia. ➤

Le permettono uno "0-100" coperto in 3,6 secondi e una velocità massima di 330 km/h. Moderni e finalmente di qualità gli interni (con sistema di connettività Fiat U-connect) anche se ancora lontani anni luce dagli abitacoli delle concorrenti. Comunque ci sono più spazio e accessori volti a una maggiore sicurezza passiva e attiva, con finalmente tutti gli apparati elettronici per i controlli di trazione, marcia e frenata (coadiuvata da un sistema Brembo con pinze in alluminio), così da avvicinare l'auto a un pubblico più vasto e meno preparato tecnicamente, anche se, per gli integralisti, è tutto disattivabile. Viene commercializzata in due versioni: base e GTS, quest'ultima più performante, rivisitata nell'aerodinamica ed alleggerita; entrambe le versioni possono essere dotate di un pacchetto denominato SRT Track che alleggerisce ulteriormente il peso di 26 kg circa. Ma non è tutto: sarà disponibile anche un programma di personalizzazione pressoché totale della vettura (assetto, componentistica meccanica, estetica, particolari aerodinamici). Nonostante rimanga una sportiva pur sang, quella seduzione che aveva ammaliato tanti appassionati negli anni precedenti sembra qui aver perso smalto: probabilmente l'evoluzione tecnologica e motoristica di marchi come Aston Martin, Ferrari, Lamborghini e Porsche ha raggiunto livelli tanto alti da lasciar dietro qualsiasi concorrente. Inoltre c'è sempre da fare i conti con l'evoluzione costante e vincente di Corvette... La Viper viene venduta in pochi esemplari e, vista anche l'impossibilità di montare gli airbag laterali divenuti obbligatori, uscirà di listino nel 2017 senza eredi. Lo stabilimento di Connor Avenue, Detroit, dove veniva costruita fin dal 1990, avrebbe chiuso e i suoi 30 addetti ricollocati in altri stabilimenti FCA.

SCHEDA TECNICA

VIPER RT-10 (1991)

MOTORE:	Anteriore longitudinale a sbalzo, 10 cilindri a V (90°), alesaggio e corsa 101,6x98,6mm, cilindrata 7.994 cm ³ , rapporto di compressione 9:1, potenza 395 CV a 5150 giri/min, coppia 620 Nm a 3600 giri/min, distribuzione ad aste e bilancieri con un albero centrale nel basamento e due valvole per cilindro, punterie idrauliche, catena, alimentazione a iniezione elettronica multipoint.
TRASMISSIONE:	trazione posteriore, differenziale autobloccante, cambio manuale a 6 rapporti, frizione monodisco a secco.
SOSPENSIONI E FRENI:	avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali. Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella longitudinale, molle elicoidali, barre stabilizzatrici anteriore e posteriore. Ammortizzatori oleopneumatici regolabili manualmente, freni a disco autoventilanti sulle 4 ruote a 4 pistoncini.
RUOTE E PNEUMATICI:	cerchi in lega leggera, pneumatici anteriori 275/40 su cerchi 10x17", posteriori 335/35 su cerchi 13x17".
DIMENSIONI E PESI:	passo 2.444 mm, lunghezza 4.448 mm, larghezza 1.923 mm, altezza 1.118 mm, massa 1.486 kg.
PRESTAZIONI:	accelerazione 0-100 km/h in 5,2 secondi, velocità massima 267 km/h (in V marcia).



La terza generazione ha frontale inedito e molto più muscoloso e aggressivo che in passato. Sulla fiancata invece vengono riproposte le prese d'aria a svasso come sulla prima serie, col profilo del cofano che finisce alla base degli specchietti. Gli interni sono finalmente curati e tecnologici, con il sistema di intrattenimento e navigazione Fiat U-connect. Sotto, la coda moderna è dinamica e presenta ora una fascia nero lucido fra i fanali, ispirati a quelli delle Maserati coeve. La SRT-10 sarà solo in variante Coupé, la più apprezzata.



MUSSO GOMME

pneumatici per auto e moto da collezione



Distributore ufficiale Italia
pneumatici da collezione



Speciali sconti su MICHELIN e PIRELLI

Tre generazioni di passione!

C.so Giulio Cesare 117 b - Torino • Tel. +39 011852019 • Fax +39 0112482965 • www.mussogomme.it • info@mussogomme.it

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



FORMULA 1 STREGATA

NEL 1980, QUARANT'ANNI FA, IL BRESCIANO BRUNO GIACOMELLI SEGNAVA LA POLE POSITION SU ALFA ROMEO F1, REGALANDO UNA SEPPUR EFFIMERA GLORIA AL BISCIONE NELLA MASSIMA FORMULA

di Danilo Castellari

Ora tocca ad Antonio Giovinazzi guidare un'auto che porta il nome Alfa, anche se, a dirla tutta, sotto il cofano di Alfa Romeo c'è poco o niente. Quarant'anni fa al volante di una vera Alfa F1 c'era Bruno Giacomelli, stilista raffinato, guida pulita, collaudatore esigente. Ma per lui, nonostante le doti che tutti apprezzavano, la F1 fu un'amara delusione. Nato il 10 settembre 1952 a Borgo Poncarale (Brescia), dal 1979 al 1982 riaccese la passione sportiva degli italiani per la Casa milanese, che tornò in F1 dopo un'assenza di quasi trent'anni. Per colpa di un'auto mai veramente a punto, Jack O' Malley (così lo chiamavano gli inglesi) sfiorò la vittoria ma non vinse mai. Eppure aveva iniziato bene, a vent'anni, correndo su Formula Ford 1600 e vincendo il Campionato di Formula Italia del 1975, davanti a Riccardo Patrese. Bruno capisce che, se vuole fare strada nell'automobilismo, la via breve è l'Inghilterra, anche se non parla inglese. Parte lo stesso. E nel 1976 vince su March il Trofeo Shell F3. Nello stesso anno è primo al Gran Premio di Montecarlo F3, all'epoca combattuto carosello della vigilia della F1 per rivelare i giovani talenti. Corre anche in F2 e vince l'Europeo 1978 su March-Bmw. Dal 1979 è ufficiale Alfa: il miglior risultato è un terzo posto a Las Vegas nel 1981. Più deludenti le stagioni 1983 e 1990 quando corre in F1 su Toleman e Life. L'abbiamo incontrato, per una breve intervista.

Bruno, negli anni Settanta non eri un ragazzo col conto corrente florido, facevi il tecnico stampatore in una fabbrica di rubinetti. Scusa, ma come hai fatto a sfondare in F1?

"Rinunciando a tutto e risparmiando come una formica. Nel 1975 si poteva fare. È vero, lavoravo in una fabbrica di rubinetti dove facevo gli

stampi. Nel tempo libero correvo in Formula Italia. A metà stagione capii che avrei potuto vincere il titolo. L'avversario più duro era un personaggio come Riccardo Patrese, secondo in classifica, rivale tosto."

E allora?

"Mollai il lavoro, raccattai quanti più soldi possibili e decisi di puntare tutto sul campionato. Vinsi il titolo e l'anno dopo, il 1976, mi trasferii in Inghilterra. Dove mi chiesero quindicimila sterline per correre una stagione in F3, una bella sommetta."

Scusa se insisto, ma tu non eri un ragazzo agiato. Chi pagava le corse e le macchine?

"Chiesi aiuto agli amici. Una grossa mano me la diede Edoardo Lazzaroni, un commercialista bresciano appassionato di corse. Anche Mario Casoni mi voleva bene e mi aiutò finanziariamente. Erano veri e propri signori. E mecenati. E quello che mancava, lo chiesi a papà."

Nel 1975, con quindicimila sterline si poteva acquistare un bell'appartamento...

"Quindicimila sterline erano una fortuna, puoi dirlo. Ma era una scommessa con la vita. Se andava male tornavo a fare i rubinetti per pagare i debiti. Se andava bene li pagavo con i guadagni delle corse."

Mansell arrivò a ipotecare la casa...

"Sono stato fortunato, ma tanta gente si è letteralmente mangiata i patrimoni di famiglia o i soldi che aveva faticosamente racimolato. Altri hanno rischiato, come me e Nigel Mansell."



In apertura una bella immagine di Bruno Giacomelli su Ferrari 312 T3, un "sogno impossibile" purtroppo mai realizzato in corsa, ma concretizzato al Festival di Goodwood dove il pilota bresciano è stato invitato a guidare la Formula 1 schierata dal Cavallino nella stagione 1978. In questa pagina, in alto a sinistra, Giacomelli conduce il gruppo in una gara di F3, a destra su March-Bmw F2 e sotto su Alfa Romeo F1 nel 1979.



In alto, nel 1979 il bresciano Bruno Giacomelli portò all'esordio con Vittorio Brambilla l'Alfa Romeo F1 progettata da Carlo Chiti. Successivamente vennero ingaggiati Patrick Depailler, Andrea De Cesaris e Mario Andretti. Fra tutti, solo Giacomelli sfiorò la vittoria in un Gran Premio. Nelle altre immagini, in senso orario, Giacomelli con Stewart, in ciclomotore con Depailler e la fidanzata, al mare con Nelson Piquet e Andrea De Cesaris e con Michele Alboreto.



Quando hai capito di aver puntato sul numero fortunato?

"A Montecarlo, quando dopo aver vinto la prima manche del Gran Premio di Formula 3 del 1976, mi avvicinò Max Mosley (uno dei fondatori della March e futuro presidente della Fia, nda) mi mise in mano 5.000 franchi chiedendomi di firmare un'opzione per l'anno successivo in Formula 1."

E tu?

"Firmai ad occhi chiusi."

Nessun altro si fece vivo?

"Tre ore più tardi, verso sera, arrivò una bella signora. Si presentò come Fiamma Breschi, disse che era molto vicina al Commendator Ferrari. Mi disse 'Domani venga a Maranello, l'Ingegnere le vuole parlare: lo restai come un salame: Questa chi è?'"

E poi?

"Salimmo su una Mercedes e durante il viaggio scambiammo solo poche parole, buongiorno, buonasera, sta bene, vuole un panino, un caffè ... Non una virgola fuori posto."

Quando arrivò l'invito?

"A tavola, dopo un pranzo alla 'Baia dei Re'. Ferrari

era stufo di Clay Regazzoni. Da un lato lo attirava il suo modo di vivere allegro e scanzonato, dall'altro assorbiva i consigli di quei collaboratori che elogiavano Lauda. Nell'ambiente qualcuno diceva che 'Rega' era ormai sulla rampa di lancio."

Come si sentiva il ragazotto di Poncarale a tavola con il Drake?

"Stomaco chiuso. Loro parlavano di tutto tranne che di corse e di automobili. Io li ascoltavo, muto come un pesce. Era un uomo spiritoso, loquace, affabile. Fiamma Breschi lo guardava attenta, affascinata, devota. Poi la proposta, improvvisa come un fulmine: Vuole guidare per me?"

Risposta?

"Restai senza parole. Perché il giorno prima avevo firmato l'impegno con Max Mosley della March. Raccontai tutto a Ferrari e lui mise a mia disposizione il suo avvocato. A quel punto andai in Inghilterra da Mosley, gli spiegai tutto e lui mi lasciò libero, fu un vero signore. Peccato che, quando tornai a Maranello, il Drake si limitasse a offrirmi di correre con le F2 gestite dal team Minardi."

Quando e dove il debutto in Formula 1?

"Gran Premio d'Italia 1977 su McLaren. Gli inglesi, anche se ero italiano, scrissero sulla fiancata Jack O' Malley."

Nel 1978, vinci l'Europeo di Formula 2 con la March-BMW...

"Quella vittoria attirò l'attenzione di Carlo Chiti, che aveva annunciato il grande ritorno dell'Alfa Romeo in F1. Purtroppo l'Alfa era bella e impossibile. Quando la fecero provare a Niki Lauda, disse che era un camion. Era vero. Ma era pur sempre un'Alfa Romeo."

La prima volta?

"La vidi alla fine del 1978, a Balocco. C'era una cascina ristrutturata, legno antico, odore di buono e lei, l'Alfa, stava sotto l'immagine in bianconero di Nino Farina (primo campione del mondo di F1, su Alfa, 1950, nda). Compresi che stavo facendo una cosa importante. Avevo i brividi. Nel 1979 disputai solo cinque gare. Corsi da solo a Zolder e a Digione, insieme a Vittorio Brambilla a Monza, Montreal e Watkins Glen."

Nel 1980, poco dopo il debutto, la morte del francese Patrick Depailler funestò la ripresa dell'Alfa in Formula 1. Che cosa ricordi di quel giorno?

"Eravamo a Hockenheim con l'ingegnere Gianni Marelli e Patrick Depailler, test privati. I meccanici avevano finito prima la vettura di Patrick. Ma lui non era convinto, diceva di sentire vibrazioni, rumori, insomma avvertiva qualcosa che non funzionava regolarmente. Così mi chiese di fare qualche giro. Feci due giri, senza tirare, perché ero stato messo in guardia e Hockenheim era una pista maledettamente veloce, se non sei convinto non puoi buttarti dentro a pesce. Nel frattempo i meccanici avevano finito di preparare anche la mia auto e chiesi a Marelli di provarla perché non restava più molto tempo. Partii. Con me partì anche Depailler. Ma fece appena un giro. Poi non passò più. Con Agnese, una sua amica parigina che era stata la ragazza di Didier Pironi e lo aveva accompagnato da Parigi, raggiungemmo il luogo dell'incidente. Quando lo vide, cominciò a urlare, disperata come una bambina. Straziante." ➤



Giacomelli, in alto, in un'altra immagine scattata a Goodwood sulla Ferrari 312 T3 portata in gara nella stagione 1978 da Gilles Villeneuve e Carlos Reutemann. In basso, il bresciano su Alfa F1 a Montecarlo nel 1981 e su Toleman TG 183 "Candy" nella stagione 1983.



Il giorno più bello?

“Arrivò nell’ultima prova del Campionato 1980, a Watkins Glen. Conquistai la pole position e condussi la gara per i primi trenta giri. L’Alfa era un missile. Poi si ruppe una bobina.”

Perché gli inglesi vincevano di più?

“Perché erano più spregiudicati. Le regole non erano uguali per tutti. Ai box le loro auto erano come i trampolieri, alte e staccate dal suolo, ma appena infilavano la pista, il pilota inseriva un dispositivo, la monoposto si abbassava e ritrovava l’effetto suolo, proibito dal documento dei regolamenti. Ma Carlo Chiti era contrario alle scappatelle. Diceva che non bisognava fare la legge e trovare l’inganno. Con l’arrivo di Ducarouge ci adeguammo, e la macchina divenne molto competitiva.”

Neppure l’arrivo in scuderia di Mario Andretti riuscì ad evitare il disastro...

“Con tutto il rispetto, ci voleva ben altro. La macchina proprio non andava e la concorrenza era sempre più agguerrita. Comunque a Las Vegas riuscii a portare l’Alfa a un passo dalla vittoria. Ma anche quella volta non ebbi fortuna. Il fatto è che ad Arese si erano messi in testa che bastasse il pilota dal nome famoso per risolvere tutti i problemi.”

**FORMULA INDY
E LE MANS**

A metà anni Ottanta Giacomelli si è cimentato anche in F.Indy, team Theodore, e ancora nel team di Pat Patrick con March-Cosworth. Ha anche partecipato ad alcune gare con la Lancia del team Mussato di Torino e al Campionato Interserie nel Mondiale Marche 1986. L’11 ottobre 1986, durante le prove di una gara Interserie a Zeltweg con Lancia LC2 (motore V8 Ferrari) scoppia una gomma a 320 km/h e il pilota bresciano subisce l’incidente più grave della carriera. Trauma cranico e fratture multiple a spalle, costole, schiacciamento di quattro vertebre e lingua tagliata in due per il violento contraccolpo. Si riprende e torna alle gare nel 1987 con Porsche 956 e 962. Nel 1988 corre ancora nel team Kremer. Partecipa a tre edizioni della 24 Ore di Le Mans su Porsche 962, con la quale vince l’ultima prova alla 1000 Chilometri del Fuji del 1988.



L’Alfa Romeo F1 di Bruno sfiorò il successo al Gran Premio degli Stati Uniti 1980, sulla pista di Watkins Glen, dove Giacomelli segnò la pole position e condusse la gara per 30 giri, prima che un guasto alla bobina lo fermasse.



Durante l’intervista di Castellarin.

Infatti nel 1982 Andretti se ne va e all’Alfa torna De Cesaris, con il quale si accende però una rivalità esagerata che finisce con l’ammucchiata di due auto al Gran Premio d’Austria 1982. Non fu una bella pagina sportiva...

“Fu Andrea a centrarmi, mentre lui disse che ero stato io. Chiamiamolo agonismo. Forse qualche malinteso e un po’ di tensione. Ma due settimane dopo tornammo amici, era tutto finito. Il guaio è che finì anche l’impegno dell’Alfa Romeo con le corse. Alla fine del 1982 la squadra venne ritirata.”

Bruno, come vedi la Ferrari nel campionato del 2020?

“Il miglioramento è stato repentino, quasi sorprendente. Ora hanno la macchina migliore e due piloti molto competitivi. Io auguro loro di conservare il primato tecnologico per tutto il 2020 se e quando i gran premi

PATENTE FALSIFICATA

Per Giacomelli, il primo contatto con le corse avvenne ammirando i corridori della Mille Miglia anni Cinquanta. “Nel 1956 e nel 1957 - racconta - mia madre Rachele mi portava sulla Guzzi Zigolo a vedere la Mille Miglia. Io avevo quattro o cinque anni, ma ricordo ancora le emozioni, i rumori, le ovazioni della gente”. La passione per la guida si fa sentire qualche anno dopo, con il motocross. A diciotto anni falsifica la patente, aggiunge un anno e ottiene in anticipo la licenza di conduttore Csaì. A diciannove, insieme agli amici del paese, fonda una società per acquistare una Formula Monza. “La usavamo di notte, correvamo sulle strade sterrate, scorribande fra una cascina e l’altra. Papà era un uomo mite, lavorava nelle stalle. Ma mi allungò un assegno di cinque milioni quando decisi di puntare sulle corse. Quei soldi mi servivano per pagarmi la stagione in Formula Italia”.

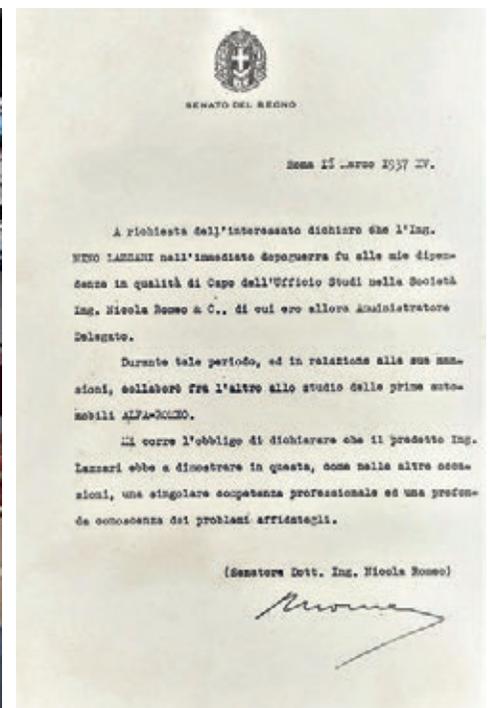
di F.1 riprenderanno dopo l'emergenza Covid-19. Più difficile sarà trovare l'armonia di squadra. Non è mai facile mettersi d'accordo prima, magari davanti a un tavolo, nel segreto dei box, e poi mantenere la parola quando stai correndo un gran premio, con il rumore infernale, la velocità, il caldo, gli avversari come mastini affamati e il cervello pieno da scoppiare."

-C'è il rischio di una battaglia interna?

"Beh, i fatti hanno dimostrato che più che un rischio è una certezza. Tutta colpa delle strategie. Io sono molto contrario alle vittorie predestinate perché la corsa ognuno se la deve giocare col piede sempre giù. Certo, evitando il fuoco amico, ma la squadra non deve mai mortificare le aspettative di vincere di nessun pilota. Per rispetto dello sport e del rischio che ognuno si prende. Per evitare che vada a finire come capitò fra Lauda e Regazzoni o fra Villeneuve e Pironi. Chiaro?"

CUORE SPORTIVO

PAOLO LAZZARI, INNAMORATO ALFA COME NONNO NINO



Un'altra testimonianza del vasto mosaico Alfa Romeo arriva da Verona, dove lavora Paolo Lazzari, classe 1966, specializzato nel restauro di auto d'epoca. Nella sua officina di Parona è appeso sulla parete un documento che pochi possono vantare: una lettera del 1937 firmata niente meno che dal senatore Nicola Romeo, che riconosce all'ingegner Nino Lazzari, nonno paterno di Paolo, il merito di aver lavorato al suo fianco come valente collaboratore nello "studio delle prime automobili Alfa Romeo". Il prezioso riconoscimento, rilasciato all'ingegner Lazzari come autorevole referenza, sottolinea "la singolare competenza professionale e la profonda conoscenza dei problemi affidatigli". Paolo ha fatto del nonno un esempio da seguire e oggi è un apprezzato tecnico del Nord Est. Nella sua officina, molto frequentata dai soci ASI, un posto d'onore va naturalmente alle Alfa Romeo. "Le Alfa - spiega lui stesso - sono auto più evolute rispetto a quelle prodotte nella loro epoca, sia come materiali sia come prestazioni: le famose doppie assi a camme in testa erano una singolare caratteristica distintiva". Paolo Lazzari ricorda nitidamente la figura del nonno. "Era un uomo affascinante e quando ero bambino mi raccontava certe paure maledette che si era preso provando i prototipi da competizione a fianco di Campari, che era solito portare le auto al limite e urlare a squarciagola quando la vettura

entrava in *déravage*. Per nonno Nino era ogni volta una sofferenza perché, se da un lato voleva verificare personalmente il comportamento delle auto su cui lavorava, dall'altro non era abituato ad affrontare i rischi a fianco di un pilota che urlava quando la macchina scappava via. Mi raccontava che preferiva restare al tavolo da disegno". Nino Lazzari si distinse per alcune ricerche e pubblicazioni. Oggi il nipote porta avanti la staffetta di famiglia, cercando di barcamenarsi fra alfisti e appassionati di auto inglesi. "Differenze? Sono auto agli estremi opposti. Le inglesi sono costruite con motori, impianti elettrici e carburatori di vecchia progettazione, ma hanno conquistato grande successo grazie a linee accattivanti, prezzi abbordabili e ricambi facilmente reperibili". E aggiunge: "Le Alfa Romeo erano macchine per pochi, le inglesi avevano una clientela più ampia ed erano esportate in molti Paesi". Ma ciò che le accomuna è l'identità. "Perché - come spiega Lazzari - tutte le auto storiche hanno una spiccata personalità e non ce n'è una uguale all'altra, così il bravo meccanico deve capire, come farebbe un medico, la storia della vettura e trovare la terapia migliore per farla stare meglio e questo perché le auto d'epoca parlano, non sono celate da sistemi elettronici, non serve il computer per trovare il guaio, basta avere la pazienza di ascoltarle e capire dai loro sintomi quali sono i problemi che presentano".

PUCH: REGOLARITÀ AUSTRO-ITALIANA

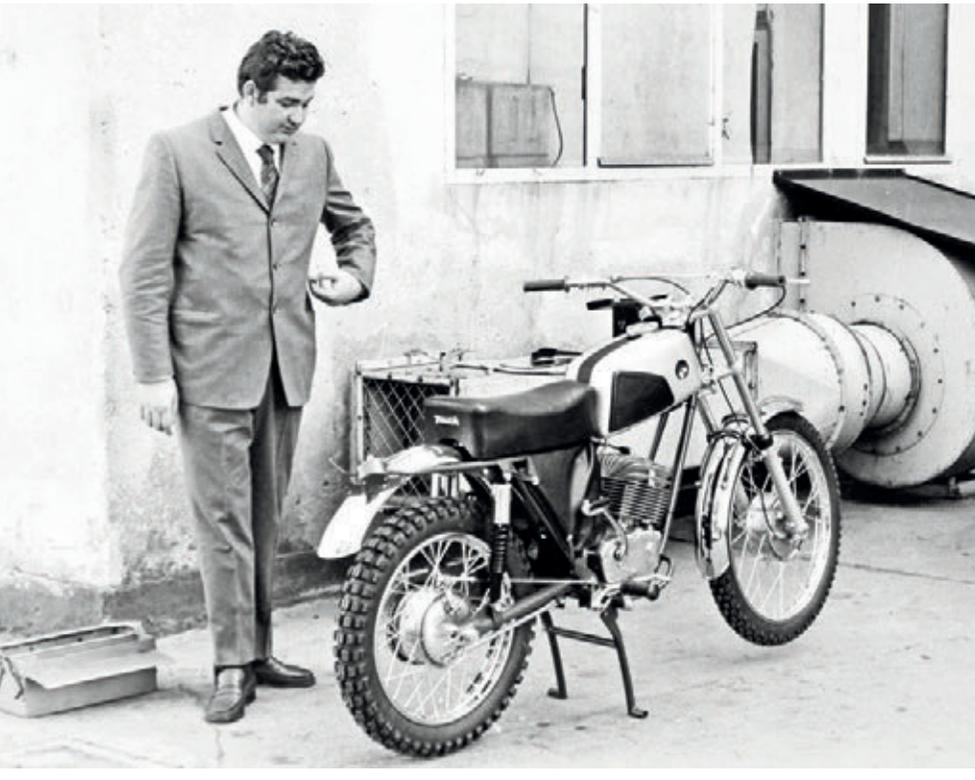
È UN STORIA ANCHE UN PO' ITALIANA QUELLA CHE NEL
1970 LANCIÒ LE PUCH
SULLA SCENA DELLA REGOLARITÀ

di Franco Daudò

Per comprendere l'importanza che ha avuto la Puch nella definitiva affermazione del motore a due tempi sulla scena regolaristica internazionale e in particolare italiana, occorre fare un salto indietro nel tempo, esattamente alla fine degli anni '60. Allora come oggi l'evento clou dell'anno era la Sei Giorni Internazionale. Fu in quel contesto che, dalla prima edizione disputata a Carlisle in Inghilterra nel lontano 1913 uomini e macchine si mettevano alla prova per dimostrare resistenza fisica e affidabilità meccanica, dote quest'ultima che nell'era pionieristica era largamente più apprezzata delle pure prestazioni. Con l'evoluzione tecnica che nel successivo ventennio aveva reso le moto decisamente più longeve, la connotazione della Sei Giorni virava su un aspetto più prestazionale, con moto sempre derivate dalle versioni stradali ma allestite con crescente meticolosità per superare indenni percorsi fuoristrada sempre più impegnativi, indispensabili per far emergere i migliori. Un livello tecnico e agonistico che si è ulteriormente alzato nel dopoguerra, dapprima con le squadre inglesi che, forti del loro pionierismo nel fuoristrada come disciplina motociclistica fin dai primi anni '50, presentavano uomini e macchine pressoché imbattibili nelle grosse cilindrata e successivamente, negli anni '60, con le macchine e piloti tedeschi e dell'est europeo che portarono alla Sei Giorni le loro preziose 'due tempi' che anche nella regolarità come già avvenuto nel cross, iniziavano a superare in prestazione le più classiche 'quattro tempi'. L'Italia ha sempre avuto un ruolo importante alla Sei Giorni, sia per averne ospitato due edizioni nell'anteguerra, sia per essersi sempre comportata onorevolmente nelle edizioni del dopoguerra. Negli anni '60, poi, il crescente seguito della regolarità nazionale ispirò alle tre nostre Case più importanti, Gilera, Moto Guzzi e Moto Morini, la creazione di versioni specifiche delle loro Giubileo, Stornello e Corsaro che divennero ben presto le più diffuse, e vincenti, protagoniste delle classi 100, 125 e 175 cm³. Ma erano pur sempre mezzi derivati da economici modelli stradali che a livello internazionale dovevano arrendersi di fronte a moto più sofisticate, e qui torniamo alla fine del decennio evocato all'inizio di queste note, spinte da motori a due tempi di prestazioni superiori. ➤







CHI TI DA'
UNA MOTO DA COMPETIZIONE
CON UNA GARANZIA VERA



PUCH: la casa che costruisce motori a 2 tempi dal 1903



IMPORTATRICE ESCLUSIVA

Racing Motor 34047 TREVILIO (BO) - VIA CARRI 21 - TEL. 0528/27.12



In Italia l'unica occasione di vedere in azione le moto ufficiali delle Case straniere era la Valli Bergamasche, dove, vuoi per il giocare in casa' vuoi per quella carica in più che scatta quando ci si confronta coi migliori al mondo, piloti e moto italiane hanno sempre fatto bella figura, anche se in evidente inferiorità tecnica. Tuttavia anche nei nostri pur dotati piloti la voglia di potersi misurare ad armi tecnicamente pari con tedeschi e cecoslovacchi era fortissima. Jawa, MZ, Simson, Hercules e Zündapp erano un sogno proibito e le loro rare apparizioni alla Valli Bergamasche e alle Sei Giorni dell'epoca non facevano che alimentare il loro mito. Dall'Austria si affacciavano sulla scena due nomi che ben presto avrebbero raggiunto la massima celebrità, soprattutto in Italia: Puch e KTM. Iniziamo dunque a parlare della Puch, che ha avuto un periodo in cui è stata in fortissima competizione con la KTM, sia in gara sia nelle vetrine dei concessionari, creando al pari di Guzzi e Gilera oppure Vespa e Lambretta, un dualismo che sfociava in vero e proprio tifo per l'una o per l'altra.

LE ORIGINI DELLA PUCH

Con una genesi comune anche ad altre marche motociclistiche europee, la Puch nasce come fabbrica di armi. Fu infatti nel 1864 che nella cittadina austriaca di Steyr, Josef Werndl costituisce la Waffenfabrik Josef und Franz Werndl und Co. che in poco tempo diventa una delle più importanti armerie d'Europa, con una produzione di primo piano sia a livello qualitativo che quantitativo, con una capacità di fabbricare, nel 1914, ben 4.000 fucili al giorno! Dopo la Prima guerra mondiale, esaurita la fortissima richiesta di armi belliche, l'azienda cambia ragione sociale assumendo la denominazione di Steyr-Werke AG, e ribalta le proprie competenze nella costruzione di biciclette,

motori e automobili, il cui primo modello di successo fu la Type II con motore sei cilindri. Poi, con la grande crisi economica internazionale dei primi anni '30, avviene la fusione con la Osterreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft, produttrice su licenza delle vetture Daimler, e la Johann Puch AG che già dai primi anni del secolo scorso produceva veicoli a tre ruote e autocarri e nel dopoguerra si era dedicata alle due ruote, mettendo a punto un motore a due tempi a cilindro sdoppiato che ne avrebbe caratterizzato la produzione per mezzo secolo. La nuova società, fondata nel 1934 come Steyr-Daimler-Puch AG, oltre a dedicarsi alla costruzione di automobili e autocarri, dedica lo stabilimento Puch di Graz alle moto con motore a due e a quattro tempi inclusa una prestigiosa 800 quattro cilindri contrapposti. Nel secondo dopoguerra la produzione si orienta su motociclette utilitarie, ciclomotori e scooter con motore a due tempi.

