



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

LANCIA AURELIA, 70 ANNI DI ELEGANZA



N. 08 - AGOSTO 2020 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LIX - P.I. 10/08/2020



ISSN 1593 - 7607



00008
9 771593 760008



Automobile Club d'Italia
SPORT



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche
e

Porsche Tribute

20 - 26 settembre 2020

Info: fax +39 095 504569 - tel. +39 3396958030 +39 3483390628 - segreteria@raidetna.it - www.raidetna.it



www.dasdetailing.it



PORSCHE
Centro Porsche Catania



IN QUESTO **NUMERO**

N° 08 - AGOSTO 2020

La Manovella

70 ANNI LANCIA AURELIA
Possis nihil Aurelia visere maius
di Luca Marconetti

26**48**

REGINE DEI RALLY
Audi Quattro svolta tecnologica
nei rally - di Roberto Valentini



SHELBY COBRA
La potenza non è tutto
di Elvio Deganello

58**38**

VESPA PX
Vespa da bere
di Matteo Cornoglio

**66**

100 ANNI MAZDA
Un secolo "oltre"
di Luca Marconetti

**80**

KTM-PENTON
Dall'Austria all'Ohio
di Franco Daudo

NEWS**EDITORIALE** di Roberto Valentini **03**

Per tornare a stare insieme

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**

Sulle strade d'Italia

ASIPRESS **07**

Notizie dall'ASI

ATTUALITÀ **16**Museo più ricco per festeggiare
i 110 anni Alfa Romeo**ATTUALITÀ** **18****SUL FILO DELLA MEMORIA** **24**

Il "ragionevole rischio" di Brian

PERSONAGGI **74**Vittorio Jano, gli anni in Lancia
di Lorenzo Morello e Rino Rao**50 ANNI FA** **86**

Che auto si poteva comprare 50 anni fa?

VEICOLI COMMERCIALI **90**

Il leone al lavoro, da 124 anni

MODELLISMO **94**Aurelia, l'auto italiana di gran classe,
non perde fascino neppure in scala
di Bruno Libero Boracco**AERONAUTICA** **96**Savoia-Marchetti SM 82, il "marsupiale"
di Umberto Anerdi**MEZZI AGRICOLI** **100**Fantasia e rarità, una collezione unica
di Luca Marconetti**IN LIBRERIA** **103**



Salone internazionale
per appassionati e collezionisti

AUTO CLASSICHE,
PASSIONE SENZA
FINE: AD **AUTO
E MOTO D'EPOCA**
VIVI E CONDIVIDI
IL TUO AMORE
PER LE STORICHE.



ANTEPRIMA

22-23-24-25
OTTOBRE 2020

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

organizzato da

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Fiera di Padova

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

AUTO
D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA

autoemotodepoca.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
Danilo Castellarin
Franco Daudo
Gian dell'Erba
Luca Gastaldi
Lorenzo Morello
Alberto Scuro
Roberto Valentini

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@pierrezeta.com

Foto e Immagini
Actualfoto, Valentini, dell'Erba, Marconetti, Comoglio, Cacioppo,
Morello, Deganello, Daudo, Gastaldi, Renault, Castellarin, FCA
Heritage, Audi, Mazda, PSA, Alegi, Castagno, Bertolero

Hanno collaborato
Umberto Anerdi, Danilo Castellarin, Matteo Comoglio,
Franco Daudo, Mario Da Costa, Elvio Deganello,
Luca Gastaldi, Pierluigi Griffa, Luca Marconetti,
Lorenzo Morello, Rino Rao

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

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

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

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

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

PER TORNARE A STARE INSIEME

Stiamo imparando a convivere con le regole necessarie a limitare - ma sarebbe meglio usare la parola evitare - il contagio da Coronavirus e quindi molte delle nostre attività stanno riprendendo, seppur con attenzioni maggiori rispetto al passato.

La riapertura dei confini regionali ha permesso di svolgere qualche attività in più e di riuscire a organizzare ASI Insieme, un momento di riflessione e condivisione in due giorni di incontri tra il Consiglio Federale, i presidenti delle Commissioni e i responsabili dei vari settori.

La ripresa non sarà facile e lo dimostra il gran numero di rinvii al 2021 delle più importanti manifestazioni. Soprattutto per gli organizzatori di eventi di respiro internazionale, riuscire a mantenere un elevato standard qualitativo e culturale è molto difficile se non impossibile. Gli eventi primaverili, come è noto, sono tutti stati rimandati al 2021 e anche molti di quelli autunnali rischiano di non poter essere effettuati. È di questi giorni la notizia che il Concorso di Eleganza di Villa d'Este, in un primo tempo rinviato in autunno, verrà svolto nel 2021 nella consueta data di fine maggio.

Il calendario degli eventi è in continuo mutamento e, per restare nell'ambito degli eventi più importanti, abbiamo conferma dell'effettuazione del GP Nuvolari e del Raid dell'Etna. Nel mese di luglio si è svolto il Concorso di Eleganza di Poltu Quatu, nella splendida ed esclusiva cornice della Costa Smeralda. Proprio l'esclusività dell'evento ne ha permesso l'effettuazione in un contesto ad ampio respiro.

Una speranza di ritorno alla normalità viene dalle fiere del settore, con Milano Autoclassica che ha anticipato la data al 25-27 settembre, entrando in concomitanza con la Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca, organizzata dall'Automotoclub Storico Italiano. La giornata diventerà così ancora più ricca, poiché la regia degli eventi che si svolgeranno in concomitanza in tutta Italia sarà proprio nello stand dell'ASI a Milano, dove i temi trattati saranno i 90 anni Pininfarina e la preparazione ai 100 anni della Moto Guzzi. Nello stesso weekend non saranno dimenticati i giovani, che animeranno un'altra importante fiera, Modena Motor Gallery, nel cuore della Motor Valley, con iniziative ad essi dedicate. A ottobre sarà poi la volta di Auto e Moto d'Epoca a Padova, in concomitanza con la 1000 Miglia.

Dai Club c'è tanta voglia di ricominciare e alcuni lo stanno già facendo nel rispetto delle regole, organizzando gite e piccoli eventi, per il gusto di ritrovarsi e far circolare nuovamente i veicoli. Qualche manifestazione, come il Piancavallo Revival, è stato possibile organizzarla, seppur con numeri ridotti.

La pausa ci ha però insegnato a socializzare anche con altre risorse, che nel prossimo futuro andranno ad integrare e arricchire la normale attività. Presto ci sarà un sito internet della Federazione ancora più ricco e interattivo e, anche molte pratiche relative alla certificazione potranno essere sbrigate in via telematica.

Roberto Valentini

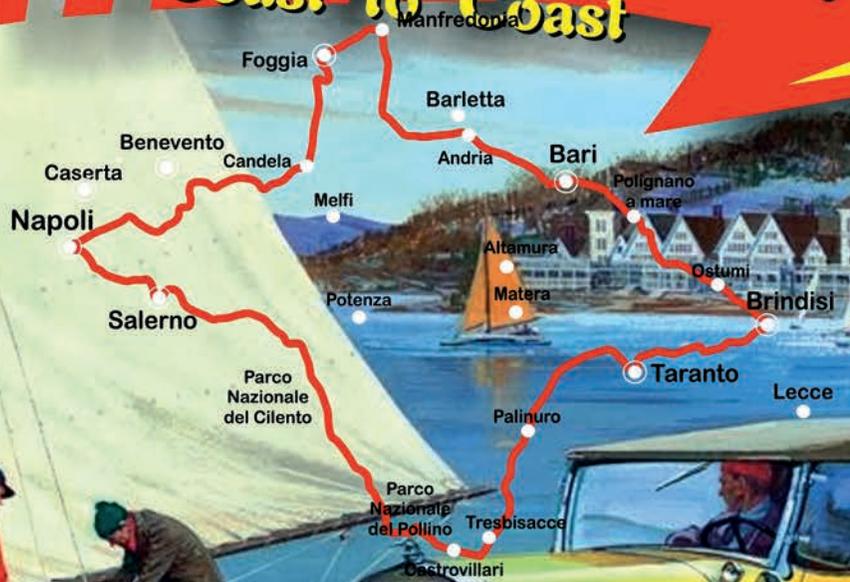
dal 24 al 27 settembre 2020

Partenza
da
Napoli

Arrivo
a
Napoli

1000 Km dei 3 mari

Coast to Coast



Classic Car Club Napoli

Napoli - 2a Trav. Via Augusto Righi, 42

tel. 081 5709679 - 081 5707180 - fax 081 7626268

e-mail: info@classiccarclubnapoli.it - web: www.classiccarclub.it

SULLE STRADE D'ITALIA



Cari amici,

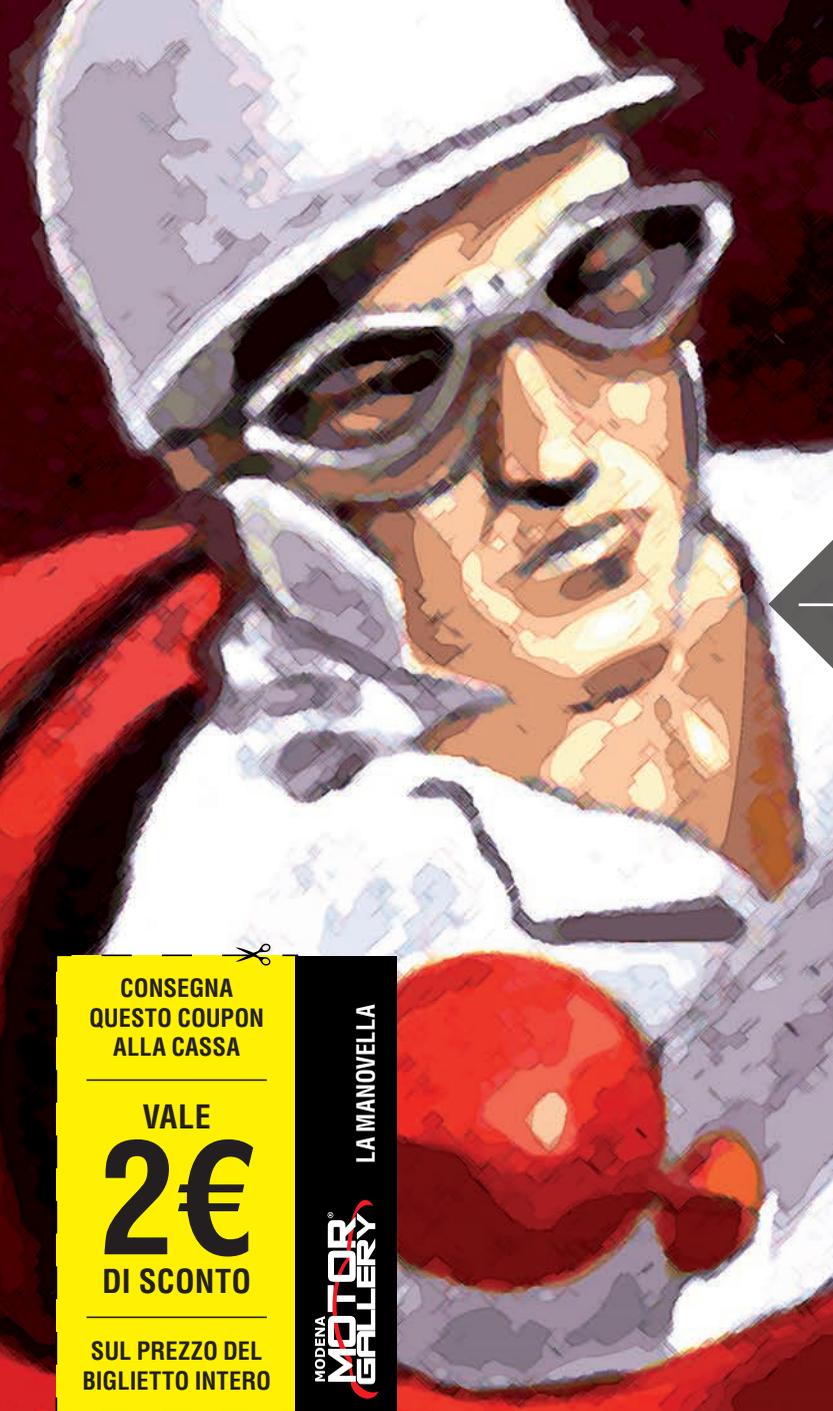
mi torna in mente l'evento "virtuale" che abbiamo organizzato il 21 giugno scorso: "ASI sulle strade d'Italia". Una lunga diretta streaming sui nostri canali "social" con collegamenti in tutto il Paese attraverso i Club Federati che ci hanno portato alla scoperta dei loro meravigliosi territori. Penso, al di là di ogni stereotipo e di ogni luogo comune, che l'Italia sia davvero un Paese che noi per primi dovremmo riscoprire, tutelare, valorizzare e promuovere sempre di più e sempre meglio, perché buona parte del nostro futuro e di quello delle prossime generazioni è anche nelle mani di una straordinaria opportunità che si chiama turismo.

Ho più volte avuto la possibilità di constatare, con molto piacere, che molte amministrazioni locali credono in questa visione ed hanno strategie molto chiare in merito. Vi porto l'esempio della Regione Marche, che per stimolare il turismo sul proprio territorio utilizza anche "l'opportunità" del motorismo storico, varando addirittura una legge per la promozione, il sostegno e la valorizzazione della cultura e della tradizione motoristica del territorio. Non mi stancherò mai di ripeterlo: il motorismo storico è un'eccellenza italiana come l'alta moda e l'enogastronomia, e quando una regione come le Marche dimostra di aver compreso che la cultura motoristica oltre che un valore è una leva di sviluppo competitiva capisco che siamo sulla strada giusta, che ASI è sulla strada giusta. Basti ricordare anche l'iniziativa del Veneto, che lo scorso anno ha patrocinato la guida "Historic Tour" realizzata dai Club Federati ASI della regione con l'illustrazione di itinerari particolarmente indicati ai veicoli storici. Questo positivo approccio al motorismo storico è sempre più diffuso in Italia, ma nostro malgrado continuiamo a segnalare che la Regione Piemonte non ha ancora attivato deroghe per la circolazione dei veicoli storici "accusati" - senza alcun dato specifico, prima ancora che scientifico - di inquinamento molesto... ASI ha prodotto stime dettagliate sul reale inquinamento dei veicoli storici alla Regione grazie ai dati forniti dall'Istituto Superiore di Sanità e dalla Motorizzazione. Queste stime dimostrano che l'inquinamento prodotto dalla circolazione dei veicoli storici in Piemonte è insignificante e giustificerebbero ampiamente la possibilità di attivare le deroghe. Siamo a conoscenza dei problemi che nascono dalla procedura di infrazione che la Comunità Europea ha avviato nei confronti della Regione Piemonte ma riteniamo che, indipendentemente da queste, ci siano gli estremi per attivare deleghe del tutto legittime. Ovviamente non ci arrendiamo e stiamo affrontando anche questa sfida con la determinazione che merita. Il confronto con l'Assessorato all'ambiente non è mai venuto meno ed oltre ad aver presentato ricorso al Presidente della Repubblica nel dicembre 2019 abbiamo continuato a fornire all'Assessorato tutti i dati che potevano essere utili allo scopo.

Indipendentemente dalla "questione Piemonte", in questa particolare estate, torniamo con il sorriso e con i nostri veicoli storici sulle strade d'Italia: ne vale la pena!

Buone vacanze a tutti ed un arrivederci a settembre!

Presidente Automotoclub Storico Italiano



MODENA MOTOR GALLERY®

26 e 27 SETTEMBRE 2020
IL PASSATO INCONTRA IL FUTURO

MOSTRA/MERCATO
DI AUTO E MOTO D'EPOCA

DOPO IL LOCKDOWN
IN TOTALE SICUREZZA

MOSTRE

ALFA ROMEO: 110 ANNI DI STORIA

LE AUTO DEL FUTURO: SECONDA EDIZIONE

LE AUTO D'EPOCA DEI PERSONAGGI FAMOSI

ModenaFiere

www.motorgallery.it

CONSEGNA
QUESTO COUPON
ALLA CASSA

VALE
2€
DI SCONTO

SUL PREZZO DEL
BIGLIETTO INTERO

MODENA
**MOTOR
GALLERY**
LA MANOVELLA



Main Partner



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

Partner

BPER:
Banca



MOTOR
VALLEY

Info e prenotazioni:

Tel. +39 059/4924794

commerciale@motorgallery.it

SEGUICI
SUI SOCIAL!





AGNESE DI MATTEO UNA NUOVA ERA

Negli anni '80, sulle scrivanie degli uffici iniziavano a comparire grandi schermi con i quali si iniziava a lavorare. Sembrava impossibile, eppure le montagne di carta e scartoffie degli anni precedenti, vengono presto sostituite da un monitor e una tastiera.

Un presidente di Club, con cui parlavo qualche tempo fa, mi ha fatto questo paragone con il cambiamento che il nostro Ente sta per affrontare. La tecnologia ormai fa parte della nostra quotidianità. Noi siamo collezionisti e cultori di oggetti preziosi, prima di tutto in termini affettivi e gli affetti, si sa, vorremmo averli sempre con noi. Per questo motivo, abbiamo pensato di creare un grande archivio di immagini per raccontare il tempo che passa. Il nostro Ente ha infatti la grande responsabilità di custodire, ma soprattutto, di tramandare la storia.