L'IMPEGNO NEL FUORISTRADA

Coi suoi modelli col motore 250 a cilindro sdoppiato, la Puch partecipa con impegno alle gare di regolarità, ottenendo risultati lusinghieri, culminati con la conquista del Trofeo alla Sei Giorni Internazionale disputata nel 1960 in Austria, a Bad Ausee. Ma fu nella motoleggera M 125, entrata in produzione nel 1966, che la Puch intravide l'erede delle sue ormai obsolete 175 e 250 col cilindri sdoppiato. La M125 era una motocicletta stradale spinta da un nuovo motore a due tempi che sviluppava 11 CV. Da quella base, e con l'esperienza maturata, la Puch appronta subito una versione da regolarità che debutta in gara a titolo sperimentale in vista di una successiva produzione in serie di una versione da motocross e regolarità. ➤



Nella pagina accanto, Luigi Frigerio vicino alla Puch 125 nel cortile dello stabilimento di Graz (foto archivio Frigerio). Il primo depliant della Puch MC125. In questa pagina alcuni dettagli della prima serie.





La seconda serie, qui nella versione col motore 175 cm³, differiva a colpo d'occhio per il nuovo serbatoio in plastica. Si noti l'esuberante alettatura, tagliata parzialmente per mantenere aderente il tubo di scarico. L'eleganza funzionale di queste moto è esemplare.



Il mercato del fuoristrada è in forte crescita, in Europa ma soprattutto negli USA, dove le Case europee e giapponesi puntano per incrementare in modo significativo i volumi di vendita. Il motore della M 125 è molto simile ai Sachs e Zündapp, ovvero quelli che rappresentano il riferimento tecnico in quegli anni e dunque le aspettative sono assolutamente giustificate. La Valli Bergamasche del 1969, valevole come prova del campionato europeo di regolarità, ha a nostro giudizio rappresentato una vera svolta nelle classi di minor cilindrata di questa specialità: le Zündapp furono battute nella 125 e nella 175 dalla Puch e dovettero accontentarsi della vittoria nella sola classe 100, davanti a Puch e a KTM-Penton. Tre

Marchi che negli anni seguenti avrebbero praticamente scritto le più belle pagine della regolarità moderna. A quella memorabile edizione, nonostante mancassero dalla classifica finale le tedesche-orientali MZ e Simson, gli italiani fecero un'ottima figura con le ormai obsolete quattro tempi Morini e Gilera.

Le Puch 125 e 175 di Witthoft e Leitgeb, sono tra le moto più ammirate sia dai piloti sia dagli appassionati ancora in sella alle nostre quattro tempi, peraltro meticolosamente preparate. Tra loro ci sono anche i fratelli Luigi e Piero Frigerio, storici concessionari della Gilera, che lavorano a fondo sui motori Giubileo per cavarne il massimo delle prestazioni. Le Gilera-Frigerio erano all'epoca le

Special che rappresentavano il massimo per i regolaristi o per chi volesse praticare il fuoristrada con un mezzo esclusivo e curato nei minimi dettagli. Non per nulla queste moto sono oggi tra i pezzi più ambiti dai collezionisti di questo settore. Una situazione che metteva però un po' in ombra il nome Gilera, che rappresentava in effetti solo la base di partenza delle Frigerio. Una situazione non gradita ai vertici della Piaggio di Pontedera che, arrivata ad Arcore nel 1968 come nuova proprietaria contestò ai Frigerio di mettere troppo in risalto il loro nome in una concessionaria che invece doveva rappresentare solo quello della Gilera. Frigerio capì che la sua attività nel settore del fuoristrada più specialistico non avrebbe avuto alcun supporto dalla Casa di Arcore, che peraltro non pareva intenzionata, almeno in tempi brevi, a rinnovare la gamma, per cui diede per scontato la fine della produzione delle sue Special col motore Gilera e cercò altrove le opportunità per proseguire. Come ci ha raccontato direttamente Luigi Frigerio in un'intervista di qualche anno fa, capitò un giorno che nella loro officina due ragazzi loro clienti compresero il suo disappunto e si proposero per metterlo in contatto con la Sachs che costruiva un motore già ben collaudato e con una potenza che già di serie era ben superiore a quella dei motori Gilera più preparati. Ma alla Valli Bergamasche Frigerio era rimasto colpito dalle Puch: "Macché Sachs, se devo prendere un due tempi prendo il motore Puch!" A quei ragazzi l'idea piacque. D'altronde dalla Gilera prendevano giusto il telaio, le ruote, i carter e altri componenti del motore e poi facevamo tutto noi. Dunque fare una moto intera non era poi una gran differenza... Una settimana dopo venne nella mia officina il padre di uno dei due chiedendomi spiegazioni. Mi disse che il figlio non studiava più, che pensava solo più alle moto, a Frigerio, alla Sachs e alla Puch... Insomma, concluse, che 'se bisogna fare sta società facciamola, che ai soldi ci penso io'. Detta così sembrava semplice, ma poi le moto bisognava anche costruirle. Decisi

comunque di accettare, ma solo dopo aver visitato la Puch e aver capito quali sarebbero state le condizioni". Frigerio non lo sapeva ancora, ma stava iniziando l'avventura delle Puch da regolarità in Italia.

FRIGERIO PORTA LA PUCH IN ITALIA

Tutto questo accadde a fine 1969, anni in cui organizzare un viaggio in Austria, a Graz, non era poi così semplice come oggi. Frigerio riuscì a fissare un appuntamento e, coi suoi giovani 'soci' si trovò davanti Hans Kramer, il direttore, che avevo conosciuto alla Valli. Questi gli fece vedere il motore, fece fare loro una breve visita dello stabilimento e fece consegnare due motori da portare a casa e utilizzare per creare la nuova moto. Il caso volle che all'uscita dello stabilimento i nostri incontrassero un ingegnere che parlava molto bene l'italiano e che confidò che la Puch aveva intenzione di esporre alla fiera di Milano, oltre alle sue biciclette e ciclomotori anche il prototipo di una moto da fuoristrada. Continua Frigerio: "Ci prega di seguirlo e chiama con se anche Kramer per presentarci la moto di cui stava parlando. Quando ce la mostrarono restammo letteralmente allibiti. Ci disse che aveva il cilindro cromato, accensione elettronica Bosch, cambio a sei marce, sospensioni Ceriani e Girling. Morale della favola, alla fine ci propongono di essere presenti al Salone per sondare il gradimento del pubblico".

Il gradimento ci fu, eccome! Quella moto portò ai Frigerio 63 caparre da 100.000 lire ciascuna. La Puch per assegnare l'importazione ufficiale ai Frigerio voleva un impegno di almeno 100 moto. Un obiettivo che pareva raggiungibile e che spinse Frigerio a fondare la Racing Motor di Frigerio e C., dove la C erano i due clienti divenuti così soci. ➤





La terza serie aveva il silenziatore separato, la forcella Betor e il parafrangente anteriore rialzato. Nel motore il nuovo cambio a 5 marce innesti frontali.



ARRIVEDERCI GILERA

Con l'inizio del 1970 iniziò ufficialmente l'importazione delle Puch in Italia e parallelamente la progressiva uscita di scena delle Frigerio-Gilera, assemblate fino al 1971 con gli ultimi motori rimasti per i clienti più nostalgici. Curioso il fatto che chiusi i rapporti con la Piaggio, nel 1986 Frigerio venne a sapere dalla Puch stessa che il marchio era stato venduto proprio alla Piaggio, che per quanto ne sappiamo lo ha ancora in un cassetto.

BUONGIORNO PUCH MC 125

La moto è derivata direttamente dalle macchine ufficiali che nel 1969 conquistarono il titolo europeo nella 125 e 175. Il serbatoio, che sulle ufficiali era amaranto e cromato, simile a quello del ciclomotore Puch coevo, diventa più squadrato, in lamiera e con due vistose porzioni in gomma, lo stesso utilizzato sulla 'stradale M 125. La moto, pensata per il mercato USA, dove c'è un vero e proprio boom per le piccole fuoristrada, arriva in Italia priva di impianto elettrico e con lo scarico a espansione. A Treviglio, sede della Racing Motor, si provvede all'immatricolazione e all'aggiunta del silenziatore, che trasforma l'espansione originale nel caratteristico

'sigaro', tipico di tutta la produzione Puch dei primissimi anni '70. Il motore si distingue per la vistosa alettatura del gruppo termico, ottima per raffreddare nella marcia fuoristrada a bassa andatura, particolarmente vistosa specie nella versione 175 (in effetti di 169 cm³) e per il compatto carter motore, che si differenzia da quello perfettamente simmetrico del Sachs per avere sulla sinistra un coperchio tondo e cromato che chiude l'alternatore e sulla destra un coperchio poligonale sotto il quale c'è la frizione. Quest'ultima è cassetta direttamente sull'estremità dell'albero motore e ruota quindi più velocemente di quelle tradizionali, poiché manca la riduzione della trasmissione primaria, ma consente di poter avviare il motore con la marcia innestata, cosa talvolta apprezzabile, specie nella marcia fuoristrada. Il cambio a sei rapporti ha gli ingranaggi sempre in presa e l'innesto attuato da una chiavetta scorrevole che, attraverso un cinematismo piuttosto complesso comandato dal pedale, va di volta in volta a trascinare l'ingranaggio della marcia selezionata. Un sistema simile a quello del motore Sachs che consente di compatte il gruppo di ingranaggi e dunque far stare tanti rapporti in uno spazio ridotto e che offre, quando ben regolato, una limitata escursione del pedale. Un componente che rappresentò il tallone d'Achille

di questi motori e che offuscò in parte l'immagine di una moto pressoché perfetta.

La MC 125 montava forcella Ceriani con steli da 32 mm protetti da soffiotti in gomma e ammortizzatori Girling: la migliore accoppiata disponibile all'epoca. Il telaio era un doppia culla con la particolarità delle bretelle anteriori imbullonate al trave scatorato posto sotto il serbatoio. Il carburatore Bing da 26 mm (27 mm per il 175) respirava attraverso un filtro a cartuccia posto nella parte centrale del telaio, protetta da un funzionale grembiule in similpelle fissato con degli elastici, un'eccezionale idea per la massima protezione e funzionalità. Le ruote erano nelle classiche misure di 21" e 18" con pneumatici 3.00-21 e 4.00-18. I cerchi erano in acciaio. Il parafango anteriore basso, aderente alla ruota, che parrebbe un controsenso nella marcia fuoristrada col fango, ha uno scopo preciso, ovvero quello di consentire un flusso maggiore d'aria diretto verso il motore, limitato viceversa se il parafango fosse alto. L'esile avanzamento è poi controllato da un ammortizzatore idraulico di sterzo posto sotto il serbatoio e con lo stelo fissato direttamente alla piastra inferiore della forcella.

DA SEI A CINQUE MARCE

La prima evoluzione della Puch MC arriva nel 1971. La ciclistica resta pressoché invariata rispetto alla versione precedente, ma cambiano la forma, il materiale e il colore del serbatoio, ora in vetroresina dipinto di rosso. Anche la sella è diversa e nel punto di unione è perfettamente raccordata alla sezione del serbatoio. Il telaio guadagna una serie di tubi di protezione del carter ed è irrobustito in base all'esperienza del modello precedente. Altri dettagli sono visibili nel confronto fotografico col modello precedente. Durante la produzione di questo modello il telaio passa dal rosso al grigio e gli ultimi esemplari di questa serie adottano il motore col nuovo cambio con gli innesti frontali, più robusto ma con una marcia in meno, per poter essere alloggiato nel carter esistente. La Puch ha pure risolto il problema del cambio, passando a un nuovo 5 marce, il massimo che si poteva fare per restare in quelle dimensioni. Una marcia in meno penalizzò lo sfruttamento della coppia del motore, con un marcato 'salto' tra la seconda e la terza. Lo stesso anno la KTM presenta la sua nuova GS 125 col motore Sachs che unendo indubbe doti tecniche all'abilità dell'importatore per l'Italia Farioli diventa ben presto il mezzo di riferimento per i piloti privati e gli appassionati di fuoristrada. La MC, ormai prodotta solo più col cambio a 5 marce, subisce un nuovo ritocco estetico nel 1972. Il serbatoio non cambia la forma ma diventa blu e in nylon. La Ceriani è sostituita da una Betor che ha ora gli steli da 35 mm scoperti e i foderi privi dei punti di attacco per il parafango che diviene quindi alto, fissato alla piastra inferiore della forcella. ➤





CARATTERISTICHE TECNICHE

Modello MC 125/74

Motore: Monocilindrico 2 tempi
 Altoppale e sarta: 52 x 52
 Rapporto compressione: 13,2:1
 Potenza max (hp): 21,5/3000 giri
 Cambio: 5 velocità
 Lubrificatore: Miscole 4%
 Carburatore: Bing Ø 30
 Accensione: Elettronica Bosch
 Treno: Trave portante a doppia sella

Sospensione ant.: Bator Ø 35 corsa 190 mm.
 Sospensione post.: Daling reg. 3 posizioni
 Ruota ant.: 3,00 x 21
 Ruota post.: 3,50 x 18
 Pneumatici: Metzeler
 Mani: Conici
 Peso a secco: kg. 81
 Ingresso max: 1200
 Serbatoio: Nylon cap. 18,2
 Velocità max.: 115 km/h

Modello MC 175/74

Motore: Monocilindrico 2 tempi
 Altoppale e sarta: 62 x 56
 Rapporto compressione: 11,2:1
 Potenza max (hp): 24/3000 giri
 Cambio: Inverti 5 velocità
 Lubrificatore: Miscole 4%
 Carburatore: Bing Ø 32
 Accensione: Elettronica Bosch
 Treno: Trave portante a doppia sella

Sospensione ant.: Bator Ø 35 corsa 190 mm.
 Sospensione post.: Daling reg. 3 posizioni
 Ruota ant.: 3,00 x 21
 Ruota post.: 4,00 x 18
 Pneumatici: Metzeler
 Mani: Conici
 Peso a secco: kg. 95
 Ingresso max: 1200
 Serbatoio: Nylon cap. 18,2
 Velocità max.: 125 km/h



Una foto (archivio Frigerio) del kit per trasformare le Puch di serie in 'replica' delle moto ufficiali.

Cambia anche il sistema di scarico, costituito da una prima parte a espansione cui è applicato un lungo silenziatore Silentium. Il carburatore Bing passa da 26 a 30 mm rendendo meno fluida l'erogazione. I parafanghi restano in acciaio così come i cerchi, quando la concorrenza è ormai orientata sui parafanghi in plastica, più leggeri e resistenti agli urti, e sui cerchi Akront in alluminio. La Puch resta più vicina al concetto di Enduro americano che alla Regolarità europea, che chiede mezzi sempre più leggeri e veloci per le nostre mulattiere. Nonostante per molti, cambio a parte, fosse una moto inferiore alla precedente, fu questa la versione che tra il 1972 e il '73 fu venduta nel maggior numero di esemplari.

L'EVOLUZIONE

Ma alla Puch evidentemente non volevano perdere quel primato che avevano con fatica conquistato alla fine degli anni '60. Per la Valli Bergamasche del 1972 preparano per Alessandro Gritti una 125 che si stacca completamente dal prodotto di serie. Il motore ha i carter in magnesio, il gruppo termico con l'alettatura non più radiale, ammissione lamellare e distribuzione a quattro travasi. Ma quello che colpisce maggiormente è la ciclistica. La tecnica di guida regolaristica dell'epoca prevedeva per il superamento dei passaggi più impegnativi un abbondante utilizzo delle gambe, per aiutare il motore. Forse anche per questo la seduta fu tenuta bassa al punto da far nascere il soprannome 'bassotto'. A tale proposito, Frigerio ricorda che fu uno dei suoi piloti che vista la moto ufficiale a fianco di quella di serie disse che gli ricordava il suo cane... un bassotto per l'appunto. Effetto esaltato anche dalla forcella più inclinata per avere maggiore stabilità sul veloce. Oggi è diverso: l'evoluzione delle sospensioni, avviata in modo consistente dalla metà degli anni '70, ha reso possibile il superamento degli ostacoli più impervi mantenendo sempre direzionalità e trazione. Alla Valli 1972 le Puch 125 ufficiali, gestite ovviamente dai Frigerio, sono due: quella col numero 73 per Gritti e la numero 78 per Dietrich il cui compito, partendo dietro il compagno di marca è anche quello di fornire eventuale assistenza, pratica proibita dal regolamento ma spesso applicata con vari sotterfugi. La moto era valida e Alessandro Gritti, uno dei piloti entrati nella leggenda della Regolarità, la guidò da par suo all'assoluto della Valli Bergamasche. Un risultato strepitoso. Alla Sei Giorni Internazionale, disputata in Cecoslovacchia, l'Italia schiera la squadra per il Trofeo con sei



piloti in sella alle KTM 100, 125 e 175. Delle due che disputano il Vaso d'Argento la B, formata da Belussi e Paganessi con le Puch 125 e Gritti e Gualdi con le 175 si classifica al sesto posto finale, con Gritti migliore degli italiani con zero penalità e il miglior punteggio nelle prove speciali.

L'anno successivo la Puch perde Gritti, passato alla Gilera, e Frigerio raccoglie le maggiori soddisfazioni con Bernardino Gualdi che correrà con la Puch dal 1972 al '75. Gualdi vince il campionato italiano della 175 e la sua classe alla Valli Bergamasche. Alla Sei Giorni del 1973, disputata negli USA le squadre italiane montano KTM, Gilera ed SWM ma le Puch ufficiali allestite dai Frigerio e denominate 'America' conquistano una medaglia d'oro con Antonio Fontana e due di bronzo con Alessandro Cola e Alberto Rossi.

UN 'BASSOTTO' PER TUTTI

Per rendere più competitive le Puch dei piloti privati, i Frigerio decisero di approntare un kit di pezzi speciali, identici a quelli delle moto ufficiali, per trasformare radicalmente le MC blu. Ne furono realizzati una quarantina, costituiti da telaio e relativi accessori, serbatoio, sella, parafanghi, scatola filtro e scarico basso col lungo silenziatore che esce e sale a 45° sul lato destro. Della moto di serie, in pratica, si utilizzavano solo motore, forcella, am-

mortizzatori e ruote. Il kit costava, all'epoca, oltre 400.000 lire, quando la moto di partenza ne costava circa 600.000. Frigerio mise a punto anche un pacco lamellare da applicare ai motori di serie che rendeva più dolce l'erogazione e consentiva di salire un poco con l'altezza della luce di scarico senza perdere troppo ai bassi.

L'ULTIMA PUCH AUSTRIACA DA REGOLARITÀ

Nel 1974 l'attesa del pubblico per una replica della macchina ufficiale fu solo in parte ripagata dall'uscita dell'ultima MC 125-175 costruita a Graz. Si trattava, in effetti, di una moto semplicemente ispirata alle ufficiali. Forcella e ammortizzatori rimanevano Betor e Girling, ma i parafanghi erano in plastica della Non Fango e i cerchi, finalmente in lega leggera, della Akront. Dunque nulla a che vedere col vero 'bassotto' che resta l'appellativo adeguato solo alle macchine ufficiali e a quelle allestite dai Frigerio.

Nel 1975, in pratica, finì l'epopea delle Puch da regolarità col motore derivato dall'M 125 nato dieci anni prima. La necessità di un motore più moderno portò i Frigerio a provare il Rotax con ammissione a disco rotante all'epoca montato sulle moto canadesi Can-Am. Un esperimento che avrebbe aperto un secondo capitolo di questa storia che vi racconteremo un'altra volta. ■

L'ultima Puch col motore derivato da quello della stradale M125, la MC125/175 (in questo caso la 175) del 1974.





Il congresso costitutivo nel 1949 a Viareggio

NASCE IL SODALIZIO FRA IL VESPA CLUB D'ITALIA E ASI

LA STORIA DEL CLUB DEDICATO ALLO SCOOTER PIÙ FAMOSO D'ITALIA NASCE GIÀ ALLA FINE DEGLI ANNI '40 A VIAREGGIO, CON L'INTENTO DI RADUNARE IL MAGGIOR NUMERO DI VESPISTI CON MANIFESTAZIONI E GARE. ANCORA OGGI È UN PUNTO DI RIFERIMENTO PER I POSSESSORI DI VESPA ED È ENTRATO A FAR PARTE DELL'ASI.



La Vespa, splendido esempio di italianità nel mondo, nasce nel 1946 e già nel 1947 i fortunati proprietari di questo innovativo veicolo sentono la necessità di unirsi tra loro per svolgere attività sociale, formando i primi gruppi vespisti e partecipando alle prime gare sui circuiti cittadini. Da questi gruppi spontanei il 23 ottobre 1949, nelle sale dell'Hotel Belmare di Viareggio si svolge il congresso costitutivo del Vespa Club d'Italia, uno dei primi club nazionali dedicati ad un modello di moto nel mondo, che nell'anno di fondazione rappresenta circa 30 Vespa Club ed ha come proprio Presidente Renato Tassinari, noto giornalista dell'epoca e persona molto vicina ad Enrico Piaggio.

La nascita del Vespa Club d'Italia e lo sviluppo della Vespa in Europa sono i semi che fanno sì che anche altre nazioni, emulando il sodalizio italiano, danno vita al loro club nazionale, con la conseguenza che, nel 1953, a Parigi si costituisce il Vespa Club d'Europa. Era la partenza di un Vespa club che non conoscerà soste sul suo cammino tranne un rallentamento negli anni '70 dato dal boom dell'automobile e dal cambiamento generazionale. Le manifestazioni capaci di attrarre un gran numero di Vespisti iniziano quasi subito, infatti nel 1951 viene organizzato in tappa unica l'Audax Vespistico dei 1000 KM - che poi cambierà denominazione alla sua quarta edizione nel 1954 in "1000 Km Vespistica" e la "Giornata della Vespa" sempre nel 1951 che vede in 12 città italiane decine di migliaia di vespisti concentrati nello stesso giorno. Nel febbraio del 1952 il sodalizio si dota di una sua testata giornalistica e nasce Vespa Club d'Italia che nella veste di rivista raggiunge i soci e tesserati ancora oggi. Intanto nel 1953 nasceva una manifestazione sportiva che interessava il centro-sud il "Giro dei Tre Mari" Gara di Regolarità a tappe di circa 2000 km che avrebbe portato al Sud dell'Italia un vento nuovo rappresentato dalla Vespa che stava dando un contributo alla mobilità e modernità ed anche dai Vespa club che si andavano man mano diffondendo in tutta Italia una realtà importante in quel periodo di ricostruzione, che alla fine del 1954 contava già 142 Vespa club associati.

Dopo l'Europa, anche nel resto del mondo iniziano a costituirsi altri Vespa club nazionali, grazie alla sempre più globale distribuzione della Vespa, e le manifestazioni, specialmente in Europa si moltiplicano, infatti nel 1955 si svolge il 1° Criterium Vespistico Internazionale a Sanremo, dove vespisti provenienti da nazioni europee, sedi di vespa club nazionali, si concentravano nella cittadina ligure. Con le strade di allora le Vespa percorrono le di-



stanze con la formula del rally di Montecarlo favorendo con l'attività turistico-sportiva la possibilità, per quel periodo, di interscambio e conoscenza tra i popoli. Fu fra le manifestazioni internazionali più partecipate all'epoca, denominati negli anni a venire Eurovespa, una manifestazione che toccherà varie capitali e località Europee nelle successive edizioni. Lo stesso "Giro dei Tre Mari" aprì alla partecipazione Europea come anche in Spagna la "XX Provincias" Gara di Regolarità a tappe. Nel 1958 nasce il Campionato Italiano di Regolarità che arriva ai giorni nostri. In Italia il numero dei Club cresce e nei primi anni '60 raggiunge il suo massimo storico sia in numero di Club che di tesserati con un calendario di gimkane e raduni turistici significativo e importante.

Nei primi anni 70 complice anche la crisi del motociclismo, il Vespa Club Italia si scioglie e rinasce con una dimensione diversa ed alimentata dai club locali che ne compongono l'ossatura con alla Presidenza Manlio Riva. E' l'inizio di un nuovo percorso che gradualmente riporta alla rinascita e al rilancio dell'Eurovespa in Italia, a San Vincenzo (LI) nel 1981 e a Reggio Calabria nel 1982. Il rinnovo della manifestazione internazionale che non si fermerà più, con la denominazione che si è trasformata in Vespa World Days. ➤

Una delle gare di regolarità. A destra, il congresso di Viareggio del 1959





Nel 1980, per soddisfare i tanti collezionisti e per espandere la cultura e la conservazione delle Vespa, che dopo circa 34 anni dalla propria nascita era già considerata un veicolo d'epoca, all'interno del Vespa Club d'Italia prendeva avvio il Registro Storico Vespa, che aveva come Conservatore il rimpianto Mario Carini, Registro che negli anni prenderà vita propria con la guida dell'attuale Conservato Luigi Frisinghelli. Nel 1984 è nominato Presidente del Vespa Club d'Italia Roberto Leardi, ancora oggi interrottamente alla guida del sodalizio. Il Vespa Club d'Italia promuove e organizza convegni e dibattiti culturali sulla Vespa nel corso degli anni in occasione di mostre ed esposi-

zioni, sia in prima persona che attraverso i Vespa club associati, oltre che nei più importanti eventi affiancando gli enti preposti e appoggiando gli interventi a favore della conservazione e del collezionismo, quale fatto culturale verso le istituzioni sia a livello locale che a livello nazionale. Nel 2019 il Congresso Nazionale si è svolto a Viareggio, come succede ogni dieci anni per ricordare il luogo di fondazione, dando di fatto il via ai festeggiamenti per i 70 anni dalla costituzione del Vespa Club d'Italia, con manifestazioni storiche e turistiche svoltesi in tutta Italia con la partecipazione massiccia da parte dei tesserati, che proprio nel 2019 hanno quasi raggiunto quota 70.000.

Sopra, una incredibile parata di Vespa 98. Sotto, a sinistra, il Consiglio Direttivo del Vespa Club d'Italia, in carica nel quadriennio 2017-2020 riunito a Pontedera per l'inaugurazione al Museo Piaggio della mostra per i settant'anni dell'Associazione. Da sinistra Franco Benignetti, Carlo Bozzetti, Frederik Rosso, Luigi Frisinghelli, la presentatrice Paola, Stefano Crociani, Roberto Leardi, Giuliano Usai; i revisori Jean-Claude Aiazzi, Vincenzo Emo. Accosciati Vittorio Vernazzano, Emanuele Petriglia e Leonardo Pilati. Manca il revisore Mariano Munafò, assente. A destra, molto accesa la competizione durante le gare dei vespisti.



ASI E IL VESPA CLUB D'ITALIA

Dal 2019 il Vespa Club d'Italia è Associato all'Automotoclub Storico Italiano condividendo gli scopi e l'importanza di ciò che rappresenta a livello e per il motorismo storico Italiano e mondiale. Nel corso di questi anni un percorso parallelo per un'associazione nazionale dedicata a Vespa con i suoi Vespa Club con le stesse finalità e scopi per promuovere e difendere la cultura del collezionismo in Italia. Pertanto la scelta del Consiglio Nazionale del Vespa Club d'Italia di aderire all' ASI è stata un scelta che statutariamente vede una stessa identità di intenti anche sul piano di quello che può rappresentare il mantenimento ed il raggiungimento di obiettivi comuni in difesa e tutela dei nostri associati. ■

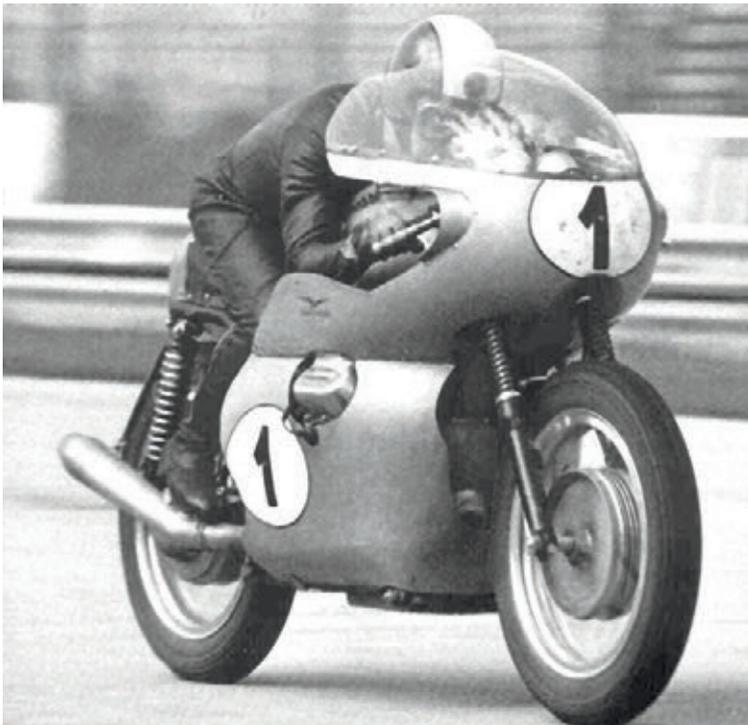
Uno "sciame" di Vespe durante il raduno di Battipaglia.



IL GRANDE CAMPIONE MOTOCICLISTICO REMO VENTURI COMPIE 93 ANNI

21 aprile 2020: siamo ancora in piena emergenza per questo strano subdolo virus, che ha cambiato il nostro modo di vivere e il modo di percepire ciò che ci circonda poiché ci sentiamo braccati da qualche cosa di invisibile che si potrebbe nascondere in qualunque angolo e da cui ci vorremmo difendere con armi probabilmente inadeguate. Un luminoso spiraglio però ci distoglie da questa atmosfera cupa e opprimente ed è il compleanno del "grande" Remo Venturi. Sono ben 93 anni e noi, che gli siamo tanto affezionati, non possiamo fare altro che affidare questo messaggio di auguri sinceri all'etere e alla carta stampata. Avremmo voluto stargli vicino, come è avvenuto negli anni precedenti, per brindare insieme a questo "giovannotto" grande campione in moto e nella vita, ma ci accontentiamo di un grande affettuoso abbraccio virtuale. Festeggiamo allora idealmente con lui e con tanti altri cari amici queste numerose primavere e ricordiamo questo suo ambito traguardo/compleanno a tutti quelli che lo conoscono anche di fama perché sono le persone come Remo Venturi che hanno fatto grande la nostra Nazione e che ora ci inducono ad essere fieri di essere Italiani. E allora, caro Remo, insieme a tutto gas per correre forte, più forte del virus, e per avviarsi verso un futuro pieno di speranza.

Doretta Canosci Binarelli



SERIE Z PADANE, IMPERATORI DEL GRAN TURISMO

GLI AUTOBUS DELLA PIÙ FORTUNATA SAGA DELLA CARROZZERIA MODENESE, INIZIATA NEL 1977, SONO STATI FRA I PIÙ APPREZZATI DALLE SOCIETÀ DI NOLEGGIO PER VIAGGI GRAN TURISMO. UN NUOVO MODO DI “MUOVERE PERSONE” CHE RIVOLUZIONERÀ IL TRASPORTO TURISTICO SU GOMMA

di Luca Marconetti

Protagonista del nostro servizio è questo 370.12.30. Sul frontale mantiene la scritta “Fiat” ma presenta anche il nuovo logo Iveco.



Nell'approcciare questo servizio, dimenticatevi gli eroici - seppur romantici e affascinanti: lungi da noi, da appassionati, negarlo - viaggi anni '60 su "corriere" lente, senza nessun confort, con poco spazio per i bagagli e rumore di motore imperante a far da colonna sonora. Questa volta fate un tuffo nei meravigliosi anni '80 quando anche gli autobus diventano apparenza, ma soprattutto offrono confort simile a quello di una "business class" di un grande aeromobile, permettendo ai passeggeri trasferimenti veloci e riposanti e ai conducenti posizione di guida ottimale, sicurezza di marcia e guida fluida mai affaticante: sono nati gli autobus Gran Turismo. Una delle carrozzerie che maggiormente si concentrerà sull'allestimento di questo nuovo, redditizio settore sarà la Padane di Modena, con la Serie Z e sue derivate, soprattutto sui telai Mercedes 0303 e Fiat/Iveco 370. Proprio un esemplare di quest'ultimo tipo è il protagonista del nostro servizio: ripercorriamo quindi la storia di un mezzo di successo e quella dell'atelier modenese.

FIAT/IVECO 370 (1976-2000)

Nella seconda metà degli anni '70 la divisione autobus della Fiat Veicoli Industriali presenta una gamma affollata, con modelli che si cannibalizzano fra loro e non soddisfano più appieno le richieste delle diverse clientele. Specialmente per il settore interurbano c'è bisogno di un mezzo moderno e agile che sostituisca il vetusto 343 ma anche i non più adeguati 306, 308 e 309. La risposta non tarda ad arrivare: è un autobus unico in grado di adattarsi al trasporto di linea e a quello turistico, in base alle richieste. Si chiama 370 e fa la sua comparsa - con la tradizionale carrozzeria "standard" realizzata nello stabilimento di Cameri - nell'agosto del 1976. La prima versione disponibile è la 370.12.26 (nella denominazione "modello - lunghezza - potenza"), equipaggiata dall'unità motore FIAT 8210.02 aspirata 6 cilindri in linea longitudinale

da 13.798 cm³ erogante 260 CV e declinato nei due allestimenti interni "Linea" e "Turismo" su telaio da 12 metri. Altri telai si sarebbero succeduti negli anni: nel 1978 assistiamo all'esordio del 10 metri con motore FIAT 8220.02 di 9.572 cm³ da 200 CV (370.10.20), nel 1980 - insieme alla comparsa del marchio Iveco che affiancherà quello Fiat fino al 1983 - dell'11 metri che riceve il nuovo propulsore FIAT 8260.02 sempre aspirato ma 6 sei cilindri a V di 12.880 cm³ da 260 CV, lo stesso che equipaggia anche il 12 metri, mentre, nel 1981 arriva il poderoso 8 cilindri a V FIAT 8280.02 da 17.174 cm³ in grado di erogare 352 CV su telaio da 12 metri (370.12.35), specificatamente pensato per allestimenti GT di alto lusso. Il 1983 è l'anno delle novità più consistenti: insieme al restyling con paraurti in plastica grezza nera e nuovi proiettori, scompare definitivamente il marchio Fiat e la produzione viene spostata negli stabilimenti Valle Ufita di Flumeri, in provincia di Avellino. È l'occasione per presentare un rinnovamento delle motorizzazioni: ai 6 cilindri a V vengono affiancati i 6 in linea sovralimentati con turbina da 9,6 (8220.22) e 13,8 litri (8210.22) eroganti 240 CV (370.xx.24) o 304 CV (370.xx.30) disponibili sui vari telai da 10 e 12 metri ai quali si aggiunge un inedito 9 metri. Ma la carriera del 370 non finisce qui: nel 1987 appare il rinnovato 370S con motori .24, .30 e .35 che, nel 1994 viene sostituito dal 370SE dotato dei FIAT 8460.41S 6 cilindri in linea turbo di 9.498 cm³ da 290 o 345 CV che hanno esordito l'anno prima sul nuovo EuroClass, concepito per sostituire il 370 nonostante quest'ultimo sarà richiesto dalle carrozzerie esterne almeno fino a tutto il 2000. I cambi sono meccanici ZF a 6 e 8 rapporti in base alle motorizzazioni e, fra le novità, troviamo le portiere singole rototraslanti (che sostituiranno molto in fretta quelle a doppia anta traslante dei prototipi Cameri). L'Iveco 370 inoltre, è il primo autobus a presentare il sistema di rallentamento "retarder" elettrico (poi elettropneumatico su 370 S e SE). ➤

Il Fiat 370.12.26 in configurazione "Turismo" realizzato da Cameri nel 1976 per la presentazione. A destra, sopra, il prototipo del Mercedes 0303 Padane Z3 del 1977. Sotto, l'esecuzione di Padane per il Fiat 370.12.26 del 1977: il frontale è lo stesso dello standard e troviamo ancora le due portine traslanti.





La struttura in acciaio realizzata da Padane per la Serie Z. A destra, la gamma Padane Z su base Fiat/Iveco: da sinistra, Fiat 315, 370.11, un 370.12 e un prototipo apparso nei cataloghi ma del quale ci sono informazioni lacunose e incomplete.



Il Mercedes 0303 ZX mentre esce dallo stabilimento Padane di via Razzaboni 130 a Modena. Sotto, ZX su Telaio Scania K112.



Sia per le versioni di linea che per quelle turistiche, oltre che Cameri, sul suo telaio si sono cimentate le principali carrozzerie italiane dell'epoca: Orlandi (con i celebri modelli Poker e Domino nelle versioni GT, GTS e HD), Minerva, Menarini, Portesi, Dalla Via (Clipper, Palladio, Giotto), Autodromo, Barbi (V92, ultimo mezzo allestito prima di diventare esclusivista Volvo), Garbarini (modelli Saturno GL e RGL) e, ovviamente, Padane che però, a differenza delle altre, si è concentrata sulle sole declinazioni per il Gran Turismo (nonostante alcune società li avrebbero poi usati anche per servizi interurbani pubblici), regalandoci probabilmente le esecuzioni più piacevoli esteticamente e più dotate di servizi e confort per i viaggiatori.

PADANE Z3/ZX/ZX/MX (1977-2000)

La carrozzeria Padane viene fondata nel 1943, quando la Fonderia Vismara acquisisce la Carrozzeria Giovanni Orlandi - una delle due società nate dallo scorporo ad opera degli eredi della storica Orlandi - e la trasforma in Carrozzeria e Meccanica Padana S.p.A., mentre la Emiliano Orlandi continuerà la produzione fino all'assorbimento da parte di Iveco. Appena due anni dopo sarebbe poi arrivato il nome Officine Padane con la quale, all'indomani della fine della guerra, avrebbe cominciato l'attività di carrozzeria ma anche di riqualificazione meccanica, utilizzando le ottime maestranze della Giovanni Orlandi e facendosi subito riconoscere per le abilità e la qualità del prodotto. Nel 1955, lo stabilimento ex Orlandi viene definito inadeguato e la Padane si sposta nella più ampia e moderna sede di via Razzaboni 130 a Modena. Qui la Padane si specializza nella produzione di carrozzerie per veicoli da trasporto passeggeri, insieme a mezzi promozionali, refrigerati e van per il trasporto cavalli.

È soprattutto Fiat ad affidare i suoi pianali alla Padane ma il momento di maggior gloria sarebbe arrivato nella seconda metà degli anni '70: due dirigenti Padane arrivano a Parigi per il Sa-



La serie MX è stata prodotta in moltissimi esemplari. Nella foto è raffigurata la lussuosa versione "Rosso Modena" – come la tinta che lo contraddistingue – del 1990. Il divanetto in pelle "pieno fiore" dell'MX "Rosso Modena".

lone dei Trasporti, siamo nel 1976. Mentre i mezzi arrivano su strada, i due arrivano in aereo e, allo scalo di Charles de Gaulle vedono per la prima volta il Concorde. Rimangono estasiati e decidono, una volta fatto ritorno in patria, di dare direttive perché le nuove linee degli autobus siano ispirate proprio a quel capolavoro del genio umano. Nel 1977 ecco il primo prototipo, su telaio Mercedes 0303 con motore V8 aspirato denominato Z3 al quale, molto presto, si sarebbe affiancato l'allestimento su telaio Fiat 370 da 12 metri. Da subito ci si rende conto che quel disegno è una vera e propria rivoluzione per il trasporto passeggeri su gomma: la linea è spigolosa e dai volumi tagliati di netto e tutto è funzionale alla massima luminosità della cabina: vetri fissi di enormi dimensioni, linea di cintura discendente verso l'enorme parabrezza leggermente inclinato. Molto lussuoso l'allestimento interno, disponibile in varie configurazioni, perfino con un divanetto sei posti a ferro di cavallo posteriore. Fra gli accessori la toilette e l'impianto di climatizzazione. Nasce qui, ufficialmente, la serie Z, la più fortunata della produzione Padane: nei periodi di picco, dagli stabilimenti di via Razzaboni sarebbe uscito un autobus al giorno allestito su telai Mercedes, Fiat, Renault, Scania e Volvo, interessando 450 occupati ed esportando in 35 paesi.

Considerato il suo successo, nel 1980 ecco arrivare una gamma più articolata, composta dai modelli Z, ZX e X (allestimento quest'ultimo, anticipato dall'X3 dell'anno prima), tutti caratterizzati da diverse altezze, così da offrire più spazio in cabina ma soprattutto maggior vano di carico (tallone d'Achille dello Z3). incredibile la lista di accessori disponibili, a volte presenti su serie limitate come la Golden Special (allestite su 50 telai Mercedes e 50 Fiat), dotate di salottino, TV Color, attacco individuale cuffie audio per ogni singola poltrona, diversi frigoriferi e macchinette del caffè. Nel corso del 1987 viene presentato il restyling con i nuovi modelli Z2 e X2 (sempre disponibili anche su telai Mercedes, Iveco, Renault, Volvo e Scania), seguito, nel 1990, dalla nuova cabina in inox che equipaggia gli MZ e MX, realizzato anche in serie limitata livrea Rosso Modena con interni in pelle e optional come i pannelli solari sul tetto. Il canto del cigno avverrà invece nel 1997 con la presentazione della serie Accademia che si inserisce sempre sul filone "Serie Z" presentando alcune ammodernamenti estetici. Alle porte degli anni 2000 la Padane fallisce a seguito di investimenti sbagliati e il marchio non verrà mai ripreso.



Un Padane Accademia su base Renault per il mercato greco.

IVECO 370.12.30 X (1986)

E arriviamo al protagonista del nostro servizio: è un 370.12.30 del 1986, quindi con telaio da 12 metri, il più lungo disponibile. È uno degli ultimi prodotti dotato del motore 8210.22-406 prima dell'avvento del 370S: è un 6 cilindri in linea di 13.798 cm³ sovralimentato da un turbocompressore Holset in grado di erogare 304 CV a 2.000 giri/min e una coppia di 1.195,6 Nm di coppia a 1.200 giri/min. Monta un cambio manuale a 6 rapporti ZF montato in blocco col motore con marce avanti sincronizzate e frizione monodisco a secco Fichtel&Sachs e la trasmissione è affidata a un albero cardanico con manicotto scorrevole; Il telaio è a longheroni longitudinali (due), collegati da traverse principali (8) e traversine (8) mentre il gruppo motopropulsore è ospitato da un controtelaio e la scocca ancorata a 8 "mensole" per lato tra la prima e la seconda traversa. L'assale anteriore ha una struttura a doppio "T" con alle estremità i fusi a snodo la cui articolazione è effettuata mediante perni solidali all'assale e per mezzo di due cuscinetti a rulli piantati con interferenza nei fori degli sbalzi dei fusi. Il ponte posteriore è di tipo portante. La sospensione anteriore è pneumatica con 2 molle ad aria e 4 ammortizzatori con barra antirollio, la posteriore è come quella davanti ma qui le molle ad aria sono 4. I freni sono anteriori bidisco e posteriori a tamburo a doppia avvolgenza, con circuiti separati. Il freno motore, che annulla la portata della pompa iniezione, è invece elettropneumatico asservito al freno di servizio che lo mette in funzione nel primo tratto di corsa del pedale.



Il 370.12.30 X è il top di gamma del listino 1986: è quello col tetto più alto e maggior spazio per i bagagli. Le portiere sono pneumatiche rototraslanti, la posteriore centrale.



Un'immagine della cabina passeggeri completamente sventrata per essere restaurata e ricondizionata. Da notare le cappelliere chiuse tipo jet. Sotto, gli interni con i due tavolini a centro cabina. In basso, il video TV a scomparsa. La plancetta di comando dell'impianto di climatizzazione.



Due i rallentatori disponibili per questo modello, uno elettromagnetico in cascata al cambio (tipo Telma Focal 170) e uno idraulico (tipo Woith-Retarder VHBK 130), disposto tra cambio - ad esso flangiato - e albero cardanico, in modo che il momento frenante rimanga tale anche cambiando rapporto. L'impianto elettrico è a 24V. La cabina è dotata di impianto di climatizzazione e di intrattenimento con doppio video TV a scomparsa.

La linea di questo X, che rispecchia tutte le caratteristiche della Serie Z, oggi risulta elegante, affilata, per nulla pesante, molto piacevole e modernissima. Completano l'opera le ruote con gomme da 22,5" e i cerchi con borchie cromate recanti la scritta Iveco.

Gli interni presentano alcune raffinatezze ancora oggi difficili da trovare su un autobus GT. Intanto stupiscono le cappelliere chiuse, come quelle dei jet più moderni. Nel vano di fronte al posto dell'accompagnatore è presente un frigo mentre in prossimità della portiera posteriore centrale c'è una toilette per la ritirata senza obbligo di sosta. L'allestimento è quello con l'ultima fila di sedili tradizionale a 5 posti ma con "salottini" a quattro posti e file contromarcia in prossimità di metà cabina.

Siamo di fronte al top di gamma Padane Serie Z dell'epoca, un X realizzato poco prima della nuova serie X2 per una azienda di trasporto sarda, la De Doni. Dopo qualche anno, il mezzo è passato nelle mani del milanese Paolo Costa che lo ha riverniciato ma ha dovuto cederlo quando nel capoluogo meneghino è sta-



Il posto guida, completo di ogni comando per il controllo della marcia e dei servizi di bordo. Sotto i comandi per l'apertura delle porte si riconosce il comando del retarder.

to introdotto il blocco della circolazione per mezzi classificati nella categoria di emissioni inquinanti "Euro 0" per finire in ottime mani, quello dell'attuale proprietario, Mauro Gazzola, che ha provveduto a restaurarlo integralmente. Prima di tutto lo ha smontato totalmente fino all'ultima vite, portata la carrozzeria a nudo e riverniciato con una livrea coerente con quelle tipiche della Padane dell'epoca (diverse tonalità di grigio fra cui degli inserti satinati e strisce rosse). Ha poi revisionato tutta la meccanica, l'impianto elettrico e quello idraulico mentre gli interni sono stati completamente smembrati, la tappezzeria originale è stata recuperata, lavata e riportata all'antico splendore

e tutti gli accessori sono stati rinnovati e resi funzionanti, così come l'allestimento della toilette. Il tutto per quasi sei anni di lavoro, tante domeniche, molte notti, con l'aiuto di amici e professionisti. Oggi il 370 X di Mauro Gazzola è in perfetta efficienza, partecipa a raduni in tutta Italia - dove desta meraviglia tanto quanto i suoi fratelli più anziani dei quali parlavamo all'inizio - e porta i soci del club federato ASI CLAMS di Alba in occasione di eventi e manifestazioni. ■

*Si ringraziano per la collaborazione e la disponibilità
Mauro Gazzola e Mario Garbolino*



Sopra, a sinistra, la toilette. Al centro, gli indicatori dell'impianto altoparlante e l'orologio digitale. Il predellino per la porta anteriore. A destra, il motore di 13,8 litri turbocompresso da 304 CV. Sotto, la strada è ovviamente il suo terreno ideale. Nello specchio di coda si può ammirare la livrea tipica della Padane dell'epoca e i "servizi di bordo" elencati sull'ampio vetro posteriore.



Luigi Masetti in una foto scattata al ritorno dal viaggio negli USA



Sopra, Luigi Masetti nel 1893. Sotto, l'Expo universale di Chicago del 1893. Biglietto dell'ingresso all'Expo di Chicago del 1893.



LUIGI MASETTI, TUTTO IL MONDO IN "BICICLETTO"

PER IL PRIMO SERVIZIO DEDICATO ALLE DUE RUOTE NON MOTORIZZATE, ABBIAMO SCELTO DI RACCONTARE LA VICENDA DI LUIGI MASETTI CHE, IN SELLA ALLA SUA BICI - ANZI, AL SUO "BICICLETTO", COSÌ ERA CHIAMATO ALL'EPOCA - ARRIVÒ NEI QUATTRO ANGOLI DEL MONDO

di Alfredo Azzini

Con questo numero la Manovella inizia a parlare anche al mondo delle due ruote senza motore. Da circa un anno l'ASI sta lavorando su questo particolare settore della locomozione storica, che negli ultimi anni ha avuto un vero e proprio boom culturale e di pratica sportiva. Ovviamente a noi interessa il primo aspetto, la cultura. Chi scrive ha avuto l'onore di essere stato nominato referente di questo settore: iniziamo perciò a far conoscere la storia dei velocipedi che ha molto in comune con gli altri mezzi a motore, anzi spesso questi hanno adottato soluzioni tecniche nate proprio per "i bicilette"; ma ciò che ancor più li accomuna è la loro storia fatta da uomini intelligenti, geniali, temerari, che hanno in vario modo interpretato l'epoca in cui hanno vissuto.

MASETTI: UNA STORIA SCONOSCIUTA

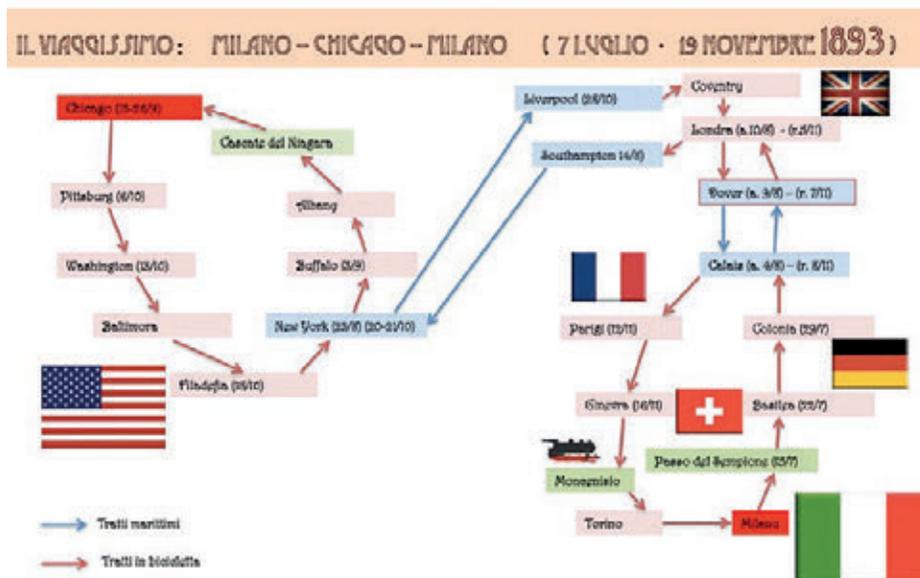
Iniziamo subito con lo stupire: se molti pensano che il raid Pechino-Parigi, gloriosamente vinto nel 1907 dalla Itala di Scipione Borghese e Luigi Barzini, sia stato il primo raid con mezzi meccanici che abbia coinvolto due continenti, si sbaglia. Infatti tra il 1893 ed il 1900 c'è stato qualcuno che con la sua bicicletta o meglio, nella terminologia dell'epoca, "bicilette", andò da Milano a Chicago e ritorno, poi ancora dal Duomo alle Moschee (Milano-Damasco) e ritorno e infine nel 1900 da Ceuta, la parte d'Europa in terra africana di fronte a Gibilterra, a Capo Nord, rientrando per San Pietroburgo, Mosca, Sebastopoli, Istanbul, per un totale di oltre 18 mila chilometri. Quel qualcuno è Luigi Masetti. La famiglia Masetti abita a Trecenta (RO) sin dal 1850, dove sembra che il padre fosse maestro. Quasi subito dopo la nascita di Luigi (18 dicembre 1864) la famiglia abita in una modesta casa che ha però il pregio di essere situata di fronte all'abitazione del medico condotto Nicola Badaloni. Proprio grazie all'intercessione del Badaloni e al suo contributo economico, Luigi riuscirà a iscriversi alla Scuola tecnica superiore di Lendinara per un corso di tre anni. Badaloni non è estraneo neanche alla scelta del giovane di emigrare a Milano, dove Luigi, utilizzando il "bicilette" regalatogli dallo stesso medico, raggiunge le sorelle e riesce a concludere il ciclo di studio diplomandosi ragioniere e quindi iscriversi alla facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Pavia, corso di laurea che però non concluderà. Da Milano con il suo "bicilette" raggiunge anche la Svizzera, dove perfeziona il francese e impara il tedesco. Le sue imprese ciclisti-

che sono note, ma pochi sanno che questo sport è per Luigi anche una fonte di sostentamento delle sue modeste finanze e comunque un'attività autofinanziante. Così "lo Ciclo", pseudonimo di G.B. Bianchi, scrive su Le Vie d'Italia: "Merita di essere ricordato che il Masetti, non volendo sottrarre denaro ai bisogni della sua famiglia (doveva infatti provvedere al sostentamento di due sorelle) si procurò il denaro necessario [ad alcune delle sue imprese - n.d.a.] spendendo cartoline illustrate - era l'epoca in cui la "cartolinomania" imperversava - ad amici e conoscenti che le avevano prenotate".

IL VIAGGISSIMO

Dopo qualche partecipazione alle gare in cui Masetti ha dei buoni risultati egli così scrive, nel giugno del 1893, al direttore del Corriere della Sera Eugenio Torelli Viollier: "Signor Direttore, in seguito alla gara velocipedistica Torino - Milano, dove ebbi la fortuna di arrivare terzo (...) quest'anno avevo ideato per le mie prossime vacanze la gita in velocipede da Milano a Chicago e ritorno, ma c'è di mezzo il mare. Ed ecco il gran problema... datemi un biglietto da 500 lire o prosciugatemi il mare; ed io vi farò vedere l'utilità pratica del "bicilette" con l'andata e ritorno in due mesi circa da Milano alla grande Esposizione mondiale di Chicago». Il direttore Torelli Viollier immediatamente rispose: «Ci piacciono le imprese condite d'audacia e di bizzarria. Accettiamo». La destinazione Chicago, negli USA, era giustificata dalla World Columbian Exposition celebrativa del quarto centenario della scoperta dell'America. Con il "bicilette", a gomme piene, della ditta Cappelli e Maurelli, battezzato Eolo, parte il 13 luglio da Milano alla volta del Sempione, Basilea, Francoforte, Calais, Londra, Southampton, New York, Cascate del Niagara Chicago. Abbigliamento ridotto al minimo: "3 paia di calzoncini ... 6 fazzoletti, 4 maglie, 6 paia di calze, due davanti di camicia, 2 cravatte, 2 paia di scarpe, un cappello ed un berretto". La dieta comprende: a colazione mezzo litro di latte, due uova e pane abbondante; a mezzogiorno pranzo al "cartoccio", oggi diremmo al sacco, ed alla sera abbondante cena dove ... capitava. Durante il viaggio le comunità italiane, grazie all'informazione che ricevono dall'edizione telegrafica settimanale del Corriere della Sera, fanno a gara ad ospitare l'intraprendente ciclista, mentre nei trasferimenti da una città all'altra, dove non ci sono gli italiani, si accontenta di soggiornare in campagna presso i contadini che ricompensa dell'ospitalità con concerti di ocarina, dormendo anche nei fienili o in aperta campagna, sotto le stelle. ➤

Quadro sinottico del viaggio Milano Chicago e ritorno. A destra, l'angolo dedicato a Luigi Masetti nella Collezione dei velocipedi e biciclette antiche A & C Azzini di Soresina.



Giunto a Chicago il suo velocipede gli viene letteralmente sequestrato dalla comunità italiana che lo espone nel padiglione della meccanica mentre gli americani gli regalano una bicicletta Rambler con ruote pneumatiche. Nel viaggio di ritorno passa per Washington dove viene ricevuto dal presidente Grove Cleveland, *“un uomo sulla sessantina, piuttosto panciuto, di statura alta, dal viso aperto e molto affabile”*. Il Corriere della Sera intanto pubblica i suoi report sul numero del lunedì: ciò gli procura una notorietà notevole tant'è che al ritorno a Milano, avvenuto il 19 novembre, è accolto da un tripudio di gente. Questa impresa viene battezzata dal Corriere della Sera il Viaggissimo: con i suoi 7.000 chilometri è il primo evento mediatico che interessa la Nazione. Ma Masetti fece anche altri importanti viaggi, tra cui il più lungo fu quello di 18.000 chilometri da Ceuta (Marocco) a Capo Nord, facendo ritorno attraverso San Pietroburgo e Mosca. Dopo questa sua ultima, e più impegnativa, impresa lo troviamo testimonial sul catalogo del 1901 della Edoardo Bianchi, dove pubblicizza il modello D2.

LA VITA MILANESE

Nel 1901, smessa definitivamente la sua attività di “routier”, si sposa con Carolina Garda da cui avrà 6 figli: Mario, Niobe Licinia, Aldo, Bruno, Ugo e Leo Gildo.

Così ricorda G.B. Bianchi quel periodo: *“Furono quelli, per Luigi Masetti, anni di grande popolarità. In seguito, le necessità della vita, pesi sempre più gravi di famiglia - il cicloturista aveva preso moglie e la sua casa era allegrata da numerosi figlioli - lo costrinsero alle rinunzie, alla sempre più dura fatica dell'insegnamento. Ma egli non mutò mai. La bicicletta era sempre la sua compagna fedele (credo non sia mai salito su un tram cittadino) e malgrado gli anni fossero trascorsi a decine, rimase fisicamente lo stesso: giovanile nell'aspetto, svelto nella persona, allegro malgrado ogni avversa vicissitudine, fedele alle amicizie. Era, a fianco di Umberto Dei, uno dei più attivi elementi della Veterani Ciclisti”* [di cui era vice presidente - n.d.a.].

La sua attività principale è quella di insegnante privato di lingue, ma si dedicherà anche al commercio. Infatti a Milano, in via Dante, aprirà una concessionaria per la vendita dei prodotti della Stucchi & C., già Prinetti e Stucchi, che all'epoca oltre alla bici produceva motociclette e automobili.

Luigi Masetti muore il 22 maggio 1940 e viene sepolto nel cimitero Maggiore di Milano. G. B. Bianchi lo commemora così sulle pagine di Vie d'Italia: *“Ma ciò che mi rende cara la memoria di Luigi Masetti, e che mi sorregge ad evocarne il ricordo ai turisti italiani, è la grande purezza della sua vita, l'idealità che gli fu guida e lo sostenne. Non si creda che egli fosse un ricercatore di chiasso e di vanagloria, un procacciatore di aiuti: era un modesto, onesto custode della propria anima, Egli aveva bisogno di esercitare il proprio spirito di sacrificio, di allenare e formare la propria volontà.*

Lo vidi per l'ultima volta qualche settimana prima ch'egli - quasi improvvisamente - mancasse alla devozione dei suoi molti amici. Sul fido “bicicletta” reggeva una gabbia. Mi disse che portava in campagna i suoi piccioni viaggiatori, per un esperimento. “Non potendo più viaggiare io, faccio viaggiare i piccioni!” esclamò. Forse per la prima volta vidi sul suo viso di eterno fanciullo passare un velo di malinconia.”

Ma chi era Luigi Masetti? Molte le definizioni che gli si adatterebbero: un cicloturista ante litteram, un anarchico su due ruote, un globetrotter, certamente un personaggio del suo tempo, assetato di conoscenza, con grande fiducia nella tecnologia. In fondo che cosa sono i suoi viaggi se non il tentativo di dimostrare le capacità di un mezzo tecnologico come il “bicicletta”? Resta sostanzialmente una folgore che negli anni fulgidi della Belle Epoque raggiunse grande notorietà per essere poi quasi subito dimenticato. *Il Ciclo*, la rivista del Touring Club Ciclistico Italiano, disse di lui: *“Se fosse francese sarebbe portato sugli scudi, se fosse americano si sarebbe fatto una sostanza, ma è italiano; non è quindi da stupirsi, se fuorché da pochi il suo viaggio ardito è calcolato un nonnulla.”* ■



A sinistra, retro e verso della cart postale consegnata da Lev Tolstoj in occasione dell'incontro che Masetti ebbe con lo scrittore e drammaturgo russo durante il viaggio di ritorno da Capo Nord. A destra, incisione annessa all'articolo di Matilde Serao, apparso nel 1898 su *La Famiglia* illustrata.



SUPERMARINE SPITFIRE, LA LEGGENDA

Lo Squadron 241 di Supermarine Spitfire Mk IX della RAF, in volo sopra Anzio, diretti alla base di Campomarino.

*“mai, nella storia degli umani conflitti,
tanti dovettero tanto a così pochi”*

(W.Churchill)

È STATO IL VELIVOLO DA CACCIA CHE, NELLA II GUERRA MONDIALE, HA DATO UN CONTRIBUTO DETERMINANTE ALLA ROYAL AIR FORCE NEL VINCERE LA “BATTAGLIA D’INGHILTERRA” PONENDO TERMINE ALLA CAMPAGNA DISTRUTTIVA GERMANICA SUL TERRITORIO BRITANNICO, CON I BOMBARDAMENTI AEREI

di Umberto Anerdi

L capolavoro di Reginald Joseph Mitchell nasce nel 1934, quando il progettista presenta, al concorso indetto dall’Air Ministry britannico, il caccia monoposto Supermarine Tipo 300. All’epoca l’aeronautica inglese ha una linea caccia piuttosto antiquata, basata essenzialmente su velivoli biplani tra cui il più moderno - coevo del nostro Fiat CR 42 - è il Gloster Gladiator; aereo pur efficiente ma già fin dall’inizio superato per prestazioni e armamento da quelli germanici, che iniziano ad apparire allora e trovano il battesimo del fuoco nella Guerra di Spagna (1936-39).

Coevo dell’Hawker Hurricane, ma, al contrario di quest’ultimo, di costruzione interamente metallica, la creatura di Mitchell presenta anche caratteristiche di velocità e armamento superiori, pur essendo entrambi spinti dallo stesso motore Rolls Royce Merlin da 1.050 CV. I primi voli del nuovo caccia hanno inizio nella primavera del 1936. Sin dai collaudi iniziali le prestazioni superano le specifiche ministeriali pur evidenziando caratteristiche migliorabili. Il prosieguo delle prove consente di apportare quelle modifiche che porteranno, con le diverse serie, a raggiungere prestazioni pari - e in alcuni casi superiori - ai caccia impiegati dalle nazioni belligeranti durante il conflitto 1939-45.