Con il gruppo di lavoro sull'informatizzazione abbiamo pensato ad un sistema di foto certificate da offrire ad ogni Club. Il sodalizio potrà scaricare l'applicazione con la quale fotografare i veicoli e far sì che poi queste immagini siano conservate in un grande archivio virtuale. Le immagini saranno certificate e questo avvalorerà il loro significato.

Il lavoro che l'ASI ha iniziato a fare è un lavoro di trasformazione sulla trasparenza, cercando di essere al passo coi tempi. In quest'ottica, anche il programma gestionale attualmente in uso, verrà trasformato perché diventi un sistema informatico vero e proprio.

Questo perché Club e tesserati possano avere tutto ciò che occorre a disposizione e, non ultimo, semplificare notevolmente il lavoro della Segreteria, così da essere sempre più efficienti. Il cammino è lungo ma a noi piacciono le sfide e siamo pronti. Per realizzare un programma gestionale specifico abbiamo dato incarico a un'agenzia specializzata che lavora in sinergia con la Segreteria per fornire il miglior prodotto possibile, di facile utilizzo, veloce ed efficace, per fornire sempre maggiore efficienza ai tesserati nei servizi che l'ASI fornisce loro.





SPECIALE ASI INSIEME 2020

UNA CONVENTION PER RIPARTIRE

RIUNITI A FRASCATI IL 16 LUGLIO IL CONSIGLIO FEDERALE E LE COMMISSIONI PER PREPARARE LA RIPRESA DELLE ATTIVITÀ E PROGRAMMARE IL FUTURO

di Roberto Valentini



La professoressa Filomena Maggino rappresentante del Presidente del Consiglio dei Ministri e presidente della Cabina di regia Benessere Italia, ha presenziato all'iniziativa dell'ASI. Qui, insieme al presidente, Alberto Scuro.

Il lungo lockdown causato dal Covid 19 e le limitazioni ancora in atto stanno modificando la vita di ciascuno di noi, ma sono anche stati motivo di riflessioni e ricerca di nuovi modi di vivere la nostra passione. Per un'associazione come l'ASI è stato difficile non ritrovarsi e confrontarsi "dal vivo", anche se sono riprese molte attività, seppur condizionate da nuovi protocolli, che impongono misure di sicurezza stringenti.

Le disposizioni emanate dal Governo hanno permesso di organizzare "ASI Insieme 2020", una convention che ha riunito a Frascati dal 15 al 17 luglio il Consiglio federale e le Commissioni per fare il punto sulla situazione e parlare di programmi futuri, con l'obiettivo di condividere valutazioni, progetti e idee sul futuro dell'Ente e del motorismo storico. L'iniziativa ha raccolto il pieno consenso dei partecipanti, che con grande entusiasmo e concretezza hanno gettato le basi per affrontare con largo anticipo il 2021 dopo un 2020 caratterizzato dalla sostanziale mancanza di attività. Presente all'evento dell'Automotoclub Storico Italiano anche la professoressa Filomena Maggino, rappresentante del Presidente del Consiglio dei Ministri e presidente della Cabina di regia Benessere Italia, nell'ambito della quale opera anche l'ASI per lo sviluppo di progetti di interesse nazionale: il motorismo storico, infatti, è un settore che sostiene l'economia, la promozione culturale e turistica del nostro Paese.

Un preambolo si è avuto già nel pomeriggio del 15 luglio con le riunioni

ni delle Commissioni tecniche in un'unica seduta nella quale si è fatto il punto della situazione. Come è noto le sessioni di certificazione sono riprese, con grande impegno da parte dei Commissari tecnici, che si trovano a dover effettuare nello stesso weekend più di una seduta. I rigidi protocolli impongono la presenza contemporanea di un solo veicolo alla volta e limitano un po' la dialettica e la convivialità tipica di questi eventi. Il calendario è in continua evoluzione e molti Club si stanno organizzando sul territorio per effettuare sessioni in comune. L'attività certificativa è ripresa, oltre che auto e moto, anche negli altri settori, come quelli relativi ai veicoli industriali e commerciali, ai mezzi militari, agricoli, alle imbarcazioni e ai velivoli.

Nella stessa riunione si è parlato del "vademecum" comune per tutte le tipologie di veicolo per i Commissari, che prende in esame tutte le possibili problematiche e le soluzioni relative. Si è inoltre affrontato il tema dei Certificati di Rilevanza Storica, per i quali i veicoli vengono esaminati dai Commissari di Club.

Il consigliere Carlo Giuliani, referente per le Commissioni tecniche, ha puntualizzato il lavoro che l'ASI sta svolgendo con la Motorizzazione, che apre a una sempre più proficua collaborazione tra i due enti per molti aspetti pratici. I Commissari dell'ASI formano un elenco riconosciuto dalla Motorizzazione Civile.

IL PUNTO DEL PRESIDENTE ALBERTO SCURO

Il 16 luglio è stato fatto il punto sulle attività dell'ASI, con uno sguardo al 2019 ma, soprattutto, con le proposte per il futuro: dal prossimo autunno al 2021, anno nel quale tutti sperano in una netta ripresa.

Il presidente Alberto Scuro ha presentato le cifre del 2019: 330 Club (fra federati e affiliati), 152.000 tesserati ai quali si aggiungono i 67.000 del Vespa Club, che è federato. L'ASI può contare su 8000 volontari. Sono state organizzate dai Club circa 3100 manifestazioni su tutto il territorio nazionale, coinvolgendo 161.400 veicoli storici, con 320.000 partecipanti e un gradissimo coinvolgimento di pubblico. Per fare un esempio, la GP di Bari hanno assistito 30.000 persone, al Trofeo Città di Milano, 27.000. Gli eventi culturali sono stati 950, con 300.000 persone coinvolte. Sono inoltre state intraprese 600 iniziative solidali. Dal punto di vista istituzionale è stato riaperto un dialogo ampio ed articolato col Governo, la classe politica e le Istituzioni. In particolare è stata avviata una collaborazione su progetti di tutela e promozione culturale con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali. Molto proficua la partnership con la Cabina di Regia Benessere Italia, organo di Governo con il quale si sono avviate iniziative e la presenza dell'ASI è molto gradita, come prova la presenza della presidente, Filomena Maggino, ad ASI Insieme 2020.

Con l'associazione "Città dei Motori" è stato stipulato un accordo per progetti di tutela e promozione dei Comuni coinvolti, mentre con l'Istituto Superiore di Sanità un accordo per studio impatto ambientale veicoli storici.

Attraverso "ASI Musei", il nostro ente ha fatto il censimento nazionale di tutti i musei e delle collezioni private italiane di veicoli storici; è stata creata con "ASI Solidale", mirata a stimolare e coordinare le tantissime iniziative solidali di ASI in Italia. Inoltre l'ASI collabora alla realizzazione di Scuole di Restauro e Corsi di Formazione.

Molta importanza ha rivestito nel 2019 la Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca, che sarà ripetuta anche quest'anno il 27 settembre, con l'assegnazione del Premio Nazionale ASI per il Motorismo Storico che, l'anno scorso, era stato consegnato alla Presidente del Senato Maria Elisabetta Alberti Casellati.

MOLTE INIZIATIVE INTERNAZIONALI

"L'ASI guarda verso il panorama internazionale per la promozione del sistema Paese - ha proseguito Scuro - Il motorismo che ha appassionati in tutto il mondo è perfetto per fare da traino alla promozione della cultura, del turismo, del made in Italy e delle eccellenze italiane a livello internazionale. Nel nostro programma di sviluppo è previsto il lancio di ASI International nel 2021 che permetterà di indirizzare ad appassionati di tutto il mondo la Manovella International (ovviamente WEB) presentando tutte le nostre iniziative ad una platea internazionale". Il forte legame tra ASI e Federazione internazionale è testimoniato dal fatto che entrambe hanno sede a Villa Rey, a Torino.

Consci del grande valore economico che il settore può generare, la prospettiva futura è che il motorismo storico, come già avvenuto in altri Paesi, può rappresentare anche in Italia un ambito di sviluppo. La riprova è che in diverse parti d'Italia sono stati avviati corsi di specializzazione per restauratori professionali ed altri mestieri di settore, organizzati da università, scuole, amministrazioni locali, ASI e altri enti. Scuro ha poi sottolineato le cifre che riguardano i benefici fiscali del 50% per gli autoveicoli con anzianità compresa tra i 20 e i 29 anni in possesso di un CRS registrato sul libretto di circolazione. Al 31 dicembre 2019 erano: 39.097, pari allo: 0,07 del parco veicolare circolante (56.000.000). Il mancato gettito per l'erario nel 2019 è stimabile intorno ai 3,4 milioni di € circa.