LO SPITFIRE

Il nome Spitfire (Sputafuoco) suggerito da Sir Robert McLean - direttore, all’epoca, della Vickers-Armstrong - caratterizza tutte le serie del velivolo durante la sua lunga vita operativa.

L’origine del progetto risale alla serie di idrocorsa creati dallo stesso progettista e culminati con il Supermarine S.6B che nel 1931 si aggiudica la Coppa Schneider a una media di 547,22 km/h. Lo studio dell’aerodinamica e delle caratteristiche di quelle macchine, da quello strutturale all’installazione del motore viene riproposto, in gran parte, sul caccia.

L’aereo è un monoposto interamente metallico con struttura a guscio dalla linea molto pulita, realizzata in pratica intorno al pilota e al motore che è, fin dalla Serie Mk1, il Rolls Royce Merlin da 1.050 CV, che andrà evolvendosi fino ad attingere ai 1.700 CV delle ultime serie denominate Griffon, e ancora ai 2.050 CV dello Spitfire MK XIV con elica a cinque pale, capace di volare a 720 Km/h a 7.900 metri di quota, mettendo in difficoltà anche i velocissimi Messerschmitt Me262 a reazione apparsi sul teatro di guerra nell’ultimo anno del conflitto. ➤



Qui invece lo Squadron 610 composti da Spitfire Mk I con base a Biggin Hill in una foto del 1940. A destra, una truppa di terra lavora su un Mk Vb appartenente al 154° Squadron dopo un guasto in Tunisia.



L'ala di forma ellittica presenta un profilo abbastanza sottile ma è sufficientemente capiente per contenere le otto mitragliatrici Browning 303 e il carrello retratto. Ed è proprio per il notevole contenuto dell'ala che i serbatoi del carburante devono essere collocati in fusoliera, tra il motore e il posto di pilotaggio.

Prima dell'inizio del conflitto con la Germania il velivolo è oggetto di diversi perfezionamenti scaturiti dalle prove di collaudo. Vengono migliorati i flaps (di struttura metallica rivestiti in tela) e i piani di coda, mentre l'elica bipala in legno a passo fisso, montata sui primi esemplari viene sostituita con una De Havilland a tre pale e due passi, cosa che, più che la velocità di punta, eleva di circa mille metri la quota di tangenza. In funzione della leggerezza dell'insieme, all'inizio il sedile del pilota, in bakelite, non è dotato di blindatura

alcuna, così per i serbatoi del carburante in sottile lamiera di alluminio. Le esperienze sul campo, durante l'attività bellica, porteranno ancora ulteriori modifiche tra cui la blindatura parziale del posto di pilotaggio e il rivestimento dei serbatoi con materiale autosigillante.

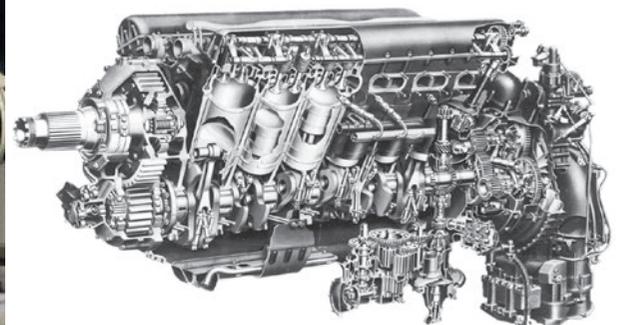
IL MOTORE

L'architettura del motore Merlin dello Spitfire è quella classica dei propulsori progettati da Sir Frederick Henry Royce e dai suoi collaboratori fin dal 1916: 12 cilindri su due bancate disposte a V, con compressore e riduttore, raffreddamento a liquido.

Il motore trova il suo massimo successo nella Coppa Schneider del 1931 e nel successivo record di velocità per idrovolanti, erogando 2.250 CV. Da questo propulsore, con cilindrata ridotta da 36.582 cm³

MOTORE ROLLS ROYCE MERLIN 500-20

Blocco motore a 12 cilindri a V di 60° con compressore e riduttore, raffreddato a liquido (70% acqua - 30% glicole etilenico), cilindrata 27.094 cm³. Alesaggio e corsa 137,3x152,5 mm; distribuzione valvole in testa, quattro per cilindro con un albero a camme in testa per bancata e interposti bilancieri a dito; rapporto di compressione 1:6; carburatore a triplo corpo con controllo automatico della miscela e iniettore di accelerazione; compressore centrifugo monostadio a due velocità con inserimento in quota mediante valvola barometrica; doppia accensione con due magneti; riduttore a ingranaggi cilindrici; rapporto 1:0,42; potenza 1.420 CV a 3.000 giri (al decollo 1.515 CV a 2.850 m). Peso a secco kg 692.





Lo Spitfire G-IRTY del 1943 appena restaurato e protagonista del Giro del Mondo che ha toccato anche l'Italia.

UNO SPITFIRE INTORNO AL MONDO

Un evento aeronautico ovvero, per meglio dire, un'impresa aviatoria unica e straordinaria si è recentemente conclusa centrando l'obiettivo di circumnavigare il globo con un iconico War Bird d'epoca.

Partito da Goodwood il 5 agosto 2019 e ritornato alla sua base lo scorso 20 dicembre, uno splendido esemplare di Spitfire, anno di costruzione 1943, ha compiuto il Giro del mondo percorrendo, in varie tappe, oltre 20 mila miglia e così attraversando 25 nazioni e 4 continenti. Stiamo parlando di un velivolo perfettamente efficiente di una serie che ha rappresentato un'eccellenza ingegneristica, cambiando il corso della storia e in particolare per essere stato decisivo nel Secondo conflitto mondiale. L'iniziativa privata, sostenuta da importanti sponsor, ha avuto pieno successo, volendo commemorare una generazione di intrepidi aviatori pronti a sacrificarsi per la libertà e non ultimo promuovere il "Best of British". Proprio nel 1919 e quindi cento anni fa furono due piloti inglesi, Alcock e Brown, i primi ad attraversare l'Oceano Atlantico in ben 72 ore di volo no-stop. L'aeromobile, marche G-IRTY, dall'inconfondibile ala a forma ellittica, ha una livrea insolita, essendo in nudo metallo (bare metal) ed è equipaggiato del poderoso Merlin V 12 da 27 litri.

ASI, AutoMotoClub Storico Italiano, assieme alla Nicelli s.r.l., società di gestione dell'aeroporto di Venezia Lido, hanno aderito alla proposta del Presidente della Commissione aeronautica, Claudio Tovaglieri, di invitare l'equipaggio a una sosta in Italia. Causa le cattive condizioni meteorologiche, che hanno funestato il Nord Italia a novembre, vi sono stati dei cambi di programma per la rotta. Il 26 novembre, Silver Spirit, dopo la partenza da Atene, ha fatto quindi tappa a Pescara. Dopo un breve rifornimento è ripartito per Padova dove, fermatosi per tre giorni, è poi decollato per San Gallo (Svizzera). La modifica del programma non ha impedito ad Andrea Rossetto, Presidente di Hag-Italy Historical Aircraft Group, unico Club ASI di aerei storici, nonché Commissario della Sezione Nautica e Aeronautica di fare gli onori di casa. Matt Jones, questo il nome del Capo pilota dello Spitfire e la crew che lo accompagnava con un turboelica Pilatus PC 12, quale aereo di scorta, hanno così potuto ricevere da Andrea Rossetto il crest della associazione, ricevendo in cambio un poster autografato. La missione si è conclusa con un gemellaggio tra le due realtà che promuovono con enorme sacrificio, passione e competenza la conservazione di questi splendidi aerei.

Claudio Tovaglieri



a 27.094 cm³, trova vita il Merlin nelle sue diverse versioni, erogando inizialmente 1.050 CV fino a 1.700 CV. L'aumento della potenza del Merlin è possibile grazie al continuo miglioramento del carburante per aerei, realizzato in USA, il quale passa da un indice di ottano di 87 NO a 100 NO, permettendo più elevati rapporti di compressione e maggior pressione di sovralimentazione.

L'ARMAMENTO

I primi Spitfire prevedono due mitragliatrici Browning cal. 7,7 mm per ala, collimate per far convergere la raffica a circa 400 metri dal muso. Più tardi vengono aggiunte altre quattro armi simili, portando così l'armamento totale a ben otto mitragliatrici. La sostituzione in via sperimentale di una di queste (per ala) con un cannoncino da 20 mm crea all'inizio qualche problema (oltre a un aumento di peso) che trova soluzione con la serie Mk XI B.

LA BATTAGLIA D'INGHILTERRA

Il 12 agosto 1940, data di inizio di quella conosciuta come la "Battaglia d'Inghilterra" (che, secondo i piani hitleriani doveva costituire il preludio all'invasione dell'Isola), la Royal Air schiera Squadrons di Spitfire I. Nel confronto con il suo principale antagonista, il Messerschmitt BF 109, il velivolo britannico risulta più veloce e maneggevole, ma l'armamento del caccia tedesco risulta avvantaggiato dal cannone sparante attraverso il mozzo dell'elica; cosa non possibile sullo Spitfire per via dell'architettura stessa del motore.

Il velivolo tedesco ha una quota di tangenza massima di circa 11.500 metri contro i 10.650 dello Spitfire, ma alle quote in cui solitamente avvengono gli scontri le prestazioni in combattimento si equivalgono, salvo un vantaggio in picchiata del BF 109 dovuto al motore con iniezione diretta di benzina che sopporta spinte negative non permesse dall'alimentazione a carburatore del velivolo britannico.

La "Battaglia d'Inghilterra" trova in pratica il suo termine nell'ottobre dello stesso anno, quando la Germania hitleriana rinuncia ai piani di invasione dell'isola britannica e l'aviazione tedesca limita l'attività ai bombardamenti strategici. Nei mesi di conflitto aereo più intensi, le perdite di aerei da caccia di entrambe le parti si equivalgono, ma i piloti inglesi, pur inferiori nel numero, coadiuvati - è doveroso dirlo - anche da alcuni aviatori di altri Paesi e del Commonwealth, furono determinanti per quello che può essere considerato il primo insuccesso della politica di aggressione della Germania nazista. ■

CHI L'HA DETTO CHE I TRATTORI SONO ROBA DA VECCHI?

GIOVANNI CIVERA È NATO FRA I TRATTORI E PER LORO HA SVILUPPATO UNA PASSIONE SCONFINATA: A 21 ANNI NE HA GIÀ COLLEZIONATI QUATTRO E SCRITTO UN LIBRO SUI PIÙ IMPORTANTI E BEI MEZZI AGRICOLI DI SEMPRE

di Luca Marconetti

Giovanni sul suo Same 240 DT, appena restaurato.



Quando arriviamo nella casa di campagna che era dei nonni in una frazione di Aramengo, località dell'alto Astigiano fra i vigneti della Freisa e quelli della Barbera monferina, piove e tira un'aria gelida da neve, alla quale quest'inverno proprio non eravamo abituati. Ma Giovanni, 21 anni, spigliato e simpatico, con la battuta sempre pronta, fisico di chi ha sempre lavorato di mani e braccia, non si lascia certo intimorire ("la pioggia mi diverte"): ha già tirato fuori dalla tettoia - costruita apposta - i suoi quattro trattori d'epoca e li ha messi in moto orgoglioso, per mostrarceli al meglio della loro funzionalità ed efficienza. Di lui ci ha incuriosito la copertina di un libro che porta la sua firma e un sottotitolo entusiastico: "Trattori Leggendari", un compendio di alcuni dei più importanti, rivoluzionari e, perché no, bei mezzi agricoli di sempre, scritto in maniera discorsiva e comprensibile a tutti, soprattutto ai giovani come lui, che vorrebbe coinvolgere il più possibile in questa passione genuina, che arriva dalla terra e omaggia la fatica che i suoi nonni,

i suoi zii e suo papà Felice, che lo accompagna e lo asseconda in questa che è una vera e propria missione (e che "presta" la partita Iva agricola", necessaria per acquistare un trattore d'epoca), hanno fatto per il loro territorio e per la loro famiglia.

Giovanni, la domanda è d'obbligo: come è nata la tua passione per questi mezzi?

"Papà, a un anno, mi prendeva e mi sedeva sul Landini L35 che è a casa nostra da 30 anni. La sinfonia del Testacalda è probabilmente uno dei primi suoni che mi siano rimasti impressi nella mente. Con gli anni poi, sono entrato in contatto con altri mezzi, come il Same Da30, primo mezzo acquistato da mio nonno. E da lì è stato un continuo... Sono cresciuto a pane e trattori!"

Da bambino hai riempito la casa di modellini. Poi sono venuti i trattori veri: a che età hai cominciato a collezionarli?

"Per i miei 18 anni, mentre gli amici si facevano regalare la macchina, io ho voluto un trattore, uno dei miei preferiti all'epoca, un Landini R4000 a 3 cilindri. E da lì non mi sono mai fermato: con mio padre abbiamo completamente restaurato il Landini L35, poi ho scoperto il fascino del marchio Same e ho voluto omaggia-

re il nonno comprando un Da30 come il suo; è poi arrivato il Puledro 35 DT (come quello che il mio prozio comprò quando ritornò da militare nel 1963) e, ultimamente, al posto del R4000, il 240 DT: ho appena finito di restaurarlo, ho finito la messa a punto del motore stamattina.”

Ma nel tuo capannone abbiamo visto anche altri mezzi.

“Sì. Ho messo insieme mezzi molto curiosi e che stimolano la mia fantasia come aratri meccanici e non, falciatrici BCS di diverse epoche, imballatrici, carri di legno ma la “regina” della mia collezione è la trebbiatrice Saima: la sto restaurando completamente, portando l'acciaio a nudo per riverniciarlo mentre per le parti di legno, recupererò il possibile e ho già ricostruito le parti compromesse.”

Te ne intendi di originalità...

“È la cosa più importante. Questi mezzi vanno conservati così come sono stati progettati e costruiti, a livello funzionale ed estetico. LASI, tramite la sua efficiente Commissione, ha redatto delle linee guida molto precise alle quali attenersi. A questo proposito spero quanto prima che il Governo riesca ad equiparare, a livello storico-collezionistico, i mezzi agricoli ad auto e moto: il nostro settore ne avrebbe davvero bisogno e sarebbe una ventata d'aria fresca per tutti. Io nel mio piccolo, mi impegno perché la conservazione di queste importanti pagine di storia, non solo di meccanica ma anche di società e costume, possa essere ottimale: ho aiutato molti amici a riportare i mezzi alle condizioni d'origine, molti hanno ottenuto anche la Targa Oro ASI. Importante, secondo me, è anche la documentazione riguardo questi mezzi: dépliant, brochure, libretti di uso e manutenzione, articoli, immagini delle Case e delle presentazioni. Sto mettendo insieme molto materiale. Ho sempre con me la macchina fotografica: se trovo alle manifestazioni mezzi che non ho mai visto dal vivo, li immortalò e poi li documento. Mi sto concentrando su Same, che ritengo un marchio glorioso ma anche su Landini, al quale mio papà è più affezionato e che rappresenta comunque il genio italiano in questo settore. Sono inoltre consigliere del gruppo trattoristi di Villanova d'Asti, del quale mio padre è socio fondatore e sono candidato per il prossimo consiglio dell'Associazione Trattori & Trattoristi di Murello, federato ASI.”

E poi ci sono i raduni.

“Ne faccio dai 25 ai 30 l'anno. Siamo un bel gruppo di giovani, ci troviamo la domenica mattina presto e partiamo, su strada se dobbiamo andare qui vicino, organizzandoci con i bilici se più lontano. A volte se ne fanno due a weekend. Oltre a mio papà, ho coinvolto anche mio fratello Simone. Alcuni li ho or-



La collezione di Giovanni e Felice Civera: in primo piano un Landini L35, poi il 240, il Puledro 35 DT e il Da30. Sotto, a sinistra, la copertina del suo libro. A destra, il Da30. È quello al quale Giovanni è più legato, uguale al primo che comprò suo nonno.



ganizzati anche io: arature, trebbiature o semplici esposizioni. Questo mi è stato anche molto utile per confrontarmi con le norme da seguire per mettere in piedi questo genere di eventi: assicurazioni, messa in sicurezza, permessi.”

Del tuo libro cosa ci dici?

“Cinque o sei anni fa, vista la mia curiosità e anche conoscenza, in molti mi dicevano: ‘Perché non scrivi un libro?’ Allora mi sono deciso e ho fatto una bozza. Però poi non mi piaceva e ho cancellato tutto, ma ho aperto un blog (www.landiniepoca.blogspot.com molto ben fatto: non si parla solo di Landini ma di tutto un po' e si trovano belle foto, ndr). L'anno scorso poi sono stato contattato dalla casa editrice torinese Yume che mi ha chiesto se mi interessasse inaugurare la sua collana Motor Collection, con un libro sui trattori. Il giorno dopo ero in redazione: ho accettato ed eccomi qui, con questa nuova impresa tutta da leggere! È un'opera scritta in maniera semplice e agile, con tutte le informazioni essenziali corredate da una foto per mezzo. Ho ricevuto riscontri incoraggianti.”

Cosa ti senti di dire a un giovane che vuole iniziare a collezionare trattori?

“Semplice... comprane uno che funzioni e “venirci dietro”. L'appuntamento è quasi ogni domenica di buon mattino.”

Un sogno nel cassetto?

“Trovare un SuperLandini prima serie da mettere in salotto, come una scultura.”



MOTORI DELLE AUTO VELOCI ANCHE SULL'ACQUA

Un Racer con motore Alfa Romeo dà spettacolo durante un evento rievocativo.

LA STORIA DEI RACER, CHE HANNO DATO IMPULSO ALLE GARE DI MOTONAUTICA DAL 1900 AL 1960

di Claudio Andrea Tovaglieri

Siamo nel 1903 a Parigi, dove si costituisce la prima commissione motonautica in seno all'Automobile Club de France. Due sono le categorie di scafi: i Cruiser di derivazione diportistica e i Racer, in sostanza uno sviluppo dei primi ma dotati di una motorizzazione più generosa e destinata alle competizioni. Sempre nello stesso anno in Italia il Regio Verbano Yachting Club - RVYC di Stresa - sotto la lungimirante guida del suo presidente, il principe Gilberto Borromeo, organizza la prima competizione di motonautica. Fu un evento unico e straordinario, che la stampa ricorda così: *“La prima riunione italiana del genere, veramente degna di essere ricordata, fu quella indetta dal Regio Verbano Yachting Club sul Lago Maggiore. Essa segnò un nuovo trionfo per i motori italiani e più specialmente per quelli della FIAT, la gran marca di Torino.”*

La gara per “canotti automobili” ebbe svolgimento tra il 5 e 6 settembre e parteciparono sei concorrenti, due motori Daimler, tre Fiat e un Volpi. La corsa dei Racer fu vinta dal FIAT 24, quella dei Cruiser da Clateo Castellini. Il record sul miglio, conseguito dal FIAT 24, ferma il cronometro a quattro minuti e 30 secondi, da cui è facile dedurre la velocità. Seguirono altre gare e, tra queste, nel 1906 se ne disputò una a Milano in concomitanza con l'Esposizione internazionale del Sempione. In questa prestigiosa manifestazione paragonabile all'attuale Expo (per inciso fu inaugurato nell'occasione il tunnel del Sempione che sino a pochi anni fa rimase il più lungo traforo ferroviario del mondo intero) fu coinvolto anche il RVYC di Stresa con una gara internazionale. Gli or-

ganizzatori deliberarono l'assegnazione di un Premio Reale di Lire 5.000 al vincitore di una competizione internazionale fra “canotti automobili” e con un percorso di circa 100 km. Vinse il FIAT XIII (scafo Taroni motore FIAT 200 HP).

Seguirono anni di oblio anche a causa dello scoppio della Prima guerra mondiale.

Gli scafi a quell'epoca primordiale erano lunghi e stretti e la carena piatta con, circa alla sua metà, uno scalino detto “redan” di derivazione aeronautica, per facilitare la velocità riducendosi la superficie immersa e così l'attrito. Curiosamente il timone, al contrario della moderna tecnica che lo pone dietro all'elica, era posto a qualche metro dalla ruota di prua e quindi in posizione anteriore. Sin dalla sua nascita e così negli anni a venire e fino a tempi più recenti, la motonautica italiana è stata tra le principali protagoniste. Piloti eccellenti e ottimi costruttori. Si svilupparono sia le propulsioni fuoribordo sia entro bordo; queste in particolare erano poste davanti al pilota, come del resto avveniva in quegli anni con le automobili. Come detto in precedenza, i Racer erano l'esasperazione sportiva dei Cruiser, denominati anche alla francese “Canots Automobiles”, e la differenza era tutta nella motorizzazione. Questa era esasperata e spesso di derivazione aeronautica. Per l'Italia vi era il predominio dei propulsori Fiat, Alfa Romeo, Isotta Fraschini, ma anche Maserati, Carraro e BPM, mentre i francesi ricorrevano ai Bugatti e così gli inglesi ai Rolls Royce. La Cantieristica italiana era degnamente rappresentata e di soli-

da tradizione. Come non ricordarne alcuni, come i Cantieri Celli, Baglietto, Feltrinelli, Riva, Picchiotti e Cranchi e alcuni di questi ancora oggi leader nel mercato nautico riguardo le imbarcazioni di lusso e le navi da diporto.

Le unità erano divise in categorie di peso, dai 350 kg in su e con cilindrate da 1.550 cm³ sino alla classe illimitata. Caratteristica comune di questi mezzi era l'impegnativa condotta di pilotaggio, con pericolosi problemi di direzionalità in rettilineo. La virata obbligava il motonauta a ridurre al minimo la potenza. Lo scafo si "appoggiava" all'acqua e così si impostava un "rientro" di 180 gradi. Una significativa ripresa delle competizioni si ha a metà degli anni Venti sempre ad opera del Regio Verbano Yachting Club. Nel 1929 ha luogo la prima edizione della prestigiosa Pavia - Venezia, che ben può essere definita la 1000 Miglia della motonautica o la Parigi - Dakar fluviale. Il raid, particolarmente insidioso, si snoda su oltre 400 chilometri, percorrendo prima il Ticino poi il Po e infine il mare, entrando nella Laguna veneta da Chioggia. Le medie in un decennio salirono dai 35 km/h agli oltre 90 km/h e così si passò dalle 11 ore alle 5 ore per completare l'intero percorso. Tornando alla tecnica, un grande merito alla sua evoluzione la si ebbe sul finire degli anni Trenta grazie all'ingegner Guido Cattaneo, figlio d'arte, essendo il padre, Giustino Cattaneo, l'ingegnere cui si deve la progettazione di motori eccezionali quali l'Isotta Fraschini e l'Alfa Romeo.

Guido Cattaneo progetta l'Alagi per il conte Theo Rossi di Montelera. Barca molto più corta dei precedenti Racer e quindi più agile e veloce. Non a caso stabilisce a 140 km/h il record di velocità, stravinendo in tutte le competizioni, anche negli USA.

Ma Cattaneo, alla incessante ricerca di prestazioni e migliorie, progetta ancora con Baglietto un Racer con motore Isotta Fraschini, l'Asso RB. L'innovazione è il piede poppiero sterzante. Con questa macchina straordinaria verrà stabilito nel 1938 il nuovo record di velocità a 150 km/h per la classe 800 kg.

Il progresso è rapido e così l'evoluzione tecnologica modifica radicalmente il layout progettuale delle carene. Dal monoscafo si passa ai "tre punti" e sono i fratelli americani Apel a intuire, poi implementare e quindi brevettare la nuova tipologia di carena. Siamo a Venezia nel 1938, in occasione della coppa "Volpi di Misurata", dove un Racer dall'insolita e rivoluzionaria forma, poi chiamata "tre punti", è timidamente in scia ai nostri Alagi e Asso RB. È lo Juno dei coniugi Rutherford, che tuttavia non vince e non convince Cattaneo, fedele ai propri disegni progettuali e ancora diffidente della soluzione tecnica ideata Oltreoceano.

La Seconda guerra mondiale impone uno stop, ma al suo termine e con l'Europa in ginocchio, sono gli statunitensi che iniziano a dettare legge e ciò avviene anche nelle competizioni motonautiche. Si perfeziona il modello a "tre punti" o per meglio dire il "due punti di carena più il terzo punto d'appoggio a poppa". È un vero e proprio capolavoro tecnico e le forme cambiano completamente. Un mezzo ibrido tra l'aeroplano e la barca, da qui il termine "idroplano", che sfiorando la superficie liquida incanala in una sorta di tunnel aerodinamico l'aria in avanzamento. L'elica, collegata in presa diretta al motore tramite una linea d'asse, resta semi o totalmente immersa, essendo inclinata al punto esatto da evitarne la cavitazione in condizioni di navigazione alla massima velocità su superficie "a specchio". ➤

Racer storici all'ormeggio durante una pausa tra le esibizioni: in primo piano il Timossi motorizzato Ferrari.



È nel 1949 che Robert Bogie con il suo Blitz III stravinca a Trieste nello sgomento generale di coloro che non avevano creduto nella geniale innovazione.

Le regole del gioco quindi cambiano e pertanto rapidamente tutti i costruttori si devono adeguare alla novità. L'Italia, che sino a tale data manteneva i monoscafi, si ingegnò nel perfezionare le eliche per merito di Radice e Scaccabarozzi, che intuirono l'importanza della tipologia a due pale, diventando esportatori della raffinata tecnologia e conseguendo record mondiali di velocità.

Con gli anni Cinquanta inizia la storia dell'entrobordismo moderno. Le classi restano quelle degli anni Venti e Trenta ma verranno spesso modificate con nuove sigle. I nomi dei cantieri sono ancora oggi famosi e ricordiamo Abbate, Timossi, Celli, Riva, Molinari e altri meno noti.

In quegli anni come non ricordare i "Tre Moschettieri": Achille Castoldi, Mario Verga ed Ezio Selva. Il primo era nipote del celebre progettista Mario Castoldi, cui si deve l'idrocorsa Macchi ancora oggi detentore del record mondiale di velocità per idrovolanti. Castoldi con un Timossi motorizzato Ferrari (V12 4.500 cm³) stabilisce il record di velocità raggiungendo i 241 km/h. Mario Verga, ancora più ambizioso, tenta di migliorare i primati e si fa costruire da Timossi uno splendido Racer dal nome Laura III motorizzato con due Alfa Romeo montati in tandem. Purtroppo, come è successo a molti altri intrepidi motonauti, perde la vita a Sarnico durante un lancio di prova. Lo scafo decolla e si disintegra con la morte istantanea dello sfortunato pilota.

Ezio Selva è anche lui un grande talento vincente in tutte le gare che disputa. È il pilota di riferimento della BPM e, dopo la morte dell'amico Verga, l'Alfa Romeo gli offre in uso il magnifico 8 cilindri con il quale vince il Mondiale a Campione d'Italia nel 1956 e, nello stesso anno, si impone negli USA, sempre con il suo bolide rosso. Purtroppo nell'anno successivo una onda anomala creata da un motoscafo di servizio che attraversa il percorso fa decollare verso il cielo il Racer e nella ricaduta il campione decede all'istante.

Gli anni Sessanta e Settanta sono ancora densi di eventi e record, ma tutto piano piano finisce e oggi rimangono attive pochissime categorie di Racer entrobordo e fuoribordo.

Per concludere, non si può non ricordare l'ultimo "urlo" della storia motonautica e così il record mondiale di velocità sul chilometro del compianto ingegner Fabio Buzzi: 277 km/h, con un monoscafo motorizzato diesel ad elica immersa e la seconda prestazione assoluta dopo il Blue Bird a reazione di Sir Campbell.

Ancora oggi rivive la memoria di questi memorabili sessant'anni che sono gli antesignani della moderna e attuale motonautica.

È grazie alla FIM, Federazione Italiana Motonautica, che si organizzano ogni anno raduni per barche storiche, mèta di moltissimi appassionati di questo sport affascinante quanto pericoloso. Un prezioso contributo alla memoria collettiva è infine il libro "Racer", a cura di Claudio Agazzi e Antonio Collini, mentre il sito Internet e il canale social FB dell'Associazione Three Point Hydroplanes sono utili per approfondire l'appassionante tema. ■



Sopra, due esempi dei primi "tre punti" statunitensi.

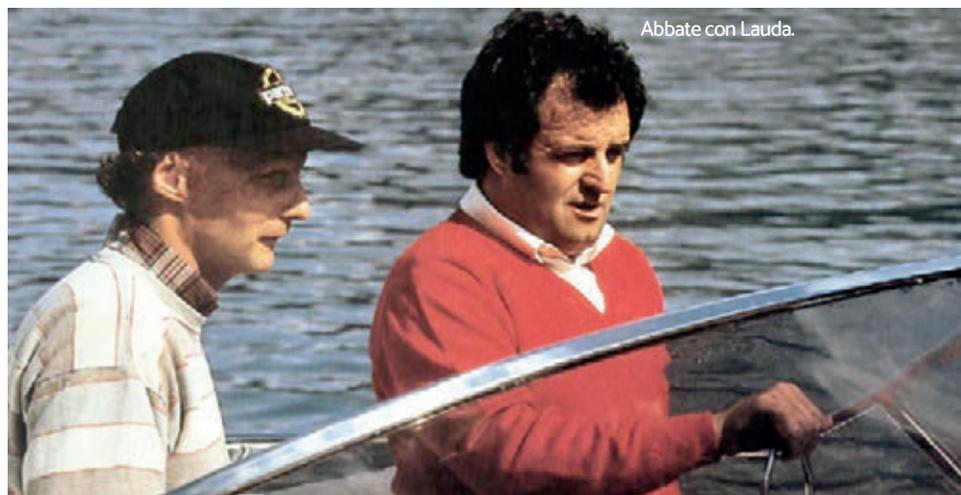
Sotto, a sinistra, primo piano per il motore Ferrari che equipaggia lo scafo Timossi. A destra, lo stesso scafo esposto in un museo una quindicina di anni fa.



TULLIO ABBATE, UNA VITA “OFFSHORE”

Quella di Tullio Abbate, recentemente scomparso all'età di 75 anni all'Ospedale San Raffaele di Milano dopo aver contratto il virus Covid-19, è stata una vicenda totalmente dedicata alla nautica, settore nel quale era già attiva la sua famiglia: suo papà Guido e sua mamma Paola costruivano imbarcazioni sul Lago di Como, quello che diventò anche suo quartier generale, quando rilevò il cantiere di suo padre, a Tremezzo. Un legame talmente stretto con l'acqua che il suo “battesimo” fu alquanto traumatico: appena tredicenne, alla guida di un racer “Tre Punti” con il benestare di papà Guido, dopo che il motore sbiellò squarciando la chiglia, si inabissò davanti al centro abitato di Nesso, dove venne salvato due ore dopo dal locale gruppo canottieri. Tullio, dopo quella esperienza, non solo non si allontanò dalle acque gelide del Lario ma decise di iniziare a correre: debutto e successo furono vicinissimi, tanto che ad appena sedici anni è campione dell'European Powerboat Championship (come copilota). Ma Tullio, fin da subito, non dimostra le proprie doti solo in gara ma anche prima: le barche se le disegna e progetta da sé; nel 1963, con una barca da regata concepita da lui vince la Regatta Centomiglia del Lario per la serie Offshore. L'attività di progettista e disegnatore lo porta ad ampliare il cantiere di famiglia, grazie anche all'introduzione di nuove tecnologie come la plastica rinforzata con fibra di vetro. L'azienda, con sede a Mezzegra, ha prodotto diverse migliaia di barche da corsa e competizione, fornendo notevoli campioni come Stefano Casiraghi, che vinse sulle sue barche ma divenne anche punto di riferimento per “lo svago nautico” di piloti automobilistici come

Niki Lauda, Keke Rosberg, Riccardo Patrese, Ayrton Senna, che diede il suo nome a un progetto di Abbate e Gilles Villeneuve, che, appena poteva, atterrava col suo elicottero nella piazza del paese per pilotare un suo racer. Il suo modo affabile e cordiale attirò presso il suo cantiere molti divi dello spettacolo con i quali amava farsi ritrarre e stupire portandoli “a spasso” per il lago con le sue veloci imbarcazioni: Gina Lollobrigida, Carol Alt, Sarah Ferguson, Vittorio Emanuele di Savoia e sua moglie Marina Doria.



Abbate con Lauda.

LA FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA

La maggior parte degli eventi legati alla storia della motonautica sono organizzati dalla FIM, Federazione Italiana Motonautica, fondata nel 1923 a Milano, con Ferdinando di Savoia principe di Udine primo presidente.

Nel 1929 nacque il Raid Pavia-Venezia, la gara motonautica più lunga al mondo, nel 1930 Gabriele D'Annunzio, il vate pescarese, mise in palio per le gare di Gardone, la Coppa dell'Oltranza.

Nel 1932 iniziò l'attività istituzionale vera e propria della federazione con l'istituzione dei Campionati nazionali.

Gli anni successivi sono quelle che registrano i primi grandi successi internazionali dei nostri piloti. Memorabili i primi titoli mondiali conquistati nel '38 da Theo Rossi di Montelera, tra i racer e da Augusto Moranti tra gli entroborde corsa.

Altro momento storico per la nostra motonautica è la conquista del primato mondiale assoluto di velocità per fuoribordo datata 1953, Milano Idroscalo, con Massimo Leto di Priolo che toccò i 134 Km/h, velocità notevole per l'epoca. La Motonautica Italiana è la più vincente in assoluto. Con le sue cinque specialità classiche, Circuito, offshore, Moto d'acqua, Endurance e Radiocomandata, la FIM ha conquistato dall'inizio della sua storia ad oggi oltre 500 titoli tra mondiali ed europei.

Indimenticabili nomi di piloti che hanno fatto la storia di questo sport come Ezio Selva o Mario Verga. Tra i più grandi della motonautica italiana è certamente Renato Molinari, pilota dalle doti eccezionali, pluricampione mondiale in Formula 1 e in molte altre categorie internazionali. Il più recente campione sfornato dalla motonautica azzurra è Guido Cappellini che nella classe internazionale più importante, la Formula 1, ha vinto più mondiali di chiunque altro nella storia. L'Offshore, quella che diventerà la specialità motonautica d'élite, nasce in America negli anni Cinquanta e in Italia arriva il 14 luglio del 1962 con: la Viareggio-Bastia-Viareggio.

LA SFIDA: TAZIO NUVOLARI CONTRO ACHILLE VARZI

I due indimenticabili assi del volante ebbero una inedita esperienza in motonautica. Accadde nel 1935 sulle acque di Gardone Riviera in occasione della Coppa di Spoleto. Theo Rossi di Montelera offre il proprio “Ravanello”, un Baglietto motore Maserati, e così Guido Cattaneo presta il suo “Asso”, ancora un Baglietto ma motorizzato Isotta Fraschini. Vincerà Achille Varzi alla media di 87 km/h.

Nuvolari su Asso



Certe auto si prestano a raccontare storie di vita, come la Panda Young del 1999 ritratta nella foto e fiera della sua Targa oro ASI. Per vent'anni ha lavorato come utilitaria di servizio in una primaria Azienda municipale veneta, assegnata all'Ufficio stampa e relazioni esterne. Pochi chilometri ogni mese, giusto per raggiungere le redazioni dei giornali o le centrali di cogenerazione e teleriscaldamento. Su e giù per la città se c'era da organizzare qualche visita con le scuole o un incontro con i giornalisti. Da nuova, visto l'uso cittadino, la società dispone di montare sulle fiancate un accessorio d'epoca: il paracolpi della versione Hobby. Dopo un fedele tran-tran quotidiano, arriva anche per lei il momento della pensione, dell'avvicendamento con vetture più moderne. Il caso vuole che con lei vada in pensione, dopo 42 anni di servizio, anche il responsabile dell'Ufficio, ben conosciuto dai colleghi come appassionato d'auto d'epoca. Così, al momento del congedo, sempre difficile dopo molti anni di lavoro, i dirigenti decidono di salvare quell'auto dalla pressa della demolizione e pagano alla società il corrispettivo per fare un regalo al collega amico. La puliscono, la lucidano, la incartano nel cellophane e, all'ultimo giorno di lavoro, dopo il pranzo di rito, mentre le altre vecchie auto vengono caricate su una bisarca e portate al macero, consegnano la Panda con un sorriso a chi l'aveva guidata per tanti anni. Lui, appassionato e socio ASI, completa l'opera. La riporta in stato di perfetta efficienza e la iscrive alla sessione di omologazione per ottenere il certificato d'identità. Il più bel premio alla carriera per una fedele compagna di servizio.

Lettera firmata



Gentile redazione, dopo aver letto con grande attenzione l'articolo sulla Panda comparso sul numero di aprile, ci tenevo a raccontarvi la mia storia. Possiedo una Fiat Panda immatricolata ad ottobre del 1986, appartenuta a mia mamma, sempre rimasta nella mia famiglia fin da nuova. Ricordo con gioia il momento dell'acquisto, quando io, che all'epoca avevo poco più di 6 anni, mi sedetti su quei sedili di tessuto grigio a quadretti per la prima volta, mi sembrava un'astronave. Rossa fiammante, con la sua scritta posteriore "Panda 750 CL", la consideravo la mia piccola Ferrari. Poi sono cresciuto, la Panda ci ha sempre accompagnato fedelmente senza mai perdere un colpo per quasi 15 anni, fino a quando l'abbiamo messa "a riposo" per l'acquisto di una nuova utilitaria. Erano gli anni delle rottamazioni facili, ma nessuno in famiglia ha avuto cuore di farle fare questa triste fine, nonostante i suoi oltre 180.000 km. Troppi ricordi ci legavano a questa piccola vettura, incluso il suo utilizzo come "nave scuola" per far prendere a me e a mia sorella la patente. Così la sistemammo in un angolo del garage, coperta da un telo, dimenticandocene. Ora, dopo tanti anni, mio padre mi chiese un parere su cosa fare della vecchia Panda, che giaceva ormai abbandonata da quasi vent'anni. Non ci pensai due volte e la portai a casa mia, coperta di polvere, con le ruote sgonfie e i freni quasi inchiodati. Dopo averci speso moltissimo tempo ed aver effettuato un restauro conservativo, che mi è stato possibile dato che mia mamma l'ha tenuta come una reliquia durante gli anni di utilizzo, è tornata in perfetta efficienza e ogni volta che ci salgo sopra un sacco di ricordi mi tornano alla mente e credo che non me ne separerò mai più, tramandandola ai miei figli. Consocio del suo scarsissimo valore economico, so che tutto ciò che ho speso non mi tornerà mai indietro, ma pensavo fosse importante conservarla come testimonianza di un'epoca passata.

Giuseppe Farinelli



LA REDAZIONE RISPONDE

Ci fa piacere che un articolo su una vettura tanto semplice e tanto diffusa sulle nostre strade come la Panda abbia "smosso" i ricordi nei nostri lettori. Pubblichiamo con piacere queste storie, che sono una bella testimonianza di quanto anche una vettura utilitaria, che abbiamo usato per lavoro, per le scampagnate, per imparare a guidare e alla cui vista siamo ormai abituati, come la Fiat Panda, possa essere così amata. Ne sono state prodotte molte è vero, fanno parte del panorama di tutto il nostro Paese, da nord a sud, e tutte hanno delle storie da raccontare. La Panda, ne siamo convinti, diventerà la 500 dei tempi moderni. Tutti inizieranno a comprenderne il valore storico e sociale e pian piano diventerà una vettura da affiancare ad auto ben più blasonate, senza nessun senso di inferiorità. In questo caso il valore economico non conta, ciò che conta è preservare il ricordo di un'automobile che, a modo suo e in un periodo storico "moderno", ha silenziosamente accompagnato milioni di italiani al lavoro tutti i giorni, con la sua simpatica linea "a frigorifero". Del resto è una fortuna che in molti se ne stiano accorgendo e la stiano finalmente collezionando; se avessimo dovuto aspettare di vederla inserita in una qualsiasi "lista", probabilmente si sarebbero già estinte tutte visto il loro esiguo valore. Per questo è importante preservare ogni vettura, dalla più umile alla più importante: ognuna di esse ha una storia da raccontare e sta a noi, indipendentemente dal suo valore, esserne custodi per le generazioni future.

MERCEDES INTERVISTA L'ESPLORATORE ESTREMO MIKE HORN: “VIVETE QUESTA LIBERTÀ CHE IL TEMPO CI OFFRE”

In questo momento di riposo forzato, nel quale il settore automobilistico è probabilmente uno dei più penalizzati, alcune Case stanno riflettendo sulla situazione e lo fanno allargando la voce ai clienti, agli appassionati, agli amici. Mercedes Benz ha chiesto come approcciare questo isolamento e questa quarantena che ci è stata imposta ormai da tutti i governi del mondo a Mike Horn, sudafricano, esploratore estremo, maestro di rafting, velista, infine buon copilota del francese Cyril Despres all'ultima Parigi-Dakar, capace di portare a termine imprese fino a oggi credute impossibili (fra tutte l'aver percorso l'intero equatore per mare e per terra senza alcun mezzo motorizzato) e Brand Ambassador della Casa di Stoccarda (un personaggio simile, poteva forse non affidarsi a una Classe G, Il Fuoristrada con la lettera maiuscola, per i suoi spostamenti? Con lei ha compiuto perfino l'impresa "Drive to K2", ossia arrivare ai piedi del celebre monte attraversando più di 10mila chilometri in 15 giorni, dalla Svizzera al Pakistan attraverso un totale di 13 paesi e quella "Pole2Pole", insieme alla sua barca Pangea). Secondo Mike, abituato a lunghissimi periodi di solitudine e di mancanza di contatto con qualsiasi realtà umana, bisogna sempre prendere il positivo della vita e far sì che l'allontanamento sociale possa migliorare la nostra vita.

Come può la solitudine arricchire la vita di un uomo?

“La crisi è inquietante per le persone” - ha detto Mike - “ma dopo tutto, ci è stato dato l'ordine di decelerare dal ritmo vertiginoso tipico della vita moderna. Ora, la social distance può essere vista in una luce positiva, perché consente di guadagnare tempo per sé stessi, tempo

che può essere utilizzato intensamente. Le mie imprese migliori sono quelle riuscite in isolamento: solo questo spazio temporale, quello della solitudine, mi ha dato la possibilità di concentrarmi completamente su me stesso e trovare le mie risposte a tutte le mie domande. Sono convinto che quando vuoi fissare degli obiettivi e realizzare i tuoi sogni, spesso devi farlo da solo, senza alcun diversivo”.

Quindi il distacco sociale potrebbe essere più un'opportunità che una minaccia?

“Sì. L'effettivo allontanamento sociale dovuto alla pandemia non deve essere simile ai tempi di inattività involontari. Al contrario, può diventare un momento per tutti per fissare nuovi obiettivi, per essere creativi e per riconsiderare e sviluppare la vita personale”.

Quali consigli puoi dare per il periodo di isolamento sociale?

“Il mio consiglio per tutti coloro che vivono in quarantena è di essere creativi, godersi l'isolamento e prendere la decisione di fare cose che non hai mai fatto prima. È anche possibile che la nuova situazione possa essere accettata come una sfida che rappresenta un cambiamento positivo. Le sfide in sé non sono necessariamente negative. Al contrario, possono renderci forti e ispirarci ad abbracciare soluzioni nuove e creative. Quando ho attraversato l'Oceano, per esempio, ho dovuto affrontare molta incertezza per quanto riguarda il tempo e il mare agitato. E mi è sempre piaciuta molto questa incertezza, perché mi ha sfidato a trovare soluzioni creative ogni giorno”.



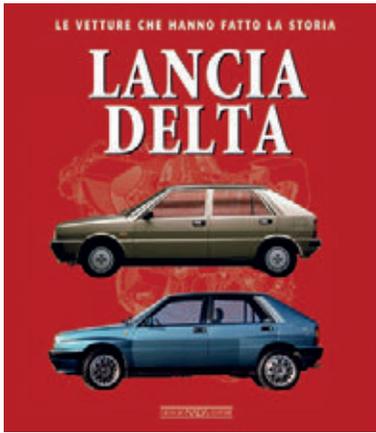
Mike Horn.

La spedizione "Drive to K2" (anche sopra): 10mila chilometri attraverso 13 paesi, dalla Svizzera al Pakistan, per poi scalare una delle cime più famose del mondo, a bordo di due G500 V8.



DELTA, UN SUCCESSO ITALIANO

Scaturita dalla matita di Giorgetto Giugiaro e presentata nei concessionari Lancia nel 1979, la Delta è stata una delle vetture più di successo - commerciale, oltre che tecnico - della Casa torinese. È questo il presupposto dal quale è partito l'appassionato, studioso e storico dell'automobilismo Francesco Patti per creare il suo testo dedicato al modello, che va ad arricchire l'apprazziatissima collana "Le Vetture che hanno fatto la Storia" di Nada Editore. Ma, come spesso accade nel nostro mestiere, confrontarsi con un'auto come la Delta, proietta l'autore in una dimensione che esula dall'aspetto puramente meccanico e interessa il costume, la società, la cultura di una nazione, in questo caso l'Italia. Sì, perché la storia della Delta è straordinaria: nella sua lunghissima carriera (15 anni) e con una miriade di versioni, allestimenti, motorizzazioni, declinazioni ha rivoluzionato l'immagine del marchio Lancia avvicinando nuovi acquirenti e rivolgendosi a una clientela totalmente trasversale, dal signore di mezza età che voleva una berlina compatta robusta e affidabile, alla donna in carriera alla ricerca di una vettura brillante e veloce per i suoi spostamenti fino all'appassionato di sport, seducendo un'intera generazione di automobilisti prima di tutto coi suoi 6 titoli Mondiali Rally consecutivi, record mai eguagliato, poi con modelli stradali leggendari come le "Integrale" e le "Evo". Una carrellata sul modello tutta da sfogliare e leggere, per scoprire anche alcune particolarità che magari non tutti conoscono. Perché la Delta, non smette mai di stupire...

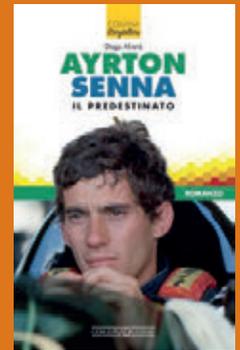


"Le Vetture che hanno fatto la Storia. Lancia Delta"
di Francesco Patti, Giorgio Nada Editore,
testo in italiano, foto b/n e colori, 125 pagine, 28,00 €

SENNA, IL ROMANZO DI UNA VITA

Sì, la sua è veramente una vita da romanzo. Lo ha capito anche Diego Alverà quando ha approcciato la vicenda entusiasmante, appassionante e unica di Ayrton Senna, uno dei grandi nomi non solo dei motori ma di tutto lo sport e perfino "della vita": dietro quello sguardo impenetrabile c'è sempre stato l'animo coriaceo e focoso dell'uomo latino ma anche la lealtà, la determinazione, la signorilità di un campione come se ne incontrano davvero pochi. E allora, invece di fare la solita cronistoria celata dietro il genere della "biografia", l'autore preferisce calarsi idealmente negli ingombranti panni di Senna e cercare di immaginarsi quali fossero i suoi pensieri, le sue paure, a cosa e a chi pensasse prima, durante e dopo le gare, partendo proprio da quel 1 maggio 1994 che, purtroppo, un dopo non lo ebbe. 27 capitoli che, pur basati su fatti realmente accaduti e narrati con tutti i crismi della storia e della tecnica che furono, portano il lettore in un vorticoso avvicinarsi di corse, curva dopo curva, non solo sull'asfalto ma anche fuori dall'abitacolo della monoposto. Un modo nuovo, accorato e a tratti commovente di raccontare la vita di un grande campione... "dedicato a tutti quelli che sfidano il futuro".

"Ayrton Senna. Il Predestinato" di Diego Alverà, Giorgio Nada Editore,
testo in italiano,
foto b/n, 310 pagine, 24,00 €

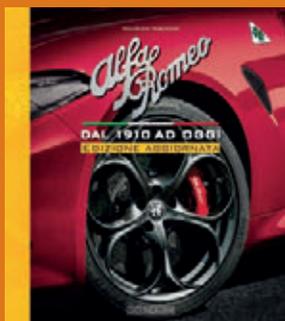


110 ANNI ALFA ROMEO IN UN LIBRO

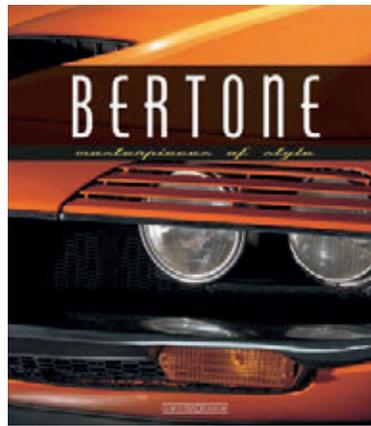
Nel 2010 a firma del compianto Maurizio Tabucchi esce la prima edizione di questo testo che festeggia il centenario del marchio del Biscione ponendosi come nuovo punto di riferimento per conoscere la sua storia. Oggi, quando sono trascorsi 110 anni da quel 24 giugno 1910 nel quale fu formato l'atto costitutivo dell'A.L.F.A., poi Alfa Romeo, viene presentato nelle librerie l'ultimo aggiornamento di "Alfa Romeo, dal 1910 a oggi", con appendici, revisioni, aggiunte e correzioni apportate da un altro profondo conoscitore della materia automobilistica, Leonardo Acerbi. Si possono sviscerare e comprendere le storie di vetture come la 1900, la Giulietta, la Giulia o l'Alfetta ma anche approcciarsi a rivivere indimenticabili pagine di sport, di imprese, uomini, tecnici, auto straordinarie e momenti leggendari - dalla Mille Miglia a Le Mans, dal Tourist Trophy al Mondiale Marche - tutti accomunati dal grande "Cuore Sportivo" che batte nel petto di ogni appassionato Alfa. Non possono poi ovviamente mancare le schede e la descrizione dei modelli prodotti dal 2017 (quando apparve l'edizione precedente di "Alfa Romeo, dal 1910 a oggi") ai giorni nostri, come la Stelvio o la Giulia e le loro sportive versioni Quadrifoglio Verde. A completare l'opera ovviamente sono presenti approfondimenti sul ritorno del marchio Alfa Romeo in Formula 1 in partnership con la Sauber, a

dimostrazione che il Biscione continua a infiammare il cuore degli appassionati.

"Alfa Romeo, dal 1910 a oggi" di Maurizio Tabucchi, aggiornamenti di Leonardo Acerbi, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 360 pagine, 40,00 € (38,00 per acquisti online)



BERTONE, CAPOLAVORI DELLO STILE



Si arricchisce di un altro importante volume la collana di Nada Editore dedicata ai maestri del design italiano "Masterpieces of Style", questa volta alle prese con la interessante vicenda dell'atelier Bertone. Il libro, con testi e curatela di Luciano Greggio, è una vera e propria galleria delle meraviglie, quelle ideate, studiate e concepite dal fondatore Giovanni, dall'indimenticato Nuccio e dai loro valenti collaboratori, fra i quali vanno annoverati nomi quali Giorgetto Giugiaro, Franco Scaglione, Marcello Gandini, Mike Robinson che, nella Bertone, hanno spesso trovato un importante trampolino di lancio. Una storia narrata nel dettaglio, con profonda dovizia di particolari, partendo da molto lontano, dall'attività di carradore che spinse Giovanni a "convertire" la sua opera dai carri per la campagna alle auto. Si passa poi alle linee fluenti ed esotiche degli anni '30, '40 e '50, ai grandi saloni

internazionali, alle corse per poi confluire nelle prime produzioni in serie affidate dalle Case, prima Alfa Romeo con le Giulietta, 2000 e Giulia Sprint, poi Fiat con le 850 Spider e X 1/9 e al consacrato fra i big del motorismo con vetture iconiche e leggendarie come la Lamborghini Miura e la Lancia Stratos. Si passa poi agli anni '70 cavalcata da Bertone con auto importanti come la Countach, la Ferrari 308 GTB, per arrivare a tempi più recenti con collaborazioni proficue come quella con Citroën. Il tutto corredato da tantissime immagini inedite e disegni provenienti dall'archivio dell'atelier.

"Masterpieces of Style. Bertone" di Luciano Greggio, Giorgio Nada Editore, testo in inglese, foto b/n e colori, 215 pagine, 48,00 €





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



Sopra, Ferrari Roma, MR, 1:18.
Sotto, da sinistra, Dodge Dart GTS 440 Hardtop 1969, Acme, 1:18. Aston Martin Vantage GTE 2019, Autoart, 1:18. Ferrari 340-375 MM Carrera Panamericana 1954, BBR, 1:12. Mercedes Benz 600 Pullman Limousine, CMC, 1:18.



LA QUIETE PRIMA DELLA TEMPESTA

TENUTASI APPENA PRIMA DEL FERMO TOTALE IMPOSTO DALL'EMERGENZA SANITARIA, LA PIÙ IMPORTANTE FIERA EUROPEA DI MODELLISMO NON HA DELUSO NEMMENO QUEST'ANNO, DANDO L'IMPRESSIONE DI UN SETTORE IN BUONA CRESCITA

di Bruno Libero Boracco

LA Fiera Internazionale del Giocattolo di Norimberga, edizione numero 71, si è svolta dal 29 gennaio al 2 febbraio scorsi, registrando una leggera flessione nel numero dei visitatori, che sono passati dai 66.876 del 2019 agli attuali 63.500, una diminuzione comprensibile, considerando il "problema coronavirus" che ha sicuramente ridotto l'affluenza. Gli espositori erano 2.843, provenienti da 70 Nazioni. Quest'anno non erano presenti il marchio nipponico Hasegawa, specialista delle scatole di montaggio, e Motor Max, produttore orientale di modelli in pressofusione. In compenso erano presenti per la prima volta nel settore modellismo l'olandese Toyumo e la cinese Mint Models. In linea generale ho notato una certa diminuzione nell'utilizzo della resina da parte dei maggiori produttori, che sono tornati alle riproduzioni in metallo pressofuso. Per le scale di riduzione continua il successo per l'1:18, aumentano le proposte per le scale 1:12 e 1:8, in calo la scala un tempo regina, l'1:43. I maggiori produttori erano presenti in forza e alcuni avevano già trasferito una parte della produzione in Bangladesh, scelta che si è rivelata competitiva nei costi senza rinunciare alla qualità, requisito essenziale nel campo del modellismo. La Minichamps, nel suo vasto spazio espositivo presentava una bella offerta di auto tedesche da strada e da pista, tre le quali si distinguevano in scala 1:12 la Porsche 911 R 2016 e in 1:18 l'Audi RS6 Avant e RSQ3 2019, Alfa Romeo GTA 1300 Junior, le BMW 2800 CS

1968, CSI 1971, 2500 1968, 635 CSI 1982, 318 IS 1994, 730i 1986, 535i 1988, le Mercedes Benz G-Model 1980, 190 E 1982, 190 2.5-16 Evo 1 1989, la Opel Kadett D 1980, le Porsche 911 Carrera coupé e cabrio 1983, 911 GT2 RS 2018, 718 Cayman GT4 Clubsport 2020, 911 Carrera 4S coupé e cabrio 2019, 911 GT3 RS 2019; le Volvo 740 GL berlina e break 1986, Volkswagen Passat Variant 1980. La francese Norev aveva un programma che in scala 1:12 prevedeva la Ford Mustang Fastback 1968, le Jaguar E-Type cabriolet e coupé 1962, le Porsche 917 K primo posto alla 24 Ore di Le Mans 1970 e 1971. In scala 1:18 le Porsche 356 coupé e Speedster, le Renault Mégane RS e Twingo 1993, la Ford Fiesta XR2, le Citroën Traction Avant 11B faux cabriolet 1938 e cabriolet 1939, Ami 8 berlina e break, le Chevrolet Corvette coupé e cabriolet 1969, la Ford Escort Cosworth 1992, le Mercedes Benz 500 SL 1989, 230 e 230 T 1982, Maybach S 650 cabriolet e S650 2018, le BMW 330i 2019, M5 2018, Z4 2019, 850i 2019, Peugeot Partner. L'orientale IXO aveva un ampio catalogo, disponibile solo in pdf: in scala 1:8 per la serie in kit Diamant, era prevista una molto realistica Porsche 917 K e per la collezione PRX montate, sempre in scala 1:8, l'Alpine A 110 1600S e la Jeep Willys MB US military version. In scala 1:18 c'era una serie di auto da rally del presente e del passato: Hyundai i20 WRC Monte Carlo 2018, Ford Fiesta WRC Rally Catalunya 2018, Talbot Sunbeam Lotus WRC 1982, Opel Manta RAC Rally 1983, BMW E30 M3 Tour de Corse

1988, Toyota Celica Turbo 4WD Rally Monte Carlo 1993. La tedesca Schuco, che gioca in casa, in quanto la sede è nei pressi della città di Norimberga, aveva in serbo delle notevoli novità: in scala 1:12 la Mercedes 300 SL gullwing e le Porsche 911 Turbo e 911 Speedster; in 1:18 in metallo la BMW Isetta Polizei, la Porsche 550 spyder Le Mans 1955, la Cooper T51 G.P. Aintree 1959, Mercedes 280 SL con capottina chiusa, Steyr-Puch Haflinger; nella stessa scala, ma in resina, erano annunciate la Volkswagen Maggiolino 1951, Opel Diplomat A coupé, Bitter CD, Mercedes-Maybach Vision Ultimate Luxury. La fenomenale CMC, che quest'anno festeggiava i 25 anni dalla fondazione, ci stupiva con la Mercedes Benz 600 Pullman in scala 1:18 nelle varianti Limousine, Limousine with Sliding Roof, Landaulet, Saloon "White Swan", Limousine "Red Baron", Limousine with Sliding Roof "King of Rock'n Roll". Le altre nuove proposte erano, sempre in scala 1:18, le Mercedes Benz Typ SSK 1928, SSKL 1931, le Ferrari 275 GTB/C negli allestimenti NART Le Mans 1966, 500 km del Mugello 1966, Tourist Trophy 1966. Per la francese Solido, azienda in netta crescita, il vasto programma prevedeva una bella novità per noi italiani, l'A112 Abarth V serie del 1982 declinata anche nella variante utilizzata nei rally dall'importatore Lancia per la Francia, Chardonnet. Le altre nuove proposte erano: Porsche 964 3.8 RS 1990, BMW E36 coupé M3 1990, Shelby Mustang GT500 2020, Dodge Challen-

ger SRT 2020, le McLaren F1 e 600LT 2019, le Renault Twingo MK1 1993, R17 TL 1976, R8 Major 1967, R8 Gordini 1100 1967, le Dacia Duster MK II civile e Gendarmerie, Volkswagen Caddy MK1 normale e Custom 1982. Gli italiani erano rappresentati da marchi artigianali di qualità: Tecnomodel, BBR, Look-Smart e MR. La Tecnomodel aveva in esposizione in scala 1:18 le Ford Escort II RS Turbo DRM Zolder 1980, Ford Escort II RS Turbo Norisring 1978, Lotus 18 F1 G.P. di Monaco 1961 (pilota Stirling Moss), McLaren Speedtail sia in scala 1:18 sia 1:43. La MR esponeva in scala 1:18 le Ferrari F8 Tributo, SF8C Stradale, Roma, 812 GTS, Lamborghini Aventador S; LookSmart aveva in vetrina in 1:43 le Ferrari F8 Tributo e F8 spider, Roma, 812 GTS, Lamborghini Sían FK37, le Bugatti Chiron e Divo. La BBR svelava un programma che comprendeva in 1:12 le Ferrari 340-375 MM Carrera Panamericana 1954 e 488 Pista, in 1:18 le Ferrari Roma, SF 90 stradale, F8 Tributo, F8 Tributo spider, 488 Pista 2018, 488 GT3 2020, 315 S e 375 SS 24 Ore di Le Mans 1957; in scala 1:43 le Ferrari Roma e 488 Challenge 2020. In scala 1:18 il programma prevedeva anche la Lancia Delta Integrale 8V Safari Rally 1988 e 1989, Pagani Huayra Roadster BC. Come consuetudine, nel fine settimana si è svolta la tradizionale borsa scambio alla periferia di Norimberga, ospitata nei locali dell'Ofenwerk, dove si trovano anche delle officine specializzate nel restauro di auto e moto d'epoca. ■



Fiat 642 RN2 Bartoletti car transporter
Maserati 1957, CMR, 1:18



Daimler Double-Six Series 2
Vanden Plas, Corgi, 1:43



Volkswagen T1 van, Hornby 1:76



Cord L-29 coupé 1929, Esva, 1:24



Ford Falcon Rally Monte Carlo
1963, Goldvarg, 1:43



Porsche 917 K, Diamond di IXO, 1:18



Licorne 11 CV Rivoli 1938, IXO, 1:43



Il prototipo della Mercedes
Benz 300 SLR Uhlenhaut coupé
1955, Lemke-Collection, 1:18



Volkswagen LT45 LWB Rally Assistance
Rothmans Porsche, IXO, 1:43



Polonez 1500, Leoni, per un'iniziativa
editoriale della DeAgostini Polonia, 1:18



Bugatti Divo, LookSmart, 1:43



Triumph Speed Twin 1939,
Minichamps, 1:12



BMW 635 CSI 1982, Minichamps, 1:18



Citroën Traction Avant 11B
cabriolet 1939, Norev, 1:18



Chevrolet Corvette cabriolet 1969,
Norev, 1:18



Mercedes Benz 300 SL
coupé, Schuco, 1:12



Set Opel Blitz con Porsche 356,
Schnoco, 1:43



A112 Abarth V serie 1982,
Solido, 1:18



Renault R8 Major 1967,
Ssolido, 1:18



Lotus 18 F1 G.P. di Monaco 1961,
pilota Stirling Moss, Tecnomodel, 1:18



Bentley Blower N. 1 del 1932
che partecipò alle 500 Miglia
del circuito di Brookland, TSM, 1:18



Peugeot Concept E-Legend,
ottomobile, 1:18



Prototipo della Chevrolet Corvette
ZR1, Zmodels, 1:18



BMW E30 M3, GT-Spirit, 1:18



Vespa 50 Special, New Ray, 1:16



SHOP

€ 29.00



T-SHIRT DONNA SCOLLO TONDO

T-shirt donna manica corta 100% cotone. Scritta "AUTOMOTOCUB 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 "AUTOMOTOCUB 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



€ 4.00

SPILLA/PIN DA GIACCA

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



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

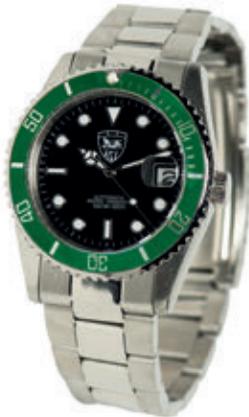
Guanti mezza dita in pelle e cotone traforato - chiusura con velcro. Colori disponibili marrone e nero. Taglie da S a XXXL (XXXL solo marroni)

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.