Non si prevede un'impennata di questi numeri, visto che nel 2019 la "platea" dei veicoli interessati copriva 10 anni di anzianità (tra i 20 e i 30), mentre d'ora in avanti sarà al massimo di un anno alla volta. L'ASI ha inoltre previsto per i Certificati di Rilevanza Storica una applicazione di fotocertificazione, che garantirà la tracciabilità delle immagini dei veicoli storici utilizzate per emettere il CRS e potrà mettere le stesse in rete con l'archivio di dati del CED - Centro Elaborazione Dati della Motorizzazione. In accordo con la Motorizzazione è stata prevista la

possibilità di fare controlli random sui veicoli con eventuale loro cancellazione dal registro storico qualora avessero perso le caratteristiche originali di conservazione.

In questo primo anno del nuovo Consiglio si è incrementato il rapporto diretto con i Club federati, con incontri sul territorio. A Frascati sono stati invitati i sodalizi del Lazio.



LE COMMISSIONI E I GRUPPI DI LAVORO RAPPORTI ISTITUZIONALI

Stefano Ciccardini ha comunicato come oggi l'ASI sia in relazioni con tutto il mondo istituzionale che guarda al nostro ente, considerato autorevole e collaborativo. Una soluzione definita ai problemi legati alla circolazione dei veicoli storici in tutte le regioni italiane è legata alla legislazione europea. Un gruppo di lavoro sta cercando di inserire il motorismo storico nell'ambito di quello che viene definito lo "stile di vita europeo". Per il momento si sta lavorando con gli enti locali anche attraverso la collaborazione di Club delle zone interessate.

MANIFESTAZIONI AUTO: GRANDI EVENTI 2021 E GIORNATA NAZIONALE 2020 IL 27 SETTEMBRE

L'incontro di Frascati ha visto la condivisione dei lavori delle varie Commissioni e dei gruppi di lavoro. Per quanto concerne la Commissione Manifestazioni Auto, il presidente Ugo Amodeo ha spiegato che il 2020 è un anno difficile, nel quale molte manifestazioni, soprattutto quelle che vedono da sempre una forte partecipazione straniera, sono state rinviata al 2021. Nel 2020 si svolgerà comunque la Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca, in programma domenica 27 settembre, con una serie di eventi organizzati dai Club sul territorio nazionale. L'anticipazione dello svolgimento di Milano Autoclassica renderà possibile una regia streaming dallo stand ASI nella fiera milanese. È inoltre allo studio un calendario Grandi Eventi.

MANIFESTAZIONI MOTO: ASI MOTOSHOW 2021 NEL WEEKEND DEL 1° MAGGIO

Il presidente Palmino Poli ha espresso l'intenzione di proporre l'anno prossimo tre eventi importanti legati alle 2 ruote. Il più importante sarà ovviamente ASI Motoshow, che ha già una data per il 2021: sabato 1 e domenica 2 maggio, sempre a Varano de' Melegari. Auspica inoltre l'organizzazione di un concorso di eleganza per motociclette e la partecipazione di una squadra di motociclisti ASI ai più importanti eventi internazionali.



COMMISSIONE LEGALE

Oltre ai vari protocolli legati all'emergenza Covid 19, la Commissione Legale, presieduta dal Giuseppe Dell'Aversano, ha dovuto far fronte ad un attacco da parte di un altro ente italiano in sede internazionale, riuscendo a dimostrare le ragioni dell'ASI. Alla verifica anche tutti i documenti e i regolamenti proposti dalle varie commissioni.

ASI SOLIDALE: NUMERI IMPRESSIONANTI

Antonio Durso ha il compito di coordinare il grandissimo numero di iniziative solidali (oltre 600) che vedono protagonisti i Club e l'ASI stesso. Durante il COVID, al di là della cifra raccolta nella campagna "fermiamoilcovid.it" si sono registrati interventi locali da parte dei Club per un totale di quasi 200.000 Euro. Quest'anno non potranno svolgere i Mini GP per l'Unicef, ma il legame tra le associazioni si sta ulteriormente rafforzando.

COMMISSIONE GIOVANI: SUCCESSO DEL PRIMO RADUNO WEB

Com'era logico la Commissione Giovani ha saputo fare di necessità virtù durante il lockdown, riuscendo persino a organizzare un raduno diffuso in tutta Italia, che ha visto la partecipazione di molte altre associazioni legate all'associazionismo. Costanzo Truini ha affermato che si sta lavorando al 2021, quando le manifestazioni (si spera) potranno avere nuovamente la loro caratteristica di convivialità.

VEICOLI DA COMPETIZIONE: NOVITÀ PER IL 2021

Nel mese di settembre la nuova commissione ASI presieduta da Andrea Bergamini avrebbe dovuto organizzare la prima edizione di ASI Racing Show, in abbinamento con Parma 2020. Avrebbe sancito l'inizio dell'attività di questo settore che si propone di certificare e portare in pista in modo non agonistico le numerose automobili da competizione del passato. Il rinvio al 2021 non impedisce però di iniziare a lavorare sui regolamenti e di cercare con il legislatore di risolvere il problema delle revisioni di queste automobili.

CULTURA: EVENTI E WEB

Durante il Lockdown la Commissione Cultura non ha potuto tenere gli interessanti convegni proposti dai Club, ma, come ha illustrato il presidente Luca Manneschi, si è lavorato con gli strumenti messi a disposizione del web per offrire comunque ai tesserati spunti e notizie sul motorismo storico. In particolare, come già annunciato su La Manovella, è stata aperta la sezione "cultura on line" sul sito www.asifed.it, che viene aggiornata con nuovi contenuti. Nel mese di agosto sarà possibile leggere sul GT17 (Il nonno racconta la storia di un bersagliere portaordini, solo con la sua GT17 nel deserto libico nei giorni della battaglia di El Alamein), su Preston Tucker (l'avventurosa vita di Preston Tucker nel mondo dei motori, con particolare riferimento alla Tucker 48, un'automobile troppo innovativa in relazione al tempo in cui avrebbe dovuto nascere), su Staemers (quando il motore a vapore spadroneggiava nelle strade e persino in cielo!) e sulla Coppa Etna (prendendo le mosse da un filmato del 1925, viene ricostruita la storia della Coppa Etna, rara testimonianza della Golden Age del motorsport siciliano).

COMMISSIONE ESTERI

Il referente Marco Rodda ha illustrato come le iniziative in campo internazionale stiamo proseguendo il loro sviluppo seppur in ritardo a causa degli effetti della pandemia a livello mondiale. È stata confermata la presenza di 6 modelli della Collezione Bertone presso un importante museo di San Pietroburgo. Anche il Raid Marco Polo Silk Road, pur avendo nuove e più interessanti opportunità, verrà disputato più avanti.

VEICOLI MILITARI: RIORGANIZZAZIONE DELLA COMMISSIONE

Tutta nuova la Commissione Veicoli Militari, presieduta da Luigi Pauletto, che si trova a riorganizzare la propria attività dopo il cambio dei vertici. Pauletto ha manifestato interesse per una serie di restauri di veicoli militari molto significativi che si stanno effettuando seguendo i canoni di conservazione ASI. Presto verrà elaborato un calendario di eventi.

COMMISSIONE MACCHINE AGRICOLE E INDUSTRIALI

Gianfranco Tardioli, che la presiede, auspica che presto anche i mezzi agricoli possano avere un CRS e un riconoscimento quali veicoli da collezione. In questo senso l'ASI sta lavorando con il legislatore da diverso tempo.

COMMISSIONE VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

La commissione era rappresentata da Cristiano Politi, che ha ribadito la difficoltà di restaurare e mantenere in vita i mezzi più grandi.

COMMISSIONE LAMPEGGIANTI BLU

Raccoglie gli appassionati di veicoli appartenenti in passato alle Forze dell'Ordine. Il settore è rappresentato da Mino Faralli che ha sottolineato la collaborazione dell'ASI con i musei delle Forze dell'Ordine per la certificazione dei loro mezzi.

COMMISSIONE AERONAUTICA E MOTONAUTICA

Claudio Tovaglieri ha fatto il punto sulle certificazioni, che coinvolgono sempre di più velivoli e imbarcazioni datati. La Commissione è inoltre impegnata nel collaborare con il Museo La Macchina del Tempo di Arese, nell'allestimento di una mostra relativa alle imbarcazioni motorizzate Alfa Romeo.

COMMISSIONE CLUB

Un lavoro di verifica della corretta attività dei Club è in atto e vede impegnata la commissione presieduta da Giuliano Bensi in un'operazione piuttosto delicata alla quale dedicheremo ampio spazio sul prossimo numero de La Manovella.



NASCE LA TASK FORCE DEI MEDICI ASI

Le numerose iniziative promosse negli ultimi mesi da ASI Solidale ha reso ancora più evidente l'importante ruolo sociale che l'associazionismo riveste nel nostro Paese. La pandemia che ha funestato l'Italia e il mondo intero ha evidenziato come sia determinante il ruolo degli operatori sanitari ed in particolare dei medici. Da qui nasce la condivisione operativa con i tanti medici appassionati di veicoli storici e quindi soci di Club Federati ASI, pronti a formare una "task force" - coordinata dal referente Ivo Serio - che possa essere un punto di riferimento per la promozione della buona salute anche nell'ambito del motorismo storico. L'obiettivo è quello di creare un gruppo di medici che si faccia promotore di campagne di prevenzione da associare a manifestazioni e momenti culturali organizzate dal rispettivo club di appartenenza.



LE NUOVE SFIDE DELLA COMUNICAZIONE ASI

Alla base del rinnovamento c'è sicuramente il cambio di passo di ciò che riguarda la comunicazione e l'immagine dell'Automotoclub Storico Italiano. Nella convention di Frascati, Felice Graziani ha illustrato le strategie attuali e future di questo delicato settore, strategico per il futuro dell'ente.

Sono state individuati gli obiettivi da raggiungere e gli strumenti per farlo. "Dobbiamo innanzitutto modificare la percezione che il mondo esterno ha dell'ASI - ha detto Felice Graziani - che per molti versi è legata all'attività di rilascio di certificati per raggiungere benefici fiscali e assicurativi, dimenticando la montagna di attività e cultura legata alla nostra associazione".

Occorre quindi cercare di ribaltare questa percezione mettendo in evidenza tutte le nostre eccellenze, a cominciare dalle manifestazioni che danno lustro alla nazione e ai singoli territori: "Ci sono manifestazioni organizzate dai Club ASI che sono per la città che li ospita l'evento più importante dell'anno - ha puntualizzato Graziani - bisogna comunicare e valorizzare, perché se no è come non esistessero".

Gli strumenti sono una buona divulgazione stampa, video, foto e tutti gli strumenti necessari a dare risalto mediatico, cercando un elevato livello qualitativo. Un altro strumento è l'integrazione tra i canali di comunicazione, come La Manovella (che ha il duplice ruolo di essere il collegamento continuo con i tesserati e divulgare cultura a 360°), la rubrica televisiva ASI World, il sito internet, i social media e, ovviamente, l'ufficio stampa. A queste realtà si è aggiunta una nuova risorsa che si occupa del marketing.

I GRANDI EVENTI ASI

Il Consiglio federale ha approvato il progetto "grandi eventi", che si propone di valorizzare le eccellenze della manifestazione e del territorio interessato, come l'enogastronomia, la cultura, il paesaggio. Per fare ciò occorre un coordinamento e una promozione delle singole manifestazioni, concertato però in modo da esaltare tutte le caratteristiche che possono interessare un pubblico più vasto. È importante che vengano prodotti filmati e comunicati con immagini professionali e di qualità, da veicolare ai network più importanti e a livello locale. È importante creare un calendario che preveda i giusti momenti di attesa tra un appuntamento e l'altro, creando aspettative e un fil rouge virtuale tra di loro.

"Bisogna confezionare prodotto che possa interessare anche all'esterno - ha specificato Graziani - Molti partecipano a eventi blasonati, ma in molti casi il livello qualitativo delle nostre manifestazioni è superiore. Bisogna imparare a comunicare e a dare importanza agli aspetti maggiormente appetibili al grande pubblico".

COMUNICAZIONE INTERNA ED ESTERNA ATTRAVERSO IL NUOVO SITO INTERNET

Già da molti mesi che Comunicazione Marketing lavora al progetto di rinnovamento del sito internet www.asifed.it insieme all'agenzia Fluendo, specializzata in questo settore. A Frascati era presente Muriel De Meo dell'agenzia romana, che ha illustrato a grandi linee il nuovo progetto, che consentirà un più immediato raggiungimento delle notizie che si cercano e avrà un aspetto grafico decisamente più moderno e accattivante. Nuovi voci permetteranno di navigare e di soddisfare domande e curiosità. L'interattività sarà ulteriormente sviluppata e consentirà di accedere ad un maggior numero di notizie, filmati e quant'altro. Anche La Manovella avrà una propria sezione divulgativa a completamento della parte cartacea.

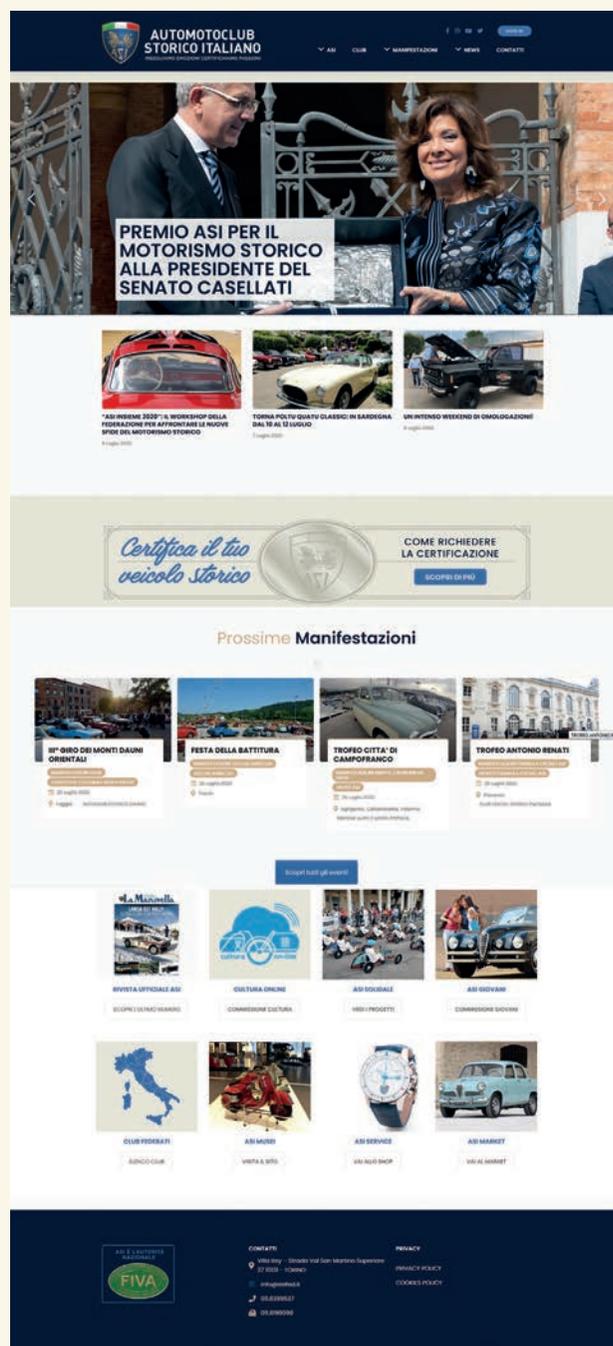
Per usare un gergo automobilistico, attualmente si sta testando il prototipo, mentre la "produzione di serie" esordirà tra qualche mese.

Molto importante per coordinare tutte le attività è la comunicazione interna e, a tal proposito, viene creato il sito Intranet, nel quale i Club troveranno tutti gli aggiornamenti in tempo reale per una più efficace azione sul territorio. Vi

saranno pubblicate le circolari e altre notizie importanti per la vita dei Club e per i loro tesserati. Rappresenta grandissima novità, uno strumento di lavoro interessante. All'interno di uno spazio accessibile tutto ciò che ASI produce.

Completa il quadro di una corretta Comunicazione e Immagine l'uniformità grafica di carta intestata e presentazioni attraverso slides.

La comunicazione esterna vede il potenziamento della presenza sui social network (facebook, Instagram) dove oggi l'ASI ha più visibilità e raccoglie un numero crescente di condivisioni e "like", allargando a una fascia più giovane e dinamica l'immagine della nostra Federazione di Club.



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 iscritti 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**

NELLE MARCHE IL TURISMO RIPARTE CON IL MOTORISMO STORICO

AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO E FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA INSIEME

LA REGIONE HA VARATO UNA LEGGE SPECIFICA PER LA PROMOZIONE, IL SOSTEGNO E LA VALORIZZAZIONE DELLA CULTURA E DELLA TRADIZIONE MOTORISTICA DEL TERRITORIO

L'associazione Terra di Piloti e Motori ha l'obiettivo di promuovere il turismo motociclistico nelle Marche e di rendere la tradizione motoristica della regione un elemento identitario e uno strumento per la competitività del sistema economico. Per dare il proprio contributo in questa delicata fase di ripartenza, l'Associazione ha organizzato, sabato 18 luglio, un convegno presso il Museo Officine Benelli di Pesaro. Il tema era focalizzato sul contributo del motorismo storico nello sviluppo del turismo. Sono intervenuti il Consigliere della Regione Marche Andrea Biancani, l'Executive Director di ENIT - Agenzia Nazionale del Turismo, Giovanni Bastianelli e il presidente di Terra di Piloti e Motori Alberto Paccapelo.