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 anti strappo, 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 05/2020

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

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

ASISHOP

T-SHIRT DONNA SCOLLO TONDO	
<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL	<input type="checkbox"/> Blu petrolio <input type="checkbox"/> Dark Grey
	<input type="checkbox"/> Beige (logo ASI in similpelle)
	€ 29,00
T-SHIRT UOMO SCOLLO a V	
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	<input type="checkbox"/> Bordeaux <input type="checkbox"/> Dark Grey
	<input type="checkbox"/> Blu petrolio (logo ASI in similpelle)
	€ 29,00
POLO UOMO MANICA CORTA con zip	
<input type="checkbox"/> Beige <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu petrolio	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL
	€ 37,00
GUANTI GUIDA MEZZE DITA PELLE colore nero	
<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	
	€ 23,00
GUANTI GUIDA MEZZE DITA PELLE e COTONE	
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL (solo marroni)	
<input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Nero	
	€ 21,00
CAPPELLINO BASEBALL in spandex tessuto tecnico	
<input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu Royal	
	€ 13,00
CAPPELLINO BASEBALL in cotone (riferimento foto ASI SHOP ottobre 2018)	
<input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Beige <input type="checkbox"/> Verde <input type="checkbox"/> Bordeaux <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> 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 CRONOGRAFO MODELLO GRIF	€ 140,00
OROLOGIO UNISEX	€ 95,00
OROLOGIO AUTOMATICO SUB JUBILEE art. OR00003	€ 180,00

OROLOGIO AUTOMATICO SUB OYSTER art. OR00004 novità	<input type="checkbox"/> Ghiera Verde	€ 180,00
OROLOGIO CRONOGRAFO 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	<input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Argento	€ 20,00
CAR BADGE PER RADIATORE	Grande (90x80) <input type="checkbox"/>	€ 35,00
	Piccolo (65x58) <input type="checkbox"/>	€ 30,00 novità
ZAINETTO MULTITASCHE		€ 25,00
BRACCIALETTO CON CIONDOLI E PERLE (rif. foto ASI SHOP febbraio 2020)	<input type="checkbox"/> Perle bianche <input type="checkbox"/> Perle argento	€ 27,00
PORTACHIAVI	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu	€ 8,00
SPILLA/PIN DA GIACCA		€ 4,00
BORSONE VINTAGE WEEKEND		€ 40,00 novità
COVER PER SMARTPHONE	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> 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

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 copripauto 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.cerchiautodepoca.com - tassi.davide@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.



Mauro Pascoli
RICAMBI E ACCESSORI

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
per le aperture straordinarie
del Museo Vespa / Collezione Mauro Pascoli.



UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!

Via Faentina 175/a /Centro commerciale Mir
48124 - Fornace Zarattini - 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



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

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.navalineasport.it
info@navalineasport.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 D/F/L/R	AUTOBIANCHI 112
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.

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, volantini Nardi d'epoca, trofei, programmi di gare, oggettistica e automobilia rara.
Automobilia Marcello - 334 8607277 - arcaba.marcello@gmail.com - www.automobiliamarcello.com. Ampia disponibilità di distintivi, stemmi, portachiavi e oggetti smaltati, rari e introvabili più 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.

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

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.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di Citroën DS, Tracção 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 è 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; disponibilità 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@officinarratto.it - www.officinarratto.it - Restauro e preparazione Lancia Fulvia per Rally e regolarità. 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 ricostruzione restauro di ogni aspetto della meccanica modelli Maserati 50-80.

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



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

"30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA SOVRALIMENTAZIONE"

SPECIALE SIERRA COSWORTH

KIT TURBO SI300
PRESTAZIONI SUPER!

REVISIONE TURBO
CON PARTI ORIGINALI (ASI TARGA ORO)



e elvezio esposito
Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO



Tapezzeria 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

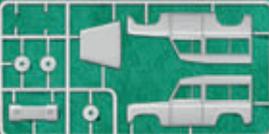
9-10 Maggio
Capannelle (Roma)

TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI A 200 EURO



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

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**



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. Automobiline 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@giolittiricambiatodepoca.com - www.giolittiricambiatodepoca.com. Disponibilità immediata di capote in versione originale elettrosaldate, in tessuto, tela doppia gomata e in PVC, su misura per la vostra auto italiana Alfa Romeo, Fiat e Lancia ed altri marchi europei.

Autotapezeria 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, viple, 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 Autotapezeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Ricostruzione, restauro, anche su campione, di capote auto classiche attuali, naz./esterne, 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.autofficinatea.it / officinatea@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.abarthandronico.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.

Borghi Automobili - MI - Tel. 02 474051 Fax 02 4222996 - info@borghiautomobili.it - www.borghiautomobili.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 1/2x10" 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 - tassi.davide@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

dal 1940

giolittiricambiautodepoca.com

Tanti nuovi ricambi auto classiche ed instant classic italiane

+39 3391464360

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

SEGUICI SU

f Instagram

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

Automobilia 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. Alfa 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-messina@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 bronzie, 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 - brg-moss@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 marmitta 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 - casarinrola@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 - clfspinari@libero.it. Tutti i ricambi per Jeep militari-Fiat AR 51 59-AR76-Land Rover.

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@coppola-oldtimer.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 fero, 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.

GMA

SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR E TYPE

FANALE POSTERIORE | GRUPPI MARMITTE COMPLETO | VALVOLA ESPANSIONE V12 | CONVERSIONE ACCENSIONE ELETTRONICA V12

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM VIA RIVIERA 39 - PAVIA
TEL: 0382-525429 0382-523630 EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

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

AUTOFFICINA FERRARESE SRL

P.I. Nazario Ferrarese

Restaurazione auto storiche • Riparazioni Auto e veicoli Speciali • Autronica

Via Darsena, 40 Ferrara - Tel. 0532.761420 - Fax 0532.763576
www.ferrarese-group.it

REVISIONI: Via Mascagni, 13 FE - Tel. 0532.977657

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste

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

CARROZZERIA: lamierati, guarnizioni, tappeti interni colorati, cristalli, manigliera, 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.

Ampla disponibilità di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manico 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, alzavetri, cerchioni orig. Borrani, Alu, ferro, volantini 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 - 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

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.

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@chromaturabon.com - www.chromaturabon.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 mozzi 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 cessione 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 - amerigorici@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

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

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



ORAM

1951
SOSPENSIONI Snc

Via Rasori 2 20145 Milano
Tel. 02 49 89 884
info@oramitalia.com

SOSPENSIONI
CENTRO FRENI
COMPONENTISTICA
(anche su misura)



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 | giancarlovalva@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@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.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 ultrarentennale.

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 Gurioli 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@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.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 reggispinta, giunti albero di trasmissione, crociera, 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.

21. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

Agenzia Agugini Sas - MB - 02 / 96320107 - www.aguginisas.it. Pratiche e reimmatricolazione, iscrizione Registri storici - Collaudi motorizzazione e CPA, valutazioni e perizie - Veicoli storici di origine sconosciuta, demoliti, radiati d'ufficio, di provenienza estera, senza documenti.

Agenzia Autosprint - CR - Tel. 0373 84850 - Fax 0373 252514 - www.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazione 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 - Revisori veicoli ante anni '60.

Studio Nicolini Bruno Snc - RE - Tel. 0522 558130 - afra@afra.it - 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: motori, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria sciolta.

Il Lamierista di Trevisi

Restauratori Automobili d'Epoca

Prototipisti e batilustra - Restauratori esperti nelle fasi di lastratura e assemblaggio delle vostre automobili storiche e sportive - Produzione artigianale di ogni tipo di lamiera in alluminio, ferro e ottone - Costruzione a mano di qualsiasi paraurto con ramatura 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
trevisifabrizio@gmail.com - www.illamierista.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
Contakn completo con fusione e rinvio Lambretta D - LD 125cc. - C - LC		€ 200,00
Pregi cromati cofani Lambretta LD tutte le versioni		€ 60,00
Sella anteriore in pelle completa Lambretta A(m) prima serie	-su richiesta-	€ 240,00
Costakn rettangolare Lambretta LD '57		€ 50,00
Portaruota meccanismo scorrevole Lambretta LD '57 nichelato	€ 80,00	cromato € 110,00
Sella completa bicolore Lambretta 150cc. Special	-su richiesta-	€ 200,00
Portaruota Lambretta TV prima serie	-su richiesta-	€ 70,00
Pedane passeggero Lambretta 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

dal 1944
f.lli **rossi**
PNEUMATICI

...la sicurezza di una scelta

via dell'Elettricista, 6/a - 40138 Bologna
tel. - fax 051.35 99 09
posta@flirossi-tyre.com

www.facebook.com/flirossityre

flirossipneumaticisrl

Puoi pagare con
nexi
pay)))



**SCONTI
SPECIALI
RISEVATI AI SOCI**



Pneumatici per auto da collezione

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 in pieno rispetto dell'originalità, ampia disponibilità di fanaleria in genere dalle origini agli anni '80.

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 originali Carello, Altissimo, Elma, Siemens 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 sottovuoto 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. Repetibilità 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.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpassoricambiautodepoca. 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 Ampia disponibilità di fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc. per vetture Lancia d'epoca.

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento di magneti e bobine auto, moto, scooter, trattori, ciclomotori ecc. Riavvolte anche in olio (a richiesta). Magnetni 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 - oldtimerteile@bluewin.ch. Magnetni Marel-

li, 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@ingranaggiatina.it - www.ingranaggiatina.it. Cambi ravvicinati - Coppie coniche - Differenziali autobloccanti - Scatole guida dirette - Semiassi rinforzati - Pulegge e particolari in Ergal.

24. INTERNI AUTO

Autotappezzeria 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 - 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 massima attenzione ai dettagli.

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.restoringantiquecars.it
www.oldtimer-restaurierung.it

SPECIALISTI IN RICAMBI

GMA

MG

 DEVIO FRECCHE MIB OT	 GALLEGGIANTE CARBURANTE	 STRUMENTO CARBURANTE	 BOCCIA LAVAVETRO
---	--	---	---

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM VIA RIVIERA 39 - PAVIA
TEL: 0382-525429 0382-523630 EMAIL:INFO@GMAJAG.NET

GIORDANO NICOLA

Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilità di modanature, maniglie, ghiera, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafanghi, cofani, fondi, lamierati vari, ecc.



TORINO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it

ROLANDO FRANCESCO CASARIN



**HOBBISTA SCAMBISTA - RICAMBI
ALFA ROMEO STORICHE DALLA 1900 IN POI**

ALBERI A CAMME, BRACCI E BRACCETTI, BRONZINE DI BANCO E BIELLA, BULBI TEMPERATURA E PRESSIONE ACQUA/OLIO, COPPIE CONICHE 8/41 - 9/41 - 10/41 - 10/43, CUSCINETTI, DEVIO LUCI, DINAMO E REVISIONI, FARI E FANALI, FRIZIONI, GALLEGGIANTI BENZINA, IDROSTOP, MASCHERINE, MINUTERIE VARIE, MOTORINI AVVIAMENTO E REVISIONI, POMPE ACQUA E KIT REVISIONE, POMPE BENZINA, POMPE FRENI E REVISIONI, PULEGGE, SEMIASSI, SERIE GUARNIZIONI MOTORE, STEMMI, SILENTBLOCKS, SPINTEROGENI, VALVOLE MOTORE, VENTOLE, ETC. AUTOMOBILIA, MANUALI, CARATTERISTICHE TECNICHE ED INFORMATIVI ALFA ROMEO.

MILANO - Tel.: 329 3556248 - 338 5848138
casarinrolando@hotmail.com

RESTAURO-CARBURATORI

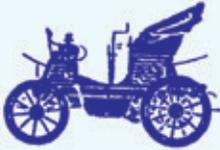


WEBER
SOLEX
DELLORTO
SU
STROMBERG
ZENITH



WWW.CARBURATORIGERMANI.COM
Via Papini 9/A - 43036 Fidenza (PR) tel. 0524 525616 - cell. 335 6621130

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

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, viple, 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, spediendo 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, semplici 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.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsporpassoricambiautodepoca. Disponibilità di panneleria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

Lucio Paolini Tappezzeria Auto - AN Tel. 071 66616 - Fax 071 7960098 - info@lucioapaolini.it - www.lucioapaolini.it.

Rifacimento e riparazione interni attuali e d'epoca, con tessuti skay, viple, 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, braccioli, 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 seccate, o con pelature, graffi, abrasioni, ecc...; realizzazioni speciali con effetto perlato/metallizzato; 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, braccioli, 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@officinaratto.it - www.officinaratto.it - Preparazione delle 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.tuttolam-



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



bretta.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 piu' 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. Disponiamo di 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.

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V. Vivaldi 2 - Quattrostrate - Casciana 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/sport/furoriser 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.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsporpassoricambiautodepoca. 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.

Restauro 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

SPECIALISTI IN RICAMBI TRIUMPH SPITFIRE







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

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. Rinvoltte 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 - amerigoric@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 - casarinalfa@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, proutari 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@manualiauto.com. Libretti di uso e manutenzione, cataloghi delle parti di ricambio, manuali d'officina per auto e moto, riviste, foto, depliants vendo.

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 depliants, 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. Marmite 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 - amerigoric@libero.it. Dispongo di marmite e collettori per auto di varie marche e modelli.

Brezzi Samuele Collezionismo - AR - Tel. 347 0822722 - www.brezzisamuele.com. Ampia disponibilità di marmite 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.

DECALCOMANIE

TRASFERIBILI - AD ACQUA - ADESIVI

PER TUTTE LE MOTO e BICI d'Epoca italiane e straniere



www.motortransfers.it / info 360 933010 Gianluca

AMPIA DISPONIBILITA' DI RICAMBI PER AUTO NAZIONALI ANNI 50-70, ANCHE IN STOCK

Amerigo Ricambi



BRESCIA - Tel. 339 6145628 info: amerigoric@libero.it

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 marmite 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 - patavinatas@tin.it - Componenti speciali di meccanica per autostoriche 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.

CLASSIC & SPORTS CARS RESTAURI TOTALI E PARZIALI DI PORSCHE ALFA ROMEO E AUTO INGLESI



Via Fossano, 37/A - 22063 Cantù - Como
tel./fax 031 700809 - 330 402699

www.acr-auto.com

RESTAURO E CONPRUVENITA AUTO D' EPOCA
AUTOVIGANO
CONCESSIONARIA MULTIMARCA

AUTOFFICINA - CENTRO REVISIONE
AUTO - MOTO - FURGONI - TRICICLI - QUADRICICLI

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 oro ASI con perizia tribunale
FERRARI 360 MODENA, auto super tagliandata - pompa acqua, cuscinetti, cinghia distribuzione, gomme, freni, centralina e motore.
ALFA ROMEO GIULIETTA, colore oro metallizzato - omologata ASI oro, perfetta.
LAND ROVER, restauro totale maniacale.

autoviganoclassic@gmail.com - maestromauro@icloud.com

LABANTI&AMANTI



Restauro carburatori di tutte le marche
Restauro meccanica di auto classiche, sportive e speciali
Esperienza di mezzo secolo su veicoli da pista e rally

Via Rigosa 4 - 40069 Zola predosa (BO) Tel. e fax : 051 753250
www.labantieamanti.it - info@labantieamanti.it

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

Bergia Paolo

Restauro Auto d'Epoca



Officina specializzata *Alfa Romeo*

Via Bignone, 85
Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (TO)
Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it
www.alfabergia.com



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. Siamo 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 cambi 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 - brgmoss@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 - casarinrolando@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranag-

gi 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 elencate, 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 - cllfspinardi@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.

Epoca Car - VE - & 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 - 89giac@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@gmajag.net - www.gmajag.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, soffietti, 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, marmitte ad espansione, accensioni elettroniche, freni a disco, ammortizzatori, frizioni, cambi a 5 marce.

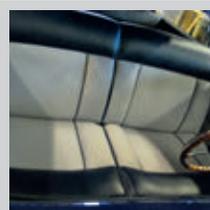
Negro Ricambi

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 Arceviense, 230/c
60019 Vallone di Senigallia (AN)
Tel. 071 66616 - info@lucioapaolini.it
www.lucioapaolini.it



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 7972039
info@autosprintcrema.it • www.autosprintcrema.it



Autosprint • Agenzia Autosprint

Elettrauto Franco Srl di FRANCO RODIGHIERO Elettrauto d'altri tempi

36015 SCHIO (VI) - VIA DELLA POTARA, 41 - TEL. OFF. (0445) 526460 - FAX 530052



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.



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.ricambi Jeep.com - turi@ricambi Jeep.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 - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

33. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Funo 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 9000 mq 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 32861150 - 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 autovetture classiche nazionali ed estere, 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 - Prevediamo su richiesta, spedizione immediata.

F.lli DEMINICI

www.deminici.it
Via Piemonte, 37
z.a. Cornegliana
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.

MERCE PRONTA CONSEGNA EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO.

catawiki

Vendi la tua auto d'epoca online

I nostri esperti selezionano ogni settimana più di 150 auto d'epoca.

Vuoi saperne di più? Inviaci una e-mail a:
vendite@catawiki.it

catawiki.it



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.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpassaricambiautodepoca.com. 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.rivellafatelli.it - info@rivellafatelli.it. Stampaggio in piccola e media serie di articoli in gomma, realizzati a campione o su dis-

egno, per impianti frenanti di autovetture 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.

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



Virgino Brambilla

dal 1960

**SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE**

Virgino Brambilla snc - Oggiono (LC)

Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670

PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL

www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it



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



PORSCHE
ASTON MARTIN

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

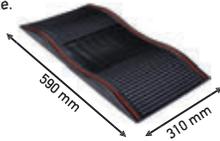
Produttore parti Aston Martin in esclusiva per:

Sole Licensed ASTON MARTIN - LAGONDA - Parts 1948 /1965

www.jaguar-aston.com

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

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

Dragon

HOBBYSTA - SCAMBISTA - RICAMBI
RICAMBI ALFA ROMEO ANNI 50 - 60
angelodragoni43@gmail.com
338 - 9369456

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.

Borghi 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

Borghi 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.

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 telastica 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.it - info@automobilidepoca.com. Restauro con profonda professionalità automobilistica di 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 Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923.

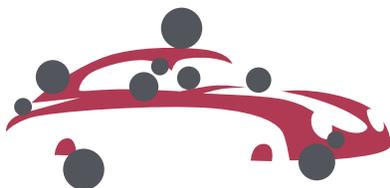
Autofficina Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Restauro integrale di qualunque auto classica e sportiva - specializzati in Alfa Romeo anni '50 '60 '70.

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. **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.

AIRCOOLED



PORSCHE 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

Maggiolino Garage di Vincenzo Muzzio | Via A. Grossich, 16 | 20131 Milano | Cell. +39 335 5746583 | maggiolinogara@gmail.com

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

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauro automobili d'epoca dagli anni '50-'60. 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 - cifspinardi@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 - coppolaoldtimer@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, Tracron 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@farallirestauro.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoristrada 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.

Centro Lariano Fuoristrada di Spinardi Cesare

1968
50
ANNIVERSARIO
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 - cifspinardi@gmail.com

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 motore: verniciatura esterna; trattamento interno; filettatura a mano; applicazioni Decas.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - & 0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuani Enrico.com info@vertuani Enrico.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: Tracron 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.

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. **Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigor@libero.it.** Comprando riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori.

GMA SPECIALISTI IN RICAMBI TRIUMPH TR

POMPA CARBURANTE
 MOTORINO AVVIAMENTO TIGA TR4
 MARCIO TRIUMPH TR3
 DEVI FREGGE

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM
 VIA RIVIERA 39 - PAVIA
 TEL: 0382-525429 0382-523630
 EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

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 Aلسano (PC)
 Tel 0523 244111 - Fax 0523 945884
 info@aylmer.it
 www.aylmermotors.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

TURI GIUSEPPE
 Via Berretta Rossa, 66/2
 40133 Bologna
 Tel. 051/384831
 Fax 051/388465
 http://www.ricambi Jeep.com
 e-mail:turi@ricambi Jeep.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  **SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA** **SPORT CARS AND CLASSIC**

I 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 Filichito, 31 - 80040 VOLLA (NA) ITALY
Tel. e Fax +39 081 7732 846 cell. 347 8543 877 - info@coppolaoldtimer.com

The COVENTRY Garage

RESTAURO AUTO STORICHE
di tutte le marche
Specialisti Jaguar XK • E

SEMPRE DISPONIBILI PROGETTI DI RESTAURO XK IN VENDITA

Via Pioppone, 10 - Nogara - VERONA
Tel. 348 3527366 - Fax 0442 50619 - www.thecoventrygarage.it

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualiuto.com - luperini@manualiuto.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, 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 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 rettificata, finitura a pezzi e revisione completa del motore.

45. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: tel.: 360 933010 - www.motortransfers.it - Ampia

C.R.S. Centro Restauri Storici **Esperienza Pluritrentennale**
F.lli Tramontana

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

disponibilità di decalcomanie 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.brezzi-samuele.com. Ampia disponibilità di rivestimenti su misura per selle di motocicli nazionali.

47. SELLERIA, TESSUTI

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel. / fax 035300089 www.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.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 celo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali omolog. ASI, orig. per vetture italiane e estere. Consulenza

za per vetture inglesi e realizzazione 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 e o tessuto originale per Citroen DS, Traciton 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, Ballia, 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.

GBAUTO500 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, Ballia, 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@lucioapaolini.it - www.lucioapaolini.it. Rifacimento e riparazione di interni attuali e d'epoca, con vari tessuti: skai, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

Marmorini Angio 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 volanti in pelle.

RC Autotappezzeria - TV - Tel. / Fax 0423 949614. Riparazione - ricostruzione - restauro della selleria di auto classiche e attuali in qualunque materiale.

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.G. snc di Renato Cicia & C.

- TAPPEZZERIA AUTO
- RESTAURO AUTO D'EPOCA
- INTERNI AUTO IN PELLE

• Pannelleria • Braccioli
• Cielo • Capotes
• Moquette

"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

Via delle industrie, 10 - 31010 Chè di Fonte (TV) - Tel. e Fax 0423 949614
pec: ro-ciciasnc@legalmail.it - info@ro-cicia.com - www.ro-cicia.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 **SI** - SPEDIZIONI GIORNALIERE
SI RILASCIANO CERTIFICATI D'IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO

Chiamateci o scriveteci per un preventivo

VISA MASTERCARD

Agenzia Aguggini sas

di Troubetta 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

SAURO SQUERZANTI



RICAMBI FIAT TOPOLINO

- Vasta gamma impianti elettrici 500 A-B-C - Balilla 3/4 marce - 1100 A-B-E-BL
- Kit tappezzerie 500 A-B-C

www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it
 Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147

www.casadelcontachilometri.it

Casa del contachilometri

di Giuseppe Pedota

- Riparazione e restauro strumenti per Auto, Moto e Nautica
- Cruscotti Fiat 500-600-1000
- Tripmaster per Rally auto storiche

Via Parmeggiani, 2/2 40131 Bologna
 Tel. 051 521140 - 552274 - info@casadelcontachilometri.it

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 pompe 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; resa 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.cicognaniguarnizioni.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,

PAPURELLO

Via Trento, 4 - Settimo Torinese
 Tel. 011 8000149

RIPARAZIONI AUTO INNOCENTI E INGLESI




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

speciali e attuali su carrozzerie 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 Matino Ambrogio - TO - TEL.0121 52987 - FAX 0121 542993 - What's app: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@matino.eu - dessy@matino.eu. Costruzione di valvole, su disegno o campione, per auto e moto classiche, sportive e speciali.

55. VOLANTI

Borghì 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.

Elvezio 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 dispendio 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.

www.brezzisamuele.com

REPLICHE MARMITTE PER MOTO D'EPOCA



Kawasaki Z900-Z1000 BMW R80-GS-Dakar

Brezzi Samuele COLLEZIONISMO

RIVESTIMENTI SELLE SU MISURA

MADE IN ITALY

VISITA IL SITO PER ALTRI RICAMBI
 cell: +39 347 0822722 - info@brezzisamuele.com

AUTOTAPPEZZERIA CLASSICA

By Olmi

CON ESPERIENZA PLURIENNALE NEL RESTAURO DI INTERNI CON PELLI E TESSUTI ORIGINALI. OMOLOGABILI ASI.

Classica by Olmi di Umberto Olmi
 Via Bottaia, 30 - Bottegone (PISTOIA) - Tel. 0573 544896
info@classicabyolmi.it - www.classicabyolmi.it



INGRANAGGI PRINA
 SINCE 1970

Cambi ravvicinati
 Differenziali autobloccanti
 Coppie coniche
 Scatole guida dirette
 Semiassi rinforzati
 Pulegge e particolari in ergal

Via Buozzi, 10/12 - Ponderano (BI)
 tel/fax 015 541355
 cell 348 1699960
info@ingranaggiatina.it
www.ingranaggiatina.it

Seguici su FB!
 Prina ingranaggi



Borghi Automobili

La più grande disponibilità di ricambi per auto inglesi pronta consegna.

Consulenza telefonica - Spedizioni giornaliere

AUTO GLYX Lumention Moto-Lita SU

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>

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORIE AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

IN TUTTI I PERIODI, I MIGLIORI AFFARI

APERTURA AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO 08:00 - 22:00 DOMENICA SU APPUNTAMENTO



SUPERPREZZO SOLO DA SILVAUTO
ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA (STRADALE) 11/1965, Condizioni immacolate da concorso, vettura di altissimo prestigio collezionistico.
**ORIGINALE AL 100%
PRODOTTA SOLAMENTE IN 488 ESEMPLARI**
€ 329.000



SOLO DA SILVAUTO
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



RARA DA AVERE
FIAT DINO COUPE' 2400 TIPO 135 BC, 03/1971, Targhe (BO 44...) e libretto a pagine orig. dell'epoca - Condizioni immacolate da concorso, vettura di altissimo prestigio collezionistico.
VEETTURA ITALIANA DA SEMPRE MOLTO RARA PRODOTTA IN SOLI 2.398 ESEMPLARI
€ 60.000



RESTAURO TOTALE UNICA
ABARTH 1300 SCORPIONE FRANCIS LOMBARDI, 08/1970, Iscritta Asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica, targhe BS 30..... e documenti originali.
ISCRITTA AL REGISTRO STORICO ABARTH CON ATTESTATO DI REGISTRAZIONE
€ 59.500



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)



SUPERPREZZO
ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12 130CV, 01/1973, targhe (CR 32...) dell'epoca, vettura in ottime condizioni, volante a calce con corona in legno Hellebore.
ISCRITTA ASI
€ 13.500



UNIPROPRLETARIO ECCELTA
ALFA ROMEO ALFASUD 901.A 1^ SERIE, 12/1973, targhe (BG 34...), vettura perfettamente conservata, disponibile book service completo.
INTONSA
€ 13.500



SUPER RESTAURO MANICATALE
ALFA ROMEO ALFASUD 901.A 1^ SERIE, 02/1975, vettura super restaurata, Autoradio BLAUPUNKT originale dell'epoca e mangiasette GRUNDIG AC 12 Cinture di sicurezza anteriori e posteriori, Tendine parasole posteriori.
PERFETTA
€ 12.000



SUPER AFFIDABILE
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



PERFETTA DA AVERE
BMW M3 E30 1^ SERIE, 05/1987, targhe (SI 41...) e documenti del periodo, Condizioni maniacali, perfetta, pronta all'uso.
TETTO APRIABILE - POCHI CHILOMETRI
€ 55.000



SUPERCONSERVATO
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.
UNIPROPRLETARIO - KM. 54.847 ORIGINALI
€ 10.000



SUPERCONSERVATO
FIAT 131 1300 S MIRAFIORI 1^ SERIE, 07/1975, Targhe (PV 33...) e documenti originali dell'epoca - da vedere e provare.
ECCEZIONALE CONSERVATO OMOLOGATA ASI 3^ GRADO TARGA ORO
€ 6.500



SUPER RESTAURO
ALFA ROMEO GIULIETTA 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



SUPERCONSERVATO
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



ULTRAECCELTA
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



DIVERTENTISSIMA
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



SUPERMANICATA
FIAT BARCHETTA 1.8 1^ SERIE 130CV, 06/1996, Targhe (AH...) e documenti originali dell'epoca - Iscritta Asi con certificato di rilevanza storica.
DA VEDERE E PROVARE
€ 7.500



SOLO DA SILVAUTO
LANCIA FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8, 05/1963, Interni in Pelle blu, VETTURA TOTALMENTE RESTAURATA - SPORTIVISSIMO ED ELEGANTISSIMO ABBINAMENTO CROMATICO.
OMOLOGATA ASI ORO
€ 75.000



DA AVERE
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



SUPER CONSERVATO
ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR TIPO 105.30, 03/1973, targhe (TV 26...) originali dell'epoca.
RARISSIMO E SPORTIVISSIMO ABBINAMENTO CROMATICO
€ 28.500



SUPERPREZZO
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



SUPERPREZZO
MERCEDES BENZ 300 SL 24V R129 CON HARD TOP, 03/1989, KM 116.267, Cambio Automatico, Interni in tutta pelle Nera. Inserti in radica, Autoradio originale, Aria Condizionata.
ISCRITTA ASI - UNICO PROPRIETARIO COMPLETAMENTE CONSERVATA
€ 15.000



SUPERPREZZO
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



COME NUOVA
LANCIA GAMMA 2000 CARBURATORI 2^ SERIE 830 AB2 2, 07/1983, targhe (TO W9...) e documenti originali dell'epoca, vettura conservata maniacalmente, interni in panno blu lancia originali, servosterzo.
OTTIME CONDIZIONI
€ 8.500

In conformità ed in rispetto alle nuove direttive governative vigenti e future dei competenti stati, saremo presenti alle fiere di settore che si svolgeranno.

SONO DISPONIBILI VIDEO DA RICHIEDERE TRAMITE WHATSAPP AL NUMERO 351 6932443



ACQUISTARE E/O VENDERE AUTO D'EPOCA, DA COLLEZIONE E SUPERCAR

IN BENI RIFUGIO, SOLO DA SILVAUTO...