L'Automotoclub Storico Italiano ha partecipato all'evento con il presidente Alberto

di libri, allestimento di mostre, organizzazione di convegni. Il tutto genera un indotto economico che nelle sole Marche vale oltre 120 milioni di euro all'anno, buona parte dei quali a vantaggio del comparto turistico.

"La cultura dei motori - ha illustrato Alberto Scuro, presidente ASI - è in grado di contribuire in maniera concreta e sostanziale all'intero sistema Paese. Il motorismo storico è patrimonio nazionale, è un'eccellenza che l'Italia esporta in tutto il mondo. È anche una passione che aggrega, grazie alla quale vengono organizzate ogni anno migliaia di manifestazioni ad elevato impatto turistico. Nel 2019, ad esempio, i nostri club federati hanno dato vita ad oltre tremila eventi, muovendo con essi trecentomila persone. Proprio da qui nasce la collaborazione con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, che ha l'obiettivo di sviluppare nuovi progetti per la promozione dei nostri territori."

La Regione Marche si è dimostrata particolarmente sensibile al nostro settore, tanto da varare una legge specifica per la promozione, il sostegno e la valorizzazione della cultura e della tradizione motoristica del territorio. Gli obiettivi sono quelli di creare sinergie tra i luoghi più rappresentativi, di programmare attività promozionali e progetti culturali e di favorire la conoscenza, la conservazione e la fruizione pubblica delle collezioni museali presenti sul territorio. *"La realtà motoristica delle Marche - ha sottolineato il Consigliere regionale Andrea Biancani - insieme ad incantevoli luoghi turistici, strade panoramiche, bellezze naturali e architettoniche rappresentano un'offerta che può richiamare visitatori da tutto il mondo"*.

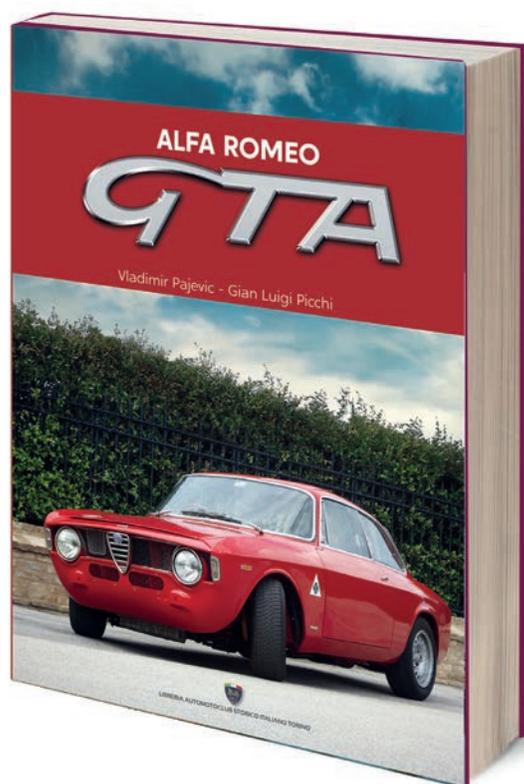


Alberto Scuro e il presidente della FMI, Giovanni Copioli. A destra, Andrea Biancani, consigliere della Regione Marche. Sotto, l'intervento di Scuro al Museo Benelli di Pesaro.



Scuro per illustrare il fondamentale contributo sociale, culturale ed economico che la Federazione, con tutti i suoi Club disseminati sull'intero territorio nazionale, è capace di generare. Nelle Marche sono presenti 14 Club federati: segno di una passione molto forte e radicata, con il primo sodalizio locale fondato nel 1976. La Regione, inoltre, ospita 9 musei dedicati al motorismo e tra i personaggi celebri locali si possono citare i piloti Dorino Serafini, Luigi Fagioli, Lodovico Scarfiotti, Gianni Morbidelli e il campionissimo Valentino Rossi. Grazie a loro, e ad altre realtà importanti come le Officine Benelli, nasce un'intensa attività culturale, anch'essa volano del turismo locale: pubblicazione





ALFA ROMEO GTA

€ 28.00

Vladimir Pajevic - Gian Luigi Picchi

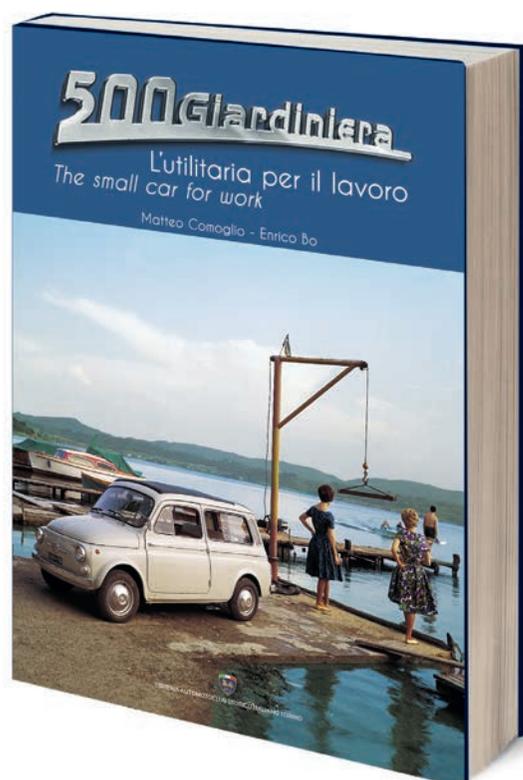
Pag. 144 - Formato 21 x 29,7 mm - Copertina cartonata - testi in italiano e in inglese.

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.



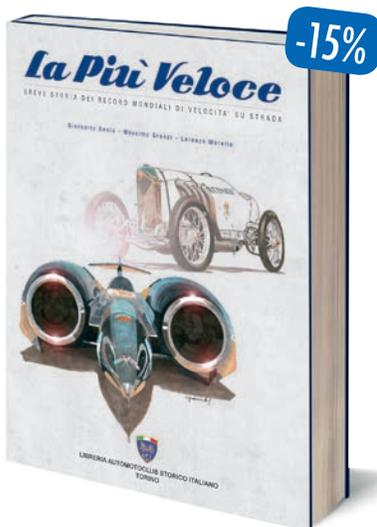
ERMANN0 CUOGHI - il meccanico di Niki Lauda

Federica Ameglio

~~€ 18.00~~ € 15.30

Pag. 304 - Formato 17x 24 mm. Copertina brossurata con alette.
Testi in italiano e in inglese

Un'avvincente storia dei motori vista attraverso la vita di Ermanno Cuoghi, il meccanico di fiducia del Campione del Mondo Niki Lauda. Nei suoi racconti, molti dei quali inediti, si svelano aspetti segreti di personaggi famosi e si rivivono avvenimenti tragici e comici dagli anni '50 ai '70, senza dubbio fra i più belli nella storia dell'automobilismo sportivo.



LA PIÙ VELOCE

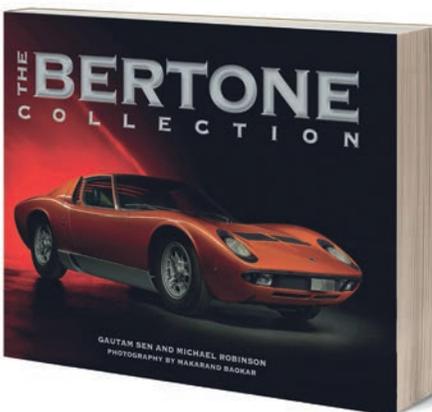
Breve storia dei record mondiali di velocità su strada

Giancarlo Genta - Massimo Grandi - Lorenzo Morello

~~€ 25.00~~ € 21.25

Pag. 280 - Formato: 21 x 29,7 cm.

Il libro è dedicato alle automobili da record e alla descrizione delle loro problematiche. Questo settore automobilistico si distingue dagli altri, perché in esso la tecnica ha dato libero sfogo alle sue potenzialità, senza tener conto di limitazioni economiche, e ha affrontato problemi sconosciuti ai progetti di carattere commerciale e sportivo convenzionale. La singolarità delle prestazioni ha costretto ad affrontare problemi impegnativi di aerodinamica e alleggerimento, talvolta in anticipo rispetto alle produzioni di serie, motivando lo sviluppo di componenti meccanici, forme ed elementi estetici fuori dal comune. Questi ultimi, in alcuni casi, hanno potuto toccare sia l'assoluta bellezza, sia la bruttezza più spinta. Essi sono delineati in venti tavole a colori dedicate alle automobili più indicative.



THE BERTONE COLLECTION

Gautam Sen and Michael Robinson

€ 79.00

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



MUSEO PIÙ RICCO PER FESTEggiARE I 110 ANNI ALFA ROMEO

IL 24 GIUGNO 1910 AL PORTELLO UN GRUPPO DI INDUSTRIALI LOMBARDI FONDA LA A.I.F.A. (ANONIMA LOMBARDA FABBRICA AUTOMOBILI) E, A DISTANZA DI 110 ANNI, NON LONTANO DA QUEL LUOGO, SI È FESTEggiATO L'ANNIVERSARIO

Un momento particolare, vissuto in un'atmosfera post-covid presso il polo di Arese, ricco di storia, che oggi ospita il museo La Macchina del Tempo. Un'occasione per riunire alcuni appassionati e per riaprire la struttura, rimasta chiusa per lockdown per diversi mesi, durante i quali, però, sono stati eseguiti lavori di miglioramento per proporre al pubblico nuove tematiche.

A museo chiuso è stato possibile rimontare in una delle sale l'"Angelo dei bimbi", l'aereo motorizzato Alfa Romeo con il quale Leonardo Bonzi e Maner Lualdi effettuarono nel 1949 la trasvolata atlantica per raccogliere fondi destinati ai mutilati di Don Gnocchi.

Grande novità la sezione "Alfa Romeo in divisa" dedicata alle auto dei Carabinieri, a testimonianza dello storico rapporto tra Alfa Romeo e l'Arma che da sempre ha arruolato tutti i più significativi modelli del Biscione. Lo spazio è stato allestito con un layout dinamico, grafiche geometriche e colori simbolici che valorizzano sei selezionatissimi modelli. Le vetture, disposte su grandi pedane circolari, formano un suggestivo effetto tridimensionale che simula grandi aloni di luce teatrale puntati sulle auto che hanno accompagnato l'Arma nelle più disparate avventure nelle città italiane.

Dalla 1900 M "Matta" che con l'Arma dei Carabinieri ha anche vinto una Mille Miglia alla leggendaria Giulia, la più iconica delle "Gazzella". Fino alle 75, Alfetta - in esposizione un esemplare blindato - Alfa 90 ed una rara Giulia Giardinetta. La nuova sezione del Museo "Alfa in divisa"

racconta le vetture, gli allestimenti e le epoche che hanno segnato la storia del Paese ed è stata progettata dall'architetto Benedetto Camerana che aveva già concepito, a fine 2013, la riqualificazione e il rinnovamento dell'intero Museo.

Ora è possibile visitare anche l'area Collezione, i depositi del Museo sinora chiusi consentendo di accedere a una raccolta completa ed emozionante che comprende oltre 150 automobili, motori da strada, aeronautici e nautici, trofei, oggetti artistici. È un vero e proprio tesoro che esula dalla filologia del percorso museale per crearne uno storico autentico, completo e dettagliato.

La Collezione è suddivisa in 18 aree tematiche che spaziano dalle prime vetture del Marchio, come la 20/30 ES alle Formula, fra cui Formula 1 e Formula Indy. Dai concept cars come Caimano e Protéo ai prototipi come la Scarabeo, la Sprint 6C e la Giulia ancora camuffata. Ma non mancano le RL, le 6C di Jano e le vetture più recenti, sia da corsa che da strada. Per finire, una carrellata di propulsori, fra cui l'inedito 4C 1500 degli anni Trenta e i Formula 1 turbo 415T.

L'anniversario è stata anche l'occasione per presentare la nuova Giulia nelle versioni GTA e GTAm, nomi evocativi del passato coniugati e interpretati oggi. Le due nuove versioni si basano sulla Giulia Quadrifoglio, ma con l'iconica serie limitata concepita per il 110° anniversario del Marchio, e il Museo Alfa Romeo sarà il teatro di esclusive anteprime private per i clienti. La nuova Giulia GTA si ispira tecnicamente e





UN RICCHISSIMO ARCHIVIO

La storia della produzione Alfa Romeo è conservata nel museo in un'area attrezzata del Centro Documentazione, recentemente riordinato e ristrutturato, dove trovano posto tutti i documenti della Casa del Biscione. Vi si possono trovare i libri di produzione, la corrispondenza, le schede e molte altre curiosità, come ad esempio la domanda di assunzione di Enzo Ferrari, nella foto.

Il Centro Documentazione è in grado di soddisfare la curiosità legata alla storia dell'Alfa Romeo, ai suoi uomini e ai suoi veicoli.



Il Centro Documentazione è in grado di soddisfare la curiosità legata alla storia dell'Alfa Romeo, ai suoi uomini e ai suoi veicoli.

concettualmente alla Giulia GTA del 1965: la "Gran Turismo Alleggerita" sviluppata da Autodelta a partire dalla Giulia Sprint GT che collezionò successi sportivi in tutto il mondo. Giulia GTA deriva da Giulia Quadrifoglio ed è equipaggiata con una versione potenziata del motore Alfa Romeo 2.9 V6 Bi-Turbo, da 540 CV. Grazie all'adozione estesa di materiali ultraleggeri beneficia di una riduzione di peso pari a 100 kg rispetto a Giulia Quadrifoglio, raggiungendo un rapporto peso/potenza eccezionale di 2,82 kg/CV. Sono state sviluppate soluzioni tecniche specifiche anche per aerodinamica, assetto e maneggevolezza.



NUOVO BRAND MANAGER ARNAUD LECLERC

Arriva dalla Francia il nuovo brand manager Alfa Romeo EMEA, Arnaud Leclerc. Francese proveniente da vicino Nantes, lavora in FCA dal 2018 ricoprendo l'incarico di direttore generale della Fiat Chrysler Automobiles UK & Ireland. Quarantacinque anni, laureato all'ateneo parigino Dauphine, Leclerc ha iniziato a operare nel settore automobilistico alla Honda Europe per poi maturare una lunga esperienza professionale all'interno del gruppo PSA, con il marchio Citroën.

La sua nomina risale al marzo scorso, ma Leclerc ha fatto la sua prima apparizione ufficiale in occasione dei festeggiamenti dei 110 anni e La Manovella ha avuto così l'opportunità di conoscere cosa pensa dell'heritage e della storia.

"Alfa Romeo è uno tra i marchi in assoluto più ricchi di storia - ha detto Leclerc - Senza il suo passato oggi probabilmente non ci sarebbe Alfa Romeo. Invece la sua storia fatta di performance e sportività è ancora oggi di ispirazione per i nuovi prodotti".

Cosa è importante per il marchio Alfa Romeo?

"La sua capacità di esprimere l'eccellenza italiana. In tutto il mondo è un marchio conosciuto e apprezzato e punteremo sul "made in Italy" per conquistare nuovi clienti".

Per quanto riguarda il futuro, ci sono nuovi modelli in arrivo?

"Tonale è piaciuto subito e cercheremo di farlo debuttare presto, anche se i tempi necessari per avviare la produzione di una gamma completa, che comprende anche l'ibrido plug-in, non sono immediati. Per quanto riguarda il resto della gamma Giulia e Stelvio sono automobili che han-

no stile e prestazioni. Le novità arriveranno, in linea con la filosofia e la tradizione del marchio. D'altronde Alfa Romeo è un brand speciale. Molte delle sue auto hanno una bellezza senza tempo. Lo dico da appassionato: le Alfa hanno qualcosa di speciale. Uniscono prestazioni e stile. Alfa Romeo non costruisce macchine, crea automobili e rappresenta bene l'essenza del made in Italy".



Leclerc con la nuova Giulia Quadrifoglio GTA.

E-TECH RENAULT UNA GAMMA VERSO IL FUTURO

PRESENTATE LE NUOVE RENAULT CLIO E-TECH HYBRID (IBRIDA 140 CV),
NUOVO CAPTUR E-TECH PLUG-IN HYBRID (IBRIDO RICARICABILE 160 CV)
E NUOVA MÉGANE E-TECH PLUG-IN HYBRID (IBRIDA RICARICABILE 160 CV)

Una delle prime Case a credere nella propulsione elettrica, Renault arricchisce la sua gamma con un'offerta di ibridazione E-TECH. "E" come elettrico, "TECH" come tecnologia F1. E-TECH rappresenta quindi la sintesi delle esperienze e competenze maturate da Renault nei veicoli elettrici che si fondono con le tecnologie sviluppate in Formula 1. Oggi, tutte le migliori tecnologie sviluppate per le competizioni sportive di Renault DP World F1 Team e il know how acquisito sull'efficienza energetica nei veicoli elettrici, si fondono nell'ibrido Renault.