<p>RARA SUPERCONDIZIONI</p> <p>BMW M3 E30 EDIZIONE LIMITATA JOHNNY CECOTTO, 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</p> <p>€ 95.000</p>	<p>RARA SUPERCONDIZIONI</p> <p>ALFA ROMEO GT JUNIOR "Z" ZAGATO TIPO 105.93, 05/1971, targhe (BO 57...) e documenti originali dell'epoca, vettura totalmente e maniacalmente restaurata.</p> <p>RARISSIMO GIOIELLO DELLA CARROZZERIA ZAGATO</p> <p>€ 48.000</p>	<p>RARISSIMA SUPERPREZZO</p> <p>BMW M635 CSI, 05/1985, targhe (CO 81...) e documenti originali. PERFETTE CONDIZIONI PRONTA ALL'USO.</p> <p>MITICO GIOIELLO DEL REPARTO SPORTIVO BMW MOTORSPORT DELL'EPOCA - PER VERO INTENDITORE</p> <p>€ 50.000</p>	<p>RESTAURO STRAORDINARIO</p> <p>FIAT 600 D MULTIPLA 6 POSTI, 03/1961, Targhe (AV 02...) e libretto a pagine originali dell'epoca.</p> <p>COME NUOVA - DISPONIBILE AMBIO BOOK ATTESTANTE I LAVORI SVOLTI</p> <p>€ 38.000</p>	
<p>ECC.ESSA</p> <p>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.</p> <p>UN SOLO PROPRIETARIO - ISCRITTA ASI</p> <p>€ 10.000</p>	<p>SUPERPREZZO</p> <p>FIAT 850 FRANCIS LOMBARDI GRAND PRIX TIPO 100G, 10/1969, targhe (CO 26...) e documenti originali dell'epoca, ULTRA DIVERLENTE DA GUIDARE.</p> <p>RARA - COMPLETAMENTE ORIGINALE</p> <p>€ 24.500</p>	<p>DIVERLENTESSIMA</p> <p>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.</p> <p>RARISSIMA</p> <p>€ 70.000</p>	<p>RESTAURO PERFETTO</p> <p>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.</p> <p>DISPONIBILE FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULLATO A VALORE STORICO E DOPPIE CHIAVI ORIGINALI</p> <p>€ 9.800</p>	<p>SUPERPREZZO</p> <p>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.</p> <p>DA VEDERE E PROVARE</p> <p>€ 14.500</p>
<p>RARISSIMA SUPERPREZZO</p> <p>FIAT 1500 GT GHIA COUPE', 10/1965, targhe (BS 17...) originali, interni e pannelli in ski nero.</p> <p>SOLO 846 ESEMPLARI PRODOTTI TELAIO ANTERIORE TUBOLARE GILCO OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C.</p> <p>€ 79.500</p>	<p>SUPERPREZZO</p> <p>PORSCHE 924 S MARCE, 08/1978, Targhe (PS 19...) e libretto originali dell'epoca.</p> <p>ITALIANA DA SEMPRE - VETTURA PERFETTA PER ASSAPORARE LA RAFFINATA SPORTIVITA' ED ELEGANZA PORSCHE AD UN PREZZO ANCORA ALLA PORTATA DI OGNI COLLEZIONISTA</p> <p>€ 10.000</p>	<p>CABRIO ECONOMICO</p> <p>FORD ESCORT GHIA 1.4 73 CV CABRIOLET, 02/1986, originalissima - disponibile libretto uso e manutenzione originale dell'epoca.</p> <p>SUPERPREZZO</p> <p>€ 3.800</p>	<p>SUPERPREZZO</p> <p>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.</p> <p>MATCHING NUMBERS - OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO</p> <p>€ 115.000</p>	<p>CONSERVATISSIMA</p> <p>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.</p> <p>PRODOTTI SOLAMENTE 10.386 ESEMPLARI</p> <p>€ 7.000</p>
<p>CONSERVATISSIMA</p> <p>MERCEDES 240 DW123, 05/1984, targhe (FO 57...) e documenti originali dell'epoca, completamente conservata.</p> <p>DA VEDERE E PROVARE</p> <p>€ 5.500</p>	<p>RESTAURO SUPERFELICITATO</p> <p>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)</p> <p>TRATTATIVA RISERVATA</p>	<p>RARISSIMA</p> <p>LANCIA FLAMINIA 2.8 3C SUPER SPORT ZAGATO, 03/1965, targhe (CN 88...) vettura totalmente restaurata, interni in pelle nera.</p> <p>MATCHING NUMBERS - MATCHING COLORS OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO</p> <p>€ 345.000</p>	<p>SUPERPREZZO</p> <p>MERCEDES BENZ 350 SL R107 CON HARD TOP, 05/1971, targhe (RC 27...) del periodo, VETTURA DOTATA DI HARD TOP.</p> <p>SUPER OCCASIONE</p> <p>€ 23.000</p>	<p>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.</p> <p>PERFETTA</p> <p>€ 32.000</p>
<p>ULTRARARA</p> <p>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.</p> <p>100% ORIGINALE</p> <p>€ 90.000</p>	<p>SUPER CONDIZIONI</p> <p>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.</p> <p>ECCELSA</p> <p>€ 27.500</p>	<p>SUPERPREZZO</p> <p>MERCEDES BENZ 280 SE W116, 01/1976, targhe (MO 53...) vettura conservata, doppie chiavi, aria condizionata.</p> <p>ISCRITTA ASI</p> <p>€ 9.000</p>	<p>ECC.ESSA</p> <p>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.</p> <p>ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. ARIA CONDIZIONATA - HARD TOP</p> <p>€ 55.000</p>	<p>SUPER CONDIZIONI</p> <p>PORSCHE 911 L COUPE' SPORTOMATIC, 08/1968, targhe (Roma K...) originali dell'epoca, vettura eccezionalmente conservata, appartenuta a nota famiglia nobile sino al 2007, italiana da sempre.</p> <p>ASI TARGA ORO - SOLO 499 ESEMPLARI - DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA PORSCHE ITALIA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA</p> <p>€ 140.000</p>

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.



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!



ALFA ROMEO GT 2.0, COLORE ARGENTO con INTERNI colore TABACCO "FAVOLOSI" Condizioni da LODE, matching numbers, targhe vecchie.

APRILE 1972!



LANCIA AURELIA B20S GT, colore AZZURRO CIELO, interni tessuto/pelle ORIGINALI di nascita, CONDIZIONI SUPERLATIVE, INCESSANTEMENTE ITALIANA.

GENNAIO 1959!



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!



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 ROMEO GIULIA SPIDER 1.6, ***RESTAURO INTEGRALE FATTO DA NOI - INTEGRALMENTE DOCUMENTATO***.

GENNAIO 1962 - TARGA MILANO!



ALFA GIULIA SPRINT GTC CABRIO 1.600, *INTROVABILE*UNICO PROPRIETARIO**, targhe nere, 73.000km, ITALIANA DA SEMPRE, colore Rosso, prodotta dalla Touring.

MARZO 1965!



VW GOLF, CON SOLO 28.450 CHILOMETRI DA NUOVA*UNICO PROPRIETARIO**.

AGOSTO 1986!



LANCIA FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE, ***CILINDRATA 1.500 con 724 ESEMPLARI PRODOTTI, 4 posti, libretto a pagine, una vera MERAVIGLIA.

DICEMBRE 1964!



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 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!**



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA, ***ASI TARGA ORO***1.300cc, COLORE BLU, CONDIZIONI TOP, 4 posti.

MARZO 1972!

**ACQUISTIAMO OVUNQUE CON PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATO
AUTO D'EPOCA, USATE, SUPERCAR, E INTERE COLLEZIONI.**



FERRARI 348 TS, ***ASI***, UNICO PROPRIETARIO, SOLO 20.400 KM. AUTO DA COLLEZIONE.

ANNO 1992!



MONOPOSTO FATTA A MANO IN ALLUMINIO, ruote scoperte, motore 125cc Lambretta, telaio tubolare FCB, ESEMPLARE UNICO.

Costruita nel 1954!



FIAT 1.400 CABRIOLET, *OMOLOGATA ASI*, ***INTROVABILE***.

GENNAIO 1950!



ALFA ROMEO DUETTO 2.0i, Rossa con interni di COLORE NERI, CON HARD-TOP, in condizioni Superlative, matching numbers, vari colori e modelli disponibili.

GIUGNO 1993!



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!



PORSCHE 912 1.6, ***RESTAURO TOTALE***, VERDE IRLANDA, MOTORE INTEGRALMENTE RESTAURATO quindi DA RODARE, CERTIFICATO PORSCHE MATCHING NUMBER & COLOUR!

GENNAIO 1968!



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!



ABARTH 124 SPIDER STRADALE, ***TARGA MILANO***MATCHING NUMBER, ASI ORO, COMPLETA DI BOOK SERVICE E DOCUMENTAZIONE ORIGINALE IN DOTAZIONE. SUPERLATIVA.

MAGGIO 1975!



ALFA ROMEO DUETTO 2.0i, Rossa con interni di COLORE BEIGE, in condizioni Superlative, matching numbers, vari colori e modelli disponibili.

FEBBRAIO 1992!



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 1.600, 102CAVALLI, COLORE ROSSO, ASI, BELLISSIMO, 4 posti, condizioni eccellenti.

MAGGIO 1981!

Tutte le nostre auto d'epoca su www.grimaldiauto.it

CRISTIANO LUZZAGO

Vendita, acquisto e conto vendita auto storiche



Visite solo su appuntamento +39.328.2454909



1961 AUSTIN HEALEY 3000 MK1
ASI ORO € 49800



1972 FIAT DINO 2400 SPIDER
TARGHE NERE DELL'EPOCA



1957 TRIUMPH TR3 RHD
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA



1995 PORSCHE 993 C2 CABRIOLET
€ 66.000- ASI ORO



1966 JAGUAR E TYPE S1
4200 ROADSTER € 149.000



1963 DAIMLER SP 250 DART TARGHE
NERE ORIGINALI EURO 59.000 ASI ORO



1954 MG TF MIDGET RESTAURO TOTALE
ASI ORO COME NUOVA € 39.000



1988 JAGUAR XJ SC 5300 V 12
targa originale italiana, ASI, € 32.800



1959 MERCEDES 190 SL
RESTAURO TOTALE Km0



1960 TRIUMPH TR3A
OMOLOGATA ASI € 36.800



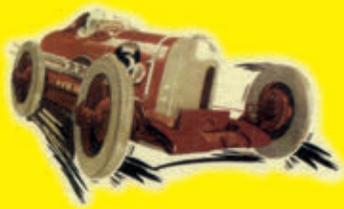
1969 JAGUAR E TYPE ROADSTER 4.200
ASI ORO € 84.800



1990 PORSCHE 964 CABRIOLET
appena tagliandato € 64.000

www.cristianoluzzago.it

info@cristianoluzzago.it - tel +39.328.2454909 - Via San Bernardino 67 - 25030 Roncadelle BS



LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO
Auto d'epoca, moto e non solo

Roncade - Treviso

tel.: 339 8959948

e-mail: livioolivotto@virgilio.it

www.livioolivotto.com



500 Steyr Puch, anno 1959, vettura alquanto rara per l'Italia, importata dalla Germania nel 2001 e successivamente restaurata.



Fiat 2300 S Coupè, anno 1967 in ottimo stato di conservazione, bella di carrozzeria, ottima meccanica, interni mantenuti, targhe e libretto originali.



Fiat Rimo 105 TC seconda serie, anno 1983, da sempre in un'unica famiglia, molto bella e pronta all'uso, appena targhiandata.



Fiat 124 Spider 2000 America, anno 1979 in ottime condizioni, più altra 2000 del 1978 funzionante, ma da restaurare, ed una 1800 cc da facile restauro.



Alfa Romeo Duetto 1600 Coda Tronca, del 1976, in buone condizioni, più una Duetto IV Serie del 1991, colore rosso, molto bella, pochi chilometri da nuova.



Alfa Romeo Giulia Spider, del 1963 in fase di restauro, incompleta, più altra Giulia Spider da restaurare, quasi completa di tutto, entrambe italiane da sempre.



Alfa Romeo Giulietta Spider II Serie, del 1961, sempre stata italiana, targhe e libretto originali, restaurata negli anni '90 e mantenuta molto bene, pronta all'uso.



Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale, del 1962, vettura da un inconfondibile design, restaurata negli anni '90, mentre il motore è stato rifatto da poco.



Alfa Romeo GT 2000 Veloce, del 1971, restauro di carrozzeria appena ultimato, molto bella, interni nuovi, meccanicamente ottima.



Alfa Romeo GT 1300 Junior Scalino, ottima base da restauro, completa di tutto, il motore gira, targhe depositate nel 1989, ex Verona, cruscotto senza crepe.



Alfa Romeo GT 1300 Junior Scalino, del 1968, prima serie con cruscotto piatto, ottima di tutto, più altra di colore verde, entrambe con targhe originali.



Lancia Flavia Coupè cc 1800 a carburatore, completa di tutto, sana, il motore gira, targhe vecchie, documenti in regola, ferma da tempo.



Panther Kallista 1600 cc, ottimo spider inglese del 1991, sempre stata italiana, molto bella dentro e fuori, più altra del 1988, colore rosso, ma la 2800 cc.



MG B Roadster, anno 1971, colore rosso, cerchi a raggi, over-drive, più altra di colore verde inglese, entrambe in ordine e pronte all'uso.



MG A Twin Cam Roadster, anno 1959, una delle poche arrivate nuove in Italia, targhe nere, restaurata anni fa, ma ancora molto bella ed in ordine.



MG A 1500 Roadster, anno 1957, guida a sinistra, cerchi a raggi, eleggibile Mille Miglia, più altra MG A, ma del 1960, colore rosso, cerchi a raggi.



Range Rover 3500 V 8, del 1981, versione a tre porte, la più ricercata, in Italia da sempre, targhe originali, non ha mai subito un restauro, bella di suo.



Triumph TR 4 IRS, del 1967, una di quelle assemblate dalla Ducati - Bologna, targhe e documenti originali, guida a sinistra, cerchi a raggi cromati.



Triumph TR 6, in buone condizioni generali, versione a carburatori, importata dagli USA, sana e funzionante, impianto frenante e cambio appena rifatti.



Daimler Century Conquest, del 1955, elegante cabrio inglese a quattro posti, pelle e radica non mancano, adatto per matrimoni e non.



Mercedes 380 SL, del 1982, con tetto rigido e cappottina in tela nuova, aria-condizionata, bella da vedere e soprattutto da guidare.



Porsche 911 3200 Cabrio, del 1989, tra le ultime prodotte, con il ricercato cambio G 50, cappottina elettrica ed aria-condizionata, ottima di tutto.



Porsche 944 Turbo, del 1987, molto bella dentro e fuori, tenuta molto bene, da vero amatore, colore nero met. e selleria in pelle grigio chiaro.



Mercedes 250 CE Cabriolet, del 1973, è una fuoriserie, ottimo cabrio a quattro posti, comparsa su RuoteClassiche di aprile 2017, omologata ASI.



Volkswagen Maggiolino 1200, del 1968, versione a 12 V, sempre stata italiana, targhe vecchie, tetto apribile in metallo, una rarità.



Ford Galaxie Sunline Convertibile, del 1960, cultori delle americane, fatevi avanti, l'unica in Italia di quest'annata e modello, sei posti cabrio da 350 CV.



Hummer H 1, del 1987, ancora con la sua livrea militare originale, con sole 38000 miglia da nuovo, spartano, ma essenziale, con tetto in tela e laterali nuovi.



Chevrolet Corvette C 3 Stingray, anno 1976 con cambio manuale, una rarità, più altra C 3 del 1974 Big Block Cabrio e del 1970 una C 3 Stingray.



IL PIU' GRANDE SHOWROOM D'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



1955 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 Villoresti



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



1961 Austin Healey 3000 MKI BT7
Interno perfettamente rifatto - Ottime condizioni generali - Bellissima



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 Turbолоok - Att. ASI - Matching Numbers - 66.000 km - Pari al nuovo!



1955 Triumph TR2 RHD
Cerchi a raggi cromati - Fendinebbia - Perfetta per gare di regolarità - Molto bella



LANCIA FULVIA 1.3 S



MG MAGNETTE ZA 1955



CHEVROLET CORVETTE C3 STINGRAY

Via Donizetti n°1 - 24060 Casazza (BG) - tel. 035 0173659 - cell. 380 6971605 - panza-auto@outlook.it



BENTLEY TURBO R 1990 ASI



PORSCHE BOXSTER 2.5, 24V, 1998, HARD TOP



FARMOBIL FM 700 1963



FIAT 500 L 1968-1971



FIAT 600 D 1964



DUNE BUGGY 1972 ASI



ALFA ROMEO GIULIA 1300 1971



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 MJT 2018



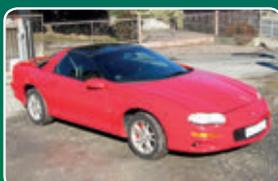
CHEVROLET BLAZER K5 5.7 V8 1979



MG B GT COUPÉ 2+2 SPORTS 1° SERIE '66



FIAT COUPÉ 2.0 20V 1996 ASI



CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 T-TOP 2002



RENAULT R5 TL 1982



MOTO GUZZI LODOLA



BMW K100 RS

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

NERVESAUTO

Via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)
335 82 62 808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com

www.nervesauto.com



Autobianchi Stellina, 1964, 767cc, con capote in canvas, cerchi a raggi; video al nostro sito.



Citroën DS Spécial Convertibile, 1973, carrozzata Vernagallo allestitore ufficiale Citroën It, iscritta all'ASI e targata; video al nostro sito.



Fiat 500 C Topolino Giardinetta Belvedere, 1954, completa anche di tendalino a strisce, targa PC, revisionata, ASI; video al nostro sito.



Innocenti 1100 S Spider, 1964, con capote in canvas, cerchi Borrani, 1100cc, targhe MC, iscrizione all'ASI, revisionata; video al nostro sito.



JBA Falcon 2000, 1979, 2000cc Ford, volante in legno, capote in canvas grigia originale, barra porta stemme, fendinebbia.



Mercedes 230 SL Pagoda, 1963, 2300cc, meccanica rivista dal precedente prop., targata, revisionata fino al 2021. Video al nostro sito.



MGA Roadster 1600 MKII, 1962, guida sx, raggi nuovi, volante in legno, capote, finestrini laterali, copri ruota di scorta; video al nostro sito.



MGB Roadster, 1.800cc, con capote, overdrive, radiatore olio, volante in legno, raggi, lavori eseguiti docum. da foto, video al nostro sito.



Morris Minor 1000 Saloon, 1970, 1098cc, con certificato di rilevanza storica, video al nostro sito.



Scarab Rss MK2, 1990, monoposto da corsa nata per corse Formula VEE con meccanica Volkswagen, 1600cc, video al nostro sito.



Triumph TR4, 1962, 2.138cc, omologata ASI targa oro, targata, video al nostro sito.



Triumph Spitfire MKIV, 1974, 1300cc, guida a sinistra, targata Torino, iscritta all'ASI, video al nostro sito internet.

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



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 Pontevico (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - Carlo 335 6064508 - Aldo 339 4779464

Cicognani



Guarnizioni e tappeti in gomma



Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920
Ricostruzione anche su campione

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. 124fiatbarth@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, ottime condizioni, 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 - Mecc. perfettamente funzionante - Qualsiasi prova. ASI. € 13.500. Tel. 348 5503882.



2000 Spider Touring, 1960, ASI, restauro tot. di carrozzeria, meccanica ed interni, perizia asseverata, no permute. Vis. a Torino. € 100.000. Tel. 335 5218786. marcobossi@virgilio.it.



75 1.8, 1987, 1.800cc, riverniciata recentemente, ben tenuta anche internamente, targata, ASI; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ALFETTA GTV 2000, 1979, ASI, motore con Km 50.000, molti lavori eseguiti e documentabili, doppio cofano, antenna elettrica, cerchi in lega più quelli in ferro, ecc.... Sempre in garage. € 11.000. Tel. 333 3538217.



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 2000 IV SERIE, 1991, con pochissimi chilometri, tutto in ottime condizioni, dalla carrozzeria, pochissimi chilometri. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



DUETTO SPIDER 2000 CC - I.E. USA, 1991, omologata ASI targa oro, tutti i componenti sono originali, aria condizionata, air bag, servosterzo, perfetta in tutto, colore verde inglese, possibilità di hard top. Tel. 338 9559912. rodolfothai@gmail.com.

GIULIETTA, 1956, iscritta ASI, mod. spider, colore rosso, prima serie, doc. in regola, targa Cremona, telaio 00689, ottimo stato. € 100.000. Tel. 338 3893699.

GIULIETTA 1.3 1ª SERIE TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) orig. 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 SPIDER, 1961, omologata ASI targa oro, unico proprietario, targa nera, perfettamente originale e conservata, visibile a Brescia. € 64.500. Tel. 320 0340457.
GIULIETTA TIPO 750C, 1957, cambio al volante, elegibile 1000 miglia. Visibile a Brescia. € 23.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzagio.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 1300 JUNIOR, 1973, da restaurare, con doc. in regola da passaggio, completa, motore originale e funzionante. € 8.900. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



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



XXV COPPA BORZACCHINI

TERNI 06-07 GIUGNO

2020



**LA XXV COPPA BORZACCHINI,
PREVISTA PER IL 6/7 GIUGNO 2020
E' STATA ANNULLATA
DIAMO APPUNTAMENTO A TUTTI I SOCI
ED AMICI PER GIUGNO 2021**



GT 1300 JUNIOR TIPO 105.30, 03/1973, targhe (TV 26.....) originali dell'epoca. RARISSIMO e SPORTIVISSIMO abbinamento cromatico. € 28.500. Tel. 348 5503882.



GT 1600, 1972, omologata ASI, targa Mantova e documenti originali, motore Km 0, collaudo buono, ottima vettura. € 33.000. Tel. 338 3893699.

GT 1750, 1969, targa MI....., colore grigio metallizzato. Prezzo su richiesta. Tel. 338 9369456.

GT JUNIOR ZAGATO, 1971, totalmente restaurato, colore nero originale di fabbrica, condizioni impeccabili, prezzo interessante. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzagato.it.



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

3000 MKI, 1961, omologata ASI oro, totalmente restaurata, perfetta. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzagato.it.



3000 MKIII, 1964, omologata ASI oro, molto bella, meccanica ottima ed affidabile, tonneau cover, portapacchi, ruote a raggi, pronta da usare. Visibile a Brescia. € 59.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzagato.it.



SPRITE MK3, 1966, interni neri, guida a sinistra, motore 1.275cc, con capote; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AUTOBIANCHI

A112 1ª serie, 1973, ASI, paraurti cromati, col. arancio, targhe nere, conservata come nuova, da vedere, revisionata, marciante, perfet. funzionante. € 4.500. Tel. 334 9548216.

A112 ABARTH 70CV, 05/1982, targhe (FE 32...) originali dell'epoca, vettura totalmente restaurata, rara versione fine 5ª serie "Maquillage", cerchi in lega Abarth/Cromodora. ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. - DISPONIBILE FICHE CSAI. € 13.800. Tel. 348 5503882.



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

BUICK

SPECIAL, 1962, 3.500cc, automatico, gomme fascia bianca, targata, molto ben tenuta sia internamente che esternamente, pronta a scendere in strada. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



CADILLAC

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, ASI, targa italiana, ne sono stati costruiti solo 850 esemplari, totalmente restaurata. € 70.000. Tel. 030 349261. info@gattitransport.it.



GM ELDORADO, 1975, completamente revisionata, targhe italiane, dalla foto sembra arancione ma è rossa. € 30.000. Tel. 030 349261. info@gattitransport.it.



BMW

318 I TOURING, 1990, modello E30, Km 185.000, certificata, targa e libretto di prima immatricolazione. € 1.800. Tel. 338 5877458. bergasult@yahoo.it.

318i, 87 Kw, cambio manuale, benzina con impianto GPL, funzionante. € 1.700. Tel. 335 390241. info@scarpettacarrelli.com.



320 CABRIO, 1995, omologata ASI, colore azzurro metallizzato, interni in pelle blu, capote blu, meccanica e carrozzeria perfetti, targhe e libretto originali, come nuova. € 7.500 tratt. Tel. 334 9548216.

730I E38 CAMBIO MANUALE, 05/1995, TARGHE (AD ...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA, italiana da sempre, perfettamente conservata, interni intonsi - vettura in perfette condizioni di meccanica - pronta all'uso. € 5.500. Tel. 348 5503882.



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

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

tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

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



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

By Mont

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!!!

 Bymont

Mob.: +39 337 604555
montaniluigi@alice.it

MOD. CONVERTIBILE, 1953, omologata ASI, colore bianco, restauro totale, vedi servizio sul numero di dicembre 2003 di RuoteClassiche. Prezzo dopo contatto. Astenersi perditempo. Tel. 338 9369456.

CHEVROLET

CORVETTE, 1960, colore rosso-bianco, vettura in perfette condizioni, valuto offerta con permuta. Tel. 338 9369456.
CORVETTE C3 BIG BLOCK CABRIO, 1974, arrivata in Italia ancora negli anni '70, si presenta bene, ma ha bisogno di un buon tagliando. € 30.000. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



COBRA

AC COBRA 5000, 1970, perfetta sia di motore che di carrozzeria, capote nuova, gomme ok, targa italiana. Affare. € 46.300. Tel. 333 2565870. antichitabertaina@libero.it.



FERRARI

308 GTSI, 1982, iscritta ASI, colore rosso e interno nero, km. 31.800, collaudo in regola, ottimo stato. € 100.000. Tel. 338 3893699.

348 TS, 1991, ASI targa oro + CRS, Km 48.000, omolog. Ferrari per gomme da 18" + 4 cerchi gommati diametro "18, marmite sportive e originali. Tel. 348 2459617.



348 TS (F 119 AS), 1992, Omologata ASI, perfetta sia di carrozzeria che di meccanica. Praticamente nuova. Colore bianco. Unico proprietario, visibile a Milano. € 79.000. Tel. 349 8579830. gerolamogavazzi@studio-gavazzi.it.

FIAT

1100 CARROZZERIA VIGNALE, 1955, omologata ASI taraga oro, vettura perfetta, 4 posti, bicolore, originale come i suoi documenti, Km 43.000 reali da nuova, revisionata e collaudata. Prezzo a richiesta. Tel. 348 5637820.

1100 SPECIALE 103 G 52CV, 07/1962, cambio al volante, 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. Tel. 348 5503882.



1100-103 D, 1963, autovettura in buone condizioni, senza documenti, per pezzi di ricambio. Tel. 329 7460041.

1100/103 E, 1957, Km 74.000, conservata, in mio possesso dal 1984, colore grigio perla, targhe e libretto d'epoca, meccanica ottima, revisionata, radio, giradischi, portapacchi dell'epoca, carrozzeria ed interni discreti, gomme all'80%. € 10.000. Tel. 338 5073086. defilippi.pg@libero.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.



124 SPIDER, 1971, con CRS, auto stupenda, da vetrina, targhe e libretto originali, colore nero con interni beige, bicarburatore, da collezionista. Tel. 339 6076316.

Visita il sito www.asimusei.it Per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



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 filandagarage@gmail.com ROBERTO: 339.4624677
WWW.FILANDAGARAGE.COM



Radicalmente Restaurata

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.



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 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° GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C. € 79.500. Tel. 348 5503882.



500 (110 F), 1973, in condizioni PERFETTE, sia meccanicamente che esteticamente. Sedili ribaltabili. Come nuova. Visitabile a Milano. € 8.500. Tel. 02 48011456. gerolamogavazzi@studio-gavazzi.it.



500 R, 1975, con volante Nardi, vettura in buone condizioni € 5.000, più un motore Fiat 500 L € 100 e 4 cerchi in lega BWA per Alfetta ad € 160. Inoltre dispongo di un compressore 100 Lt, usato poco 380/220V a € 120. Tel. 389 8795864 - 02 82511716.

500 A TOPOLINO BALESTRA LUNGA, 1938, 569cc, targa 4 cifre, revisionata, molto bella. Altre Fiat Topolino in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808

(Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 B, 1949, omologata ASI targa 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 L, 1969, ottime condizioni, come nuova, azzurra. Visibile a Milano. € 7.900. Tel. 349 8579830. gerolamogavazzi@studio-gavazzi.it.

500 R, 1973, 594cc, meccanicamente in ordine, pronta all'uso, libretto a pagine, targhe PI, revisionata; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 R, 1975, colore giallo tufo, restaurata di carrozzeria e meccanica, interni nuovi, motore 650 cc con carburatore Dell'Orto, scarico sportivo, cambio sincronizzato. € 7.200. Tel. 346 3045499.

503, 1927, uniconproprietario, 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 manut... 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.



518 ARDITA TORPEDO PASSO LUNGO, 1933, 1750 cc, restaurata nel 1970, colore blu/nero, 6 posti a sedere, documenti e targhe dell'epoca, veicolo in ottime condizioni, sia di meccanica che di carrozzeria. No perditempo. € 60.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



600 (DERIVATA 750) 1ª SERIE, 10/1956, vetri scorrevoli EX SALVATORE CALASCIBETTA (TOTO'), targhe (PA 04 ...) e documenti originali dell'epoca, disponibile foglio complementare attestante la proprietà di CALASCIBETTA, vettura originale, PALMARES SPORTIVO. € 49.500. Tel. 348 5503882.



600 (REPLICA ABARTH), 1962, autovettura molto bella, fedele all'originale, motore 112 elaborato G. Baistrocchi (Parma), 5 marce, come nuova, rifatta totalmente sia internamente che esternamente. € 22.000 tratt. Tel. 347 9375856. m.cristian90@gmail.com.

600 SPIAGGINA JOLLY (REPLICA), 1963, colore azzurro mare, vettura in perfette condizioni con regolari documenti. No perditempo. € 27.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



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. Tel. 348 5503882.



850 SPECIAL, 1970, vettura restaurata completamente, colore bianco, carrozzeria, motore, freni, gomme e fanali nuovi, da vedere. € 5.400. Tel. 335 8009188.

BALILLA SPIDER, 1935, omologata ASI, auto in ottime condizioni, targhe nere di prima immatricolazione, carta di circolazione verde a pagine, pronta all'uso. € 35.000. Tel. 339 4070270.

FIAT 500 L CARROZZERIA BALDI, 1974, modello Tilly spiaggia, colore bianco, vettura dotata di capote invernale, vettura in perfette condizioni, no perditempo. € 12.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



PANDA PUCH, 1991, condizioni ok, costruita in soli 500 esemplari, esente bollo, revisione nel 2021, dispongo inoltre di numerosi ricambi di carrozzeria e meccanica. € 4.400. Tel. 335 5760687.

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 - ASI CON C.R.S.C. € 4.500. Tel. 348 5503882.



TOPOLINO 500 C, 1952, complet. restaurata, colore verde, motore nuovo Km 0, visibile a Lucca. Valuto eventuali parziali permuta. € 9.000. Tel. 333 9813848.

X 1/9 VERSIONE AMERICA, 1993/1989, due esemplari, azzurro marinella alettone posteriore, con aria condizionata a comando digitale, servofreno a depressione con spia olio, km 20.000 cad., gomme nuove, dischi baffati, cerchi edera + 2 casse Bertone pagate € 3.200. Cell: 348 4943156. € 7.000 in blocco. Tel. 351 2702300 ore 19-20.

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.



www.asimarket.it

BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Visite solo su appuntamento
www.bresciacar.it



GUZZI FALCONE 500

Anno 1955, conservato.
Con sidecar della C.I.M.T. di Torino, raro.
Targhe TO originali.