I modelli E-TECH Hybrid si affiancano ai veicoli al 100% elettrici, come Nuova ZOE, Nuova Twingo Z.E. e Kangoo Z.E., per completare la vastissima offerta elettrificata di Renault, che si propone di rendere l'esperienza elettrica e il piacere di guida che ne deriva, accessibile al maggior nume-

ro di persone possibili, in un contesto in cui le scelte dei clienti devono essere più che mai pragmatiche e oculate.

Sono tre i modelli che compongono la nuova gamma E-TECH ibrida e ibrida ricaricabile di Renault: Clio E-TECH Hybrid (ibrida 140 cv), Nuovo Captur E-TECH Plug-in Hybrid (ibrido ricaricabile 160 cv) e Nuova Mégane E-TECH Plug-in Hybrid (ibrida ricaricabile 160 cv). La nuova gamma E-TECH si adatta a tutti gli utilizzi dei clienti (su strada, in città, ecc.) secondo la tecnologia scelta, riducendo le emissioni di CO₂ e contenendo i consumi di carburante, anche sulle lunghe distanze.

Abbiamo avuto modo di provare l'efficacia dell'ibrido su un tracciato misto, che comprendeva strade extraurbane, città e anche autostrada. Con una guida oculata, ma senza perdere brillantezza negli spunti, si



possono percorrere veramente molti km nella modalità elettrica, soprattutto con le vetture (Captur e Mégane) dotate di ricarica plug-in. In viaggio la ricarica è garantita dal recupero di energia in frenata, particolarmente evidente sulla Clío, che non avendo la ricarica plug-in, deve fare affidamento sul recupero di energia anche in marcia. Apprezzabile su tutti i tre modelli la notevole accelerazione, tipica dei propulsori elettrici.

LA STORIA CHE SI RIPETE: NUOVA TECNOLOGIA NELLA TRASMISSIONE

Nel 1898 Louis Renault mette a punto un nuovo sistema di trasmissione dotato di cambio a tre velocità (una in presa diretta) e retromarcia, una vera rivoluzione per l'epoca, quando le auto erano dotate di trasmissione e catena. È stato l'inizio dell'avventura industriale della Casa francese che ancora oggi dedica a questo importante componente nuova attenzione con l'innovativa trasmissione multi-mode, con innesto a denti senza frizione, che ottimizza la velocità e rende fluido il cambio marce. Le 15 combinazioni di velocità disponibili sono regolate automaticamente dal computer di bordo che seleziona il miglior rapporto per

incrementare il rendimento energetico e garantire il piacere di guida con cambi marcia quasi impercettibili. Con questa trasmissione, priva di frizione e associata ai motori elettrici, l'avviamento è al 100% elettrico e gli strappi di accelerazione sono significativamente ridotti nel cambio marce, a tutto vantaggio del comfort di guida e delle performance in accelerazione.

DUE MOTORI ELETTRICI E UNO A BENZINA

La tecnologia ibrida E-TECH prevede due motori elettrici ("e-motor" + starter ad alta tensione di tipo HSG, High-Voltage Starter Generator), un motore 1.6 benzina di nuova generazione (1.6, 67 kW / 91 cv; prodotto a Bursa, Turchia) dotato delle ultime tecnologie (Pompa ad acqua elettrica, doppio iniettore, Bore spray coating, Valvola EGR, FAP). Bas du formulaire. L'offerta di motorizzazione ibrida Renault E-TECH è modulare e proposta in due varianti: Full Hybrid (Clío) e Plug in Hybrid (Captur e Megane).

Prezzi a partire da € 21.950 per Nuova CLIO su ZEN, Hybrid e 32.950€ Nuovo Captur Plug-in Hybrid su INTENS.



UN DEBUTTO “ISTITUZIONALE” PER LA NUOVA 500

Rinviata la presentazione ufficiale del 4 luglio a causa del virus, la Fiat ha comunque deciso, con tutte le precauzioni del caso, di far debuttare la sua piccola creatura completamente rinnovata, nelle sedi istituzionali del nostro Paese. Prima al Palazzo del Quirinale, presentata al Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e successivamente a Palazzo Chigi a Giuseppe Conte, Presidente del Consiglio dei Ministri. In entrambe le occasioni sono stati presenti John Elkann, Pietro Gori e Olivier François, che hanno mostrato tutte le caratteristiche, le peculiarità e le novità di questa Nuova 500. La terza generazione di questa “icona”, nata in una versione totalmente elettrica, vuole essere la risposta di Fiat alla mobilità del futuro, fatta di vetture belle, ecologiche e sostenibili. Questa nuova vettura è stata interamente progettata e ingegnerizzata a Torino, diventando un vero vessillo dell'ingegno italiano. In questa occasione così istituzionale, si è ribadito l'impegno di FCA nell'implementare il piano di investimenti per l'Italia, gran parte del quale è stato già avviato negli impianti nazionali. Il piano è alla base della trasformazione del settore automotive del nostro Paese, per un domani fatto di emissioni zero. Questa nuova 500 si prepara ad entrare nel futuro portando con sé il design e il piacere di guida, ma anche una forte valenza simbolica, bellezza stilistica e una forte personalità. Come negli anni '60, ancora oggi la Nuova 500 comunica positività e voglia di ripartire, diventandone la bandiera e, allo stesso tempo, regalando una nuova dimensione di mobilità urbana elettrica e sostenibile.



Sergio Mattarella osserva l'interno completamente rinnovato.

Giuseppe Conte prova la Nuova 500 elettrica.



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



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

POLTU QUATU, LA DOLCE VITA È TORNATA

L'EVENTO AUTOMOBILISTICO PIÙ ATTESO DEL 2020 È ARRIVATO ED È STATO, COME SEMPRE, UN GRANDE SUCCESSO. UNICO APPUNTAMENTO ESTIVO IN UN PERIODO COSÌ DIFFICILE, HA PORTATO IN PASSERELLA AUTO STUPENDE E DI GRANDE IMPORTANZA



Poltu Quatu Classic è tornato sulla scena dei grandi eventi internazionali con la quinta edizione del Concorso d'Eleganza: organizzato da Auto Classic e Between Comunicazione in collaborazione con il Grand Hotel Poltu Quatu e Bcool City Magazine. Il 10, 11 e 12 luglio hanno sfilato per le strade della Costa Smeralda autentici gioielli a quattro ruote provenienti dalle più importanti collezioni di auto d'epoca italiane ed europee. La vincitrice è stata la Porsche 917 LH del 1970, detta "psychedelic" per la sua livrea, la regina di bellezza del Concorso d'Eleganza Poltu Quatu Classic. La vettura protagonista della 24 ore di Le Mans del 1970 con l'equipaggio di Gérard Larrousse e Willi Kauhsen, arrivati secondi dietro alla 917K di Hans Herrmann e Richard Attwood, si è aggiudicata il Best of Show dell'evento. Un testa a testa non facile con la Ferrari 857 S, vettura da competizione prodotta da Ferrari in tre esemplari nel 1955, capolavoro di Scaglietti.

La Giuria del Concorso è stata presieduta per il terzo anno consecutivo da Paolo Tumminelli, il noto storico dell'automobile che ha creato e affinato in questi anni un sistema di valutazione pressochè infallibile. Con lui il noto designer Fabrizio Giugiaro che ha disegnato e realizzato come ormai tradizione il trofeo "Best in Show", Emmanuel Bacquet rappresentante FIVA, Luciano Bertolero fondatore di Auto Classic e grande esperto Ferrari, Alberto Vassallo CEO di Car and Vintage e J. Philip Rathgen CEO di Classic Driver, tra i social media più conosciuti nel mondo dell'Automotive.

La grande Giuria internazionale dell'edizione 2020 di Poltu Quatu Classic è stata completata da altri personaggi di spicco del motorismo storico come Carlo Di Giusto vice direttore di Autoitaliana e di Ruoteclassiche, Alberto Scuro presidente dell'ASI, Enrico Renaldini PR di Gare d'Epoca, Augustin Sebatié-Garat di RM Sotheby's la più grande

Da sinistra, Tanta partecipazione di pubblico e auto stupende hanno creato un mix perfetto. La giuria al lavoro. La splendida AC del presidente del Registro Fiat Edoardo Magnone



I PREMI

Sei le classi, ognuna custode di veri tesori a quattro ruote: nella RACING LEGEND dedicata alle vetture simbolo della storia del rally, ha trionfato la Lancia Delta Martini Safari di Edoardo Schon, vettura utilizzata al rally africano dal due volte campione del mondo Miki Biasion poi passata nelle mani di un pilota greco prima di arrivare in Italia nella collezione di Giorgio Schon. E a contenderle il premio di classe modelli straordinari come l'altra Delta Martini di Miki Biasion, e una Ford Focus Wrc del 2001 di Colin McRae, vettura che esordì nel Rally di Monte Carlo, massima evoluzione dell'elettronica nelle macchine da rally, portata in Costa Smeralda dal suo attuale proprietario, il Console di