**GUARDATE IL DOSSIER COMPLETO
SUL SITO WWW.BRESCIACAR.IT.**

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com - tel: 030 2140910

ESCORT 3 SERIE CABRIOLET, 1984, 1597cc, manuale a 5 marce, 4 posti, iscritta all'ASI, targata, con capote. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ESCORT GHIA 1.4 73 CV CABRIOLET, 02/1986, originalissima - disponibile libretto uso e manutenzione originale dell'epoca. SUPERPREZZO. € 3.800. Tel. 348 5503882.



INNOCENTI

950 SPIDER, 1961, colore rosso, autovettura in ottime condizioni, targhe nere MI..., visibile in Versilia. € 12.000. Tel. 335 6961157.

MINI COOPER MKIII, 1970, colore rosso, con tetto nero, conservata in buone condizioni generali, targhe nere originali, carta di circolazione dell'epoca a pagine. € 8.800 tratt. Tel. 338 5877458. bergasult@yahoo.it.

JAGUAR

E TYPE 4.200 ROADSTER, 1969, omologato ASI, CSAI, FIVA. Visibile a Brescia. € 84.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzago.it.



MKII 3.800, 1967, con servosterzo e aria condizionata, targhe nere BS, omologata ASI, FIVA, CSAI. Vis. a Brescia. € 33.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzago.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 manutenzione orig. € 32.000. Tel. 348 5503882.



XJ SC 5300 V 12, 1988, targa originale italiana, 2 proprietari, full optional, visibile a Brescia. € 32.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzago.it.



LANCIA

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, 1950, omologata ASI targa oro, splendida, frecce a bacchetta, telone originale, gomme nuove, panno Lancia. Invio foto a richiesta. € 16.500. Tel. 335 307511. kadiiweb@gmail.com.

ARDEA, 1952, dispongo di 2 esemplari, una prima serie ed una ultima. In blocco € 23.000. Tel. 333 9813848.

FLAMINIA 2.8 3C SUPER SPORT ZAGATO, 03/1965, targhe (CN 88...) vettura totalmente restaurata, interni in pelle nera. Matching numbers e matching colors. ASI 3ª GRADO TARGA ORO. € 345.000. Tel. 348 5503882.



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.

COMPRESSE 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

FLAMINIA TOURING SUPERLEGGERA GT 2500, 1962, 3 carburatori, totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 118.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzago.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 2C, 1967, iscritta ASI, colore verde ostenda, interni color tabacco, ottime condizioni generali, con vari ricambi, visibile a Campobasso. Prezzo a richiesta. Tel. 334 8359045.

FULVIA COUPÉ, 1973, ASI targa oro, colore grigio metallizzato, targhe originali, interni, freni e gomme nuove. Quotazione RuoteClassiche. Tel. 348 4120565.

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.



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.

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 velluto marrone. UN SOLO PROPRIETARIO E DUE COLLEZIONISTI. € 3.800. Tel. 348 5503882.



LAND ROVER

109 SAFARI, 1982, 2.500 cc diesel, conservata, con verricello, gancio, bagagliaio, motore, cambio, radiatore, marmitta e freni nuovi. € 10.000. Tel. 340 1134344.

110 - 3.9 CC AUTOMATICA, 1983, buone condizioni, conservata. Automatica, interni. € 22.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



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. € 7.900. Tel. 348 5182377.

SERIE 2A - BENZINA - EX MILITARE, 1965, 2286 cc, benzina, buone condizioni generali, conservata, manuale, interni nuovi, soft top nuovo, decapata alluminio. € 10.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



SERIE 2A - BENZINA - EX MILITARE, 1966, 2286 cc, benzina, buone condizioni generali, conservata, manuale, interni nuovi, soft top nuovo, pronta all'uso. € 12.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



Borghi Automobili

La più grande disponibilità di ricambi per auto inglesi pronta consegna.
Tutti i modelli di volanti Moto-Lita
Consulenza telefonica - Spedizioni giornaliere

ALTER Lumention SLI 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

Fabbrica Guarnizioni Auto Classiche & Sportive



www.sangalliguarnizioni.com

info@sangalliguarnizioni.com

Sangalli Guarnizioni s.a.s. - Via Matteotti 128 - 20041 Agrate Brianza (Mi) - Tel 039/6056388 - Fax 039/6056389

SERIE 3, 1976, FULLY RESTORED, 4 mesi per consegna a nuovo, POA. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



MATRA

BAGHEERA S TROFEO, 1979, nero metallizzato, 1442 cc, tetto apribile, interni in alcantara, vetri elettrici, cerchi da 14" in magnesio, CRS, targata Como, revisione 31/11/2021, solo 5 esemplari importati, 3 posti in linea, perfetta, Km 24.600. € 12.500. Tel. 338 3834224. mandelli_luigi@yahoo.it.

MERCEDES

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. EC-CELSA. € 27.500. Tel. 348 5503882.



LOTUS

SEVEN S4, 1970, rara guida a sinistra, autovettura italiana da sempre, condizioni pari al nuovo, visibile a Brescia. € 26.800. Tel. 328 2454909. info@cristiano-luzzago.it.



MASERATI

4200 SPIDER CAMBIO CORSA, uniproprietario con 33.000 km originali, condizioni pari al nuovo, visibile a Brescia. € 39.000. Tel. 328 2454909. info@cristiano-luzzago.it.



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. piergiorgio12@virgilio.it.



200 E CABRIO, 1994, omologata ASI 2° grado, colore grigio, interni neri, capote elettrica nera, in ottimo stato, Km 130.000 circa originali, assicurata, tutto in ordine. Tel. 366 1991552.

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.

220 D, 1968, autovettura in ottime condizioni generali, motore e cambio rifatti di recente comprovati da relativa fattura, Km 720, verniciatura completamente rifatta, interni rifatti come in originale. € 11.000. Tel. 339 3004351. mariadelurdes.santos62@gmail.com.



220 S CABRIOLET PONTON, 1957, omologata ASI, argento, interno originale in pelle blue, perfetta, conservata. Visibile a Brescia. € 99.000. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.



catawiki

Vendi la tua moto d'epoca online

I nostri esperti selezionano ogni settimana più di 150 moto e Vespa d'epoca.

Vuoi saperne di più? Inviaci una e-mail a:

vendite@catawiki.it

catawiki.it



Gli splendidi restauri della

Carrozzeria "2000"
Autofficina



Via delle Confini di Fucecchio, 4 - 56029 Santa Croce sull'Arno (PI) - Tel. 0571 30597 - 335 7125791
info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it

NOVEGRO BORSA SCAMBIO

GIOCATTOLI
MODELLISMO
BAMBOLE
D'EPOCA

DOMENICA

6 SETTEMBRE
2020



PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO
MILANO / LINATE AEROPORTO →

T. +39 02 7020022 - F. +39 02 7561050
borsascambio@parcoesposizioninovegro.it
www.parcoesposizioninovegro.it

IN PRIMO PIANO



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

Anno: 1962

Cilindri: 4 in linea, 1.884 cc

Interni: Pelle Nera

Motore: rifatto a nuovo

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



CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE E MOSTRESCAMBIO

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezclassiccismotors.it - info@arezclassiccismotors.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 ANNUNCIATO** - Presso area mercato ortofrutticolo uscita casello Cigliano-Borgo 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-25ª Mostroscambio Internazionale: SETTEMBRE 2021** - 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.autoemotodelpassato.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 - **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 MERCATORETRO: 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.

NOCCERA 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

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: 6/7/8 NOVEMBRE 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.autoemotodepoca.com - info@automotodepoca.com - **SALONE INTERNAZIONALE DI AUTO E MOTO D'EPOCA: 22/23/24/25 OTTOBRE 2020.**

REGGIO EMILIA - Club Auto Moto d'Epoca Reggiano - Tel. 0522 703531 (solo il Merc. dalle 21 alle 24) - 333 4388400 (dopo le 19,00) - Fax 0522 930428 - mostrascambio@camerclub.it - **MOSTRASCAMBIO: 3/4 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&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.

ROMA - Millennium Eventi Srl - Roma Capannelle - Info 331.3397698 - www.millenniumeventi.it - **35ª EDIZIONE MILLENNIUMEXPO - 10/11 OTTOBRE 2020** - Auto Moto Ricambi d'epoca.

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 - Coinar Bruni - Tel. 0776 813179 - Fax 0776 813799 - **41ª MOSTRA SCAMBIO** edizione autunnale: **NOVEMBRE 2020** - Fiere di Sora - Località S. Domenico - Tutto Coperto - Posto auto: € 30 Ingresso € 9.

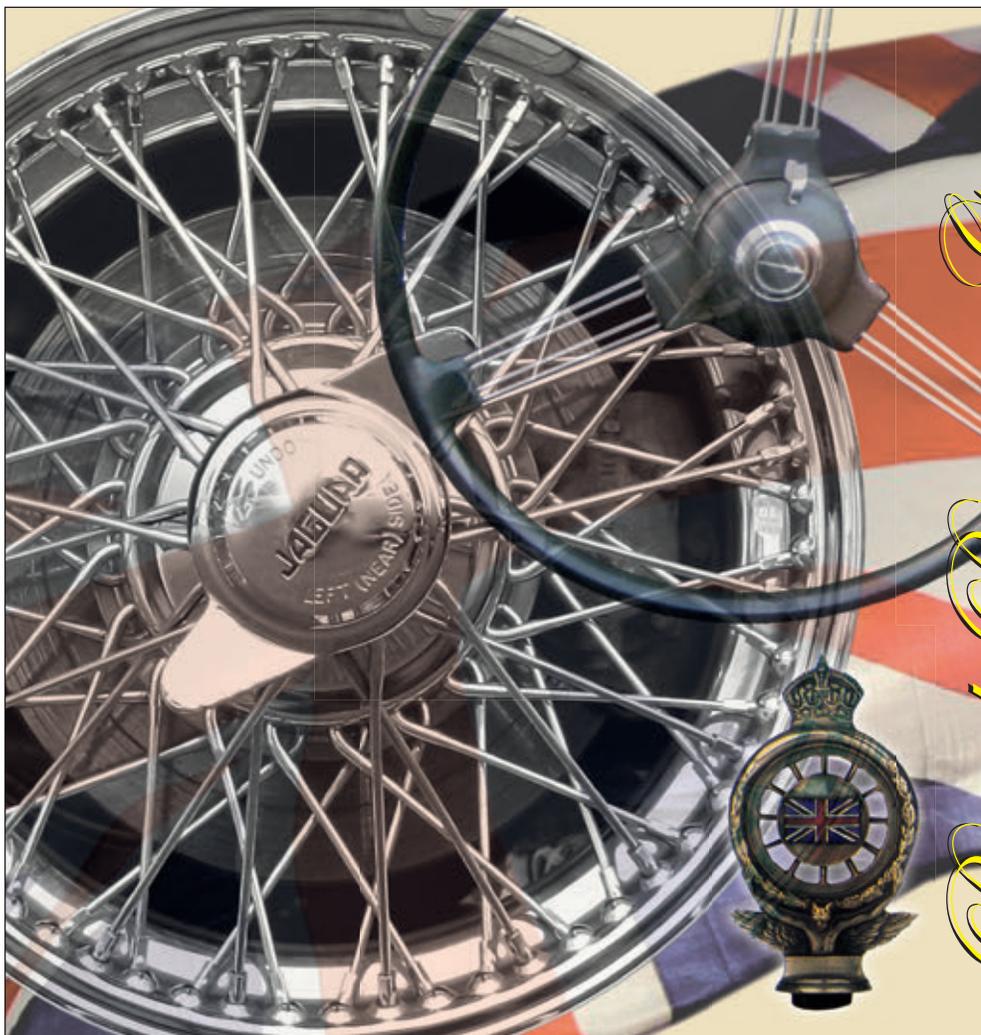
TORINO - Bea s.r.l. - Tel. 011 350.936 fax 011 667.05.17 - www.automotoretro.it - info@automotoretro.it - **AUTOMOTORETRO' IL COLLEZIONISMO DEI MOTORI - SALONE INTERNAZIONALE: 28/29/30/31 GENNAIO 2021** - Lingotto Fiere.

TREVISO - Associazione Sport Show - Tel. 335 6610134 - Fax 0422 913140 - www.sport-show.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.

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 Hobbisti - 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.



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@ilberio.it

IN PRIMO PIANO



PERFETTA

PARI AL NUOVO

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 parafranghi anteriori destro e sinistro.

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.

"FILO DIRETTO 348.5503882"

MATCHING NUMBERS - UNICA - KM. 51.226

SUPERPREZZO



silvauto.it - silvautoclassics.com

In conformità ed in rispetto alle nuove direttive governative vigenti e future dei competenti stati, saremo presenti alle fiere di settore che si svolgeranno.

APERTI DAL LUNEDI' 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

220 SE CABRIO, 1963, iscritta ASI, ristrutturata di carrozzeria e meccanica, percorsi Km 20.000 da 2005, targhe, documenti e tappezzeria originali, 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@cristianoluzzagio.it.



230, 1966, ASI targa oro, ottime condizioni generali, targhe e libretto originali. Visibile a Bergamo. € 16.800. Tel. 328 4589433. fabiobergamini92@gmail.com.



230 SL, 1967, omologata ASI targa oro, due proprietari, bollo e assicurazione pagati e revisionata 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@mavive.com.



240 DIESEL (ASPIRATO), 1982, iscritta ASI, colore originale, perfetta, conservata in ottime condizioni, tenuta sempre in garage, usato benissimo. Prezzo affare. Tel. 345 3179578.

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@cristianoluzzagio.it.



350 SE V8, 1974, Serie W116, ASI, Autovettura in ottimo stato, colore oro, interni in velluto verde con inserti grigi, finitura interna in radica. Auto adatta per cerimonie, eventi, noleggi. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



350 SL R107, 05/1971, targhe (RC 27...) del periodo, vettura dotata di hard top. SUPER OCCASIONE. € 23.000. Tel. 348 5503882.



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 250 PAGODA, 1967, omologata ASI targa oro 3° grado, perfetta, restauro totale documentato, Km 16.800, per inutilizzo, da privato. Tel. 388 7423299.

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, amatore vende causa mancanza spazio. Tel. 349 7308668.

SLK 200 K, 2000 cc, sovralimentato, benzina, 120 Kw, cambio manuale, decapottabile elettricamente. € 5.800. Tel. 335 390241. info@scarpettacarrelli.com.



MG

A 1500 COUPE', 1957, omologazione ASI targa ORO, autovettura completamente restaurata con foto e

fatture, rispettando l'originalità in tutti i dettagli, certificazioni British Heritage e MG Car Club. Visibile a Brescia. € 37.800 tratt. Tel. 328 2454909 info@cristianoluzzagio.it.



A ROADSTER 1500, 1957, 1957, 1.500cc, guida a sx, lattanata, legni nuovi, pronta per la verniciatura, lavori eseguiti documentati da foto. Altre MGA Roadster in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



B, 1980, autovettura in perfette condizioni, tutto nuovo, visibile a Pozzuoli. € 13.000. Tel. 335 5220309. davinci1951@libero.it.



GT 1800 CC, 1975, vettura in buone condizioni, conservata, Manuale, interni in buone condizioni, motore eccellente. € 7.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



IN PRIMO PIANO



SUPER TAGLIANDATA

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 - SUPERPREZZO

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.

"FILO DIRETTO 348.5503882"



silvauto.it - silvautoclassics.com

In conformità ed in rispetto alle nuove direttive governative vigenti e future dei competenti stati, saremo presenti alle fiere di settore che si svolgeranno.

APERTI DAL LUNEDI' 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



FIAT 500 C TOPOLINO BELVEDERE

serie 500C, anno 1954, con selleria in sky marrone, cappottina verde, motore 570cc, libretto a pagine, targhe RE, ottime condizioni, pronta a scendere in strada. Più foto al nostro sito internet. Altre Fiat Topolino disponibili.

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

MORGAN

PLUS 4, 1985, 2 posti, 2000cc, con raggi, portapacchi, specchietti regolabili, molto bella; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



interni nuovi originali, molto rara. € 65.000 tratt. Tel. 339 3823221. carloantoniomonti@gmail.com.



912 TARGA SOFT WIN, 1967, passo corto, completa, da restaurare, ottima di carrozzeria, nata di colore avorio beige, ruote con coppe, 5 strumenti, visibile a Pesaro. Trattativa riservata. Tel. 339 8861988. hc.nuovaera@gmail.com.

MORRIS

MINOR TRAVELLER 1000, 1963, legni ottimi, interni originali conservati, guida a sx, targata, con CRS, pronta a scendere in strada; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



924, 1983, omologata ASI, conservata, Km 47.000, 5 marce, doppie chiavi, radio d'epoca, cerchi in lega originali, sempre in garage. € 6.000. Tel. 335 5315434.
924 5 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.



OPEL

KADETT E 1.3 CC S 4 PORTE, 1988, omologata ASI, colore grigio metallizzato, impianto GPL, ottimamente conservata, sempre tenuta in box, tagliandata e revisionata fino al 2020, volendo compreso con numerose parti di ricambio di carrozzeria e meccanica, uniproprietario e collezionista. € 3.000 tratt. Tel. 338 4824100 - 011 344555.



964, 1989, condizioni stupende, appena tagliandato, 11.000 euro di fatture lavori, visibile a Brescia. € 64.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzaggo.it.



PORSCHE

356 B T6 1600 S 90CV, 1961, meccanica molto buona ed affidabile, frizione e tagliando eseguiti nel dicembre 2019. Pneumatici nuovi, motore non di primo equipaggiamento. Visibile a Brescia. € 66.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



911 3.0 SC, 1982, omologata ASI, colore bleu pacific metallic, 204 cv, condizioni eccelse in tutte le sue parti, Km 115.000, ricondizionata nel 2015. Trattative riservate. Tel. 333 3633979.

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 SC CABRIOLET, 1983, omologata ASI, italiana da sempre, motore e carrozzeria perfetti, Km 109.000,

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. davidebarra66@hotmail.com.



CLIO WILLIAMS, 1993, omologata ASI targa oro con CRS, condizioni superlative, prima serie, da collezione, treno invernale con cerchioni oro originali, tagliandi regolari. € 26.000. Tel. 331 9440212. amazon69@libero.it.

ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD, 1960, ASI targa oro, bicolore, prezzo interessante. Tel. 338 9369456.

SILVER SPIRIT, 1981, omologata ASI, 79.000 miglia, pneumatici, radiatore, spinterogeno, cavi, candele,

guarnizioni, collettori scarico, marmitta, tutto nuovo, revisionata. € 9.000. Tel. 335 6111657.



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, ASI + CRS, livrea Montecarlo rosso-bianco, conservata perfettamente orig., uniproprietario dal 1996, sempre in uso regolarmente, diversi recenti lavori effettuati, da sostituire il differenziale. Vis. a Milano. € 4.000 tratt. Tel. 349 3686823. bolsimassim@gmail.com.

P5 3.5 LITRE COUPÉ, 1973, buone condizioni, conservata. Automatica, interni in pelle in buone condizioni, Rhd, provenienza UK. € 12.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



P6 3500 S V8, 1983, buone condizioni, conservata, Manuale, interni in buone condizioni. € 8.800. Tel. +39-3479565265. www.britishgarage.it



TRIUMPH

TR 6 A CARBURATORI, 1976, importata dagli USA, carrozzeria in buone condizioni, meccanica in ordine, selleria da rifare. € 16.500. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



TR3/B, 1961, omologata ASI, stupenda e accessoriata, molto bella e sana, colore giallo chiaro, motore 2.200 cc, da privato collezionista. Dispongo anche di una Morgan ed una MG A. € 35.000. Tel. 335 5604632.

TR3A, 1957, omologata ASI targa oro, restauro maniacale, può partecipare alle Mille Miglia. Prezzo su richiesta. Tel. 338 6692861. stenio.odonti@alice.it.



VOLKSWAGEN

GOLF GTI MK1, autovettura non restaurata, tutta originale, vernice in maggior parte originale, esterni e interni come nuovi, motore completamente rifatto, tutto in ottimo stato 1A. investimento garantito. Tel. 347 0010234.



MAGGIOLINO 1200 CC, 1968, autovettura conservata perfettamente, mai restaurata, colore azzurro, pronta all'uso. Prezzo affare. Tel. 345 3179578.

ALTRE MARCHE

ARMSTRONG SIDDELEY 16HP HURRICANE, 1946, cromature restaurate, moquette nuova, lavori documentati da foto, ha vecchio libretto inglese; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ASA 1000 GT "LA FERRARINA", 1965, autovettura rarissima, restauro da concorso, condizioni pari al nuovo. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



ERMOLLI FORMULA 3, 1977, vettura conservata e funzionante, motore 2.000 cc Alloni/Toyota, 205 CV, primissimo esemplare costruito, telaio sano non piegato, no incidenti, visibile in Romagna. No perditempo. € 23.000 tratt. Tel. 349 5842859.

MARCOS MANTULA 3500 V8, 1988, GUIDA A SINISTRA, solo 35.000 km ORIGINALI, come nuova. Visibile a Brescia. € 46.000. Tel. 28-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



MICROPLAS TOLEDO, 1955, omologata ASI targa oro, modello Barchetta Sport corsa, restaurata totalmente, targhe e documenti italiani, scadenza revisione nel 2022, pronta da utilizzare, perfetta. € 45.000. Tel. 348 4000997. roberto.tampieri@gmail.com.



Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



NSU PRINZ 4, 06/1967, targhe (BG 15...) e doc. orig. dell'epoca, introvabile in queste condizioni di conservazione, disponibile libretto uso e manutenzione. UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA. € 8.500. Tel. 348 5503882.



WOLSELEY HORNET SPECIAL, 1934, omologata ASI, colore bianco/verde, 1271 cc, 6 cilindri, 12v, stacca batteria originale, interni nuovi più finestrini laterali. Prezzo a richiesta. Tel. 327 7987172 ore serali.



BMW R 100 GS, 1989, verniciatura completa, colore bianco/blue, revisionato motore, cambio, cardano, raggi nuovi, completa di strumenti supplementari quali kick start e valigie; buone condizioni generali, gomme nuove. € 8.800. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.
BMW 1200 16V SMIT SIDECAR, con retromarcia, motore completo di cambio con apparecchio per retromarcia e centraline abs, ecc... Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



DEMM ANDY 48 CC, 1980, nuovissimo, ha percorso appena 2978 Km, con librettino originale e certificato di garanzia, modello prodotto per il mercato americano, va benissimo, ottima occasione. € 590. Tel. 349 6844119.
GARELLI VELOMOSQUITO 511, 1955, conservato in ottime condizioni e funzionante, libretto e vernice originale, motore Mosquito 38B (49 cc), con centrimatic (frizione automatica). € 790. Tel. 349 6844119.

HARLEY DAVIDSON 54 KH 900, 1960, motociclo in ottime condizioni. € 12.000. Tel. 340 8238201.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI oro, ottimo stato, km.29.200, conservata, cc 395, blu/azzurro met., revisionata 7/2019, completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria; pasticche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

LAMBRETTA 125 D, 1952, omologata ASI, restauro totale, documenti regolari € 4.000, inoltre Gilera 175, restauro totale, targa ASI, documenti regolari, prezzo a richiesta. Tel. 059 549226.

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 AIRONE 250, 1946, ASI, condizioni PERFETTE, visibile a Milano. € 9.900. Tel. 02 48011456.



MV AGUSTA 83 CC "CHECCA", 1961, riverniciato, con targa, libretto, foglio complementare e visura del PRA (cancellata d'ufficio), stupenda moto, tutta originale, prodotta in 978 esemplari. Invio foto a richiesta. € 1.900 tratt. Tel. 349 6844119.

NEGRINI TUBONE COLLEGE, 1971, motore Minarelli 50 cc, 4 marce, funzionante, senza documenti. € 350. Tel. 335 5315434.

PIAGGIO SI, 1989, conservato, colore verde bottiglia, con libretto originale. € 500 tratt. Tel. 338 2025685.
PIAGGIO VESPA 150 CC, 1956, modello "struzzo", restauro totale di alta qualità. Prezzo affare. Tel. 338 9369456.
YAMAHA 535 XV VIRAGO, 1995, iscritta ASI, revisionata, colore nero, tenuta bene, bellissima, da vedere, Km 33.000. € 2.500 tratt. Tel. 334 9548216.

YAMAHA XT 600 - 43F, 1984, conservata, colore bianco-rosso, targa originale PR..., libretto originale, 3 proprietari, funzionante perfettamente, FMI, invio foto su richiesta. € 2.500. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.
YAMAHA XT 600 TENERÈ, PRIMA Serie. SOLAMENTE 25.664 KM. Dotata di Bauletto. Condizioni splendide,

FUORISTRADA

TOYOTA LAND CRUISER (BJ42LVRCWA), 1982, veicolo restaurato, meccanica originale, perfettamente funzionante, omologato autocarro. € 18.000 tratt. Tel. 328 3783143 - 340 8680846.

INDUSTRIALI E MILITARI

KENWORTH W 900, 1974, trattore stradale con essenzione tachigrafo, ottime condizioni. € 40.000. Tel. 030 349264. info@gattitrasport.it.



MOTO

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.



BENELLI TORNADO 650 S, provvisto di sidecar Longhi del 1972, esemplare unico (scritto nel libretto), in ottime condizioni, batteria nuova, pneumatici nuovi a norma. € 11.500 tratt. Tel. 333 2971032. amaliorg@libero.it.

BIANCHI MENDOLA 125 G.T., 1961, ben conservato, completo e funzionante, rosso originale, ultima e rara versione, visura P.R.A. va benissimo. € 1.100. Tel. 349 6844119.
BMW K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, colore nero metallizzato, carenatura integrale con borse da viaggio laterali e bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. € 2.900 tratt. Tel. 338 5877458. bergasult@yahoo.it.

TINY CARS

AUTOMOBILINE! MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19
☎ 02 31 38 30

CLICCA SU www.tinycars.it

"Si acquistano in blocco intere collezioni!"



completamente originale con avviamento a pedivella. € 3.800. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



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. Vero affare. € 4.900. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



VARIE

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.



MODELLINI VARI, '60/'70, di auto scala 1/43, giocattoli, autopiste..... in perfette condizioni, invio lista su richiesta. Tel. 335 5426203. renato51@teletu.it.
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. trap.. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO 1750 BERLINA, dispongo di un cambio funzionante. € 300. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 1900 CC BERLINA, dispongo di 2 alzavetri, funzionanti. € 100. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO DUEETTO, 85/94, porte, cofani, paraurti, e altro materiale vario. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO E DERIVATE, cerchi MilleMiglia Maifrini in lega, misura 5 x 14 con fori 4 x 108. Tel. .. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO GIULIA, ricambi quali parti meccaniche in genere, motore, sedili, ecc..... Tel. 335 5393147.

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 BERLINA, dispongo di un quadro completo strumenti, velocità Km/h 180, funzionante, pronto per il montaggio. Tel. 338 9144434.

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 AUTO E MOTO, libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali d'officina, riviste, foto, depliant venduto. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



PER BMW 316 PRIMA SERIE, anni '70, pompa dell'acqua nuova ancora in scatola, fondo di magazzino, in ottimo stato. € 60 comp. sped. Tel. 338 3391744.

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. anmiggi@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 CITROEN E DS CABRIOLET, dispongo di vari ricambi nuovi e usati. Tel. 335 5945776.

PER CITROEN TRACTION AVANT, '60, due motori completi di cambio, uno per corvette e l'altro per pickup. Al miglior offerente. Tel. 338 9369456.

www.asimarket.it

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .
PER FIAT 1800-2300, un faro posteriore usato ma in ottimo stato. € 70 comp. sped. Tel. 338 3391744.
PER FIAT 500 F/L, blocchi motore e 2 motori completi. Tel. 347 8786981.
PER FIAT 500 N, 1957, coppia di fanali posteriori completi marca Altissimo (Milano), usati ma in buone condizioni. € 150. Tel. 348 2585160. mario.aglione@ecofinsafi.it.
PER FIAT 501 TORPEDO, 1925, dispongo della carrozzeria, sportelli, parafanghi, supporti, pedane, tutto conservato in perfette condizioni. € 5.000. Tel. 337 512413. leof.bucci@gmail.com.



PER FIAT 643 N, manuale catalogo ricambi completo originale dell'epoca. € 40 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 850 COUPE', marmitta nuova più motore, cambio e molti ricambi usati. Tel. 339 1987696.
PER FIAT RITMO 75 3P., 1982, versione speciale serie oro: porte, strumentazione e cruscotto, parafanghi anteriori, cofano e portellone, vetratura completa e brunita. Prezzi da definire. Tel. 338 5877458. bergasult@yahoo.it.
PER FIAT TOPOLINO A, ottima testata, sanissima, pronta da montare. € 280. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.
PER FIAT TOPOLINO C, ottimo monoblocco, sanissimo (come nuovo), misura cilindri ok. Tel. .. giuseppe.salvian@gmail.com.
PER FIAT TOPOLINO C, coppia conica revisionata con pignone maggiorato misura 8 x 39, tutto ok. € 200. Tel. .. giuseppe.salvian@gmail.com.
PER GILERA 4 CILINDRI CORSA, americano, garanzia totale, perfettamente funzionante. € 800. Tel. 347 0069748.



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.
PER JAGUAR XJ 6 PRIMA SERIE, '68/'72, cruscotto in radica completo di tutta la strumentazione, entrambi i paraurti, cambio manuale con overdrive, cofani, sportelli, parafanghi e moltissimi altri ricambi, serbatoi, tutto in ottime condizioni. Visibili a Roma. Tel. 335 335976.
PER LANCIA FULVIA BERLINA, 1970, dispongo di vari ricambi di carrozzeria e carburatori. Prezzi da concordare. Tel. 336 742414. marleg@mclink.it.
RICAMBI VARI, ricambi per daily 35-8, per Ford Transit, per Fiat 500 F, gomme nuove: 1=5 20x12, 1 125x12, 2 165x14x2, inoltre ricambi per Opel 1.6 diesel aspirato. Tel. 340 8486477 - 338 6959468.
RIVISTE 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.
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. renato51@teletu.it.

CERCO

BICICLETTA, d'occasione a tre ruote possibilmente elettrica, invalido cerca, anche da sistemare. Tel. 328 9543827.
LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO, '68/'72, perfetta, 100% originale, solo da privato. Tel. 0331 306722 uff. - 0331 306801 sera.
MODELLINI AUTO, Politoys, Mebetoy, Mercury, Icic, Spoton, Dinky, Corgy. Tel. 333 8970295.
MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.
PIAGGIO APE, anche da sistemare ma con ribalta/ri-morchio. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.
QUATTORRUOTINE, varie annate, vecchi numeri e nuovi. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.
TRENINI E MACCHININE, 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. mariosa-la62@libero.it.



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

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**



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

OGNI MOTORE IL SUO OLIO

>>> PRODOTTI PER USO SPORTIVO <<<



HERITAGE IS ABOUT EXPERTISE

L'esperienza e la competenza del nostro team di specialisti e di tecnici ci permettono di offrirti servizi di certificazione, restauri a regola d'arte e una selezione di vetture classiche in vendita per te.

Vieni a scoprire il nostro mondo.
www.fcaheritage.com

Heritage

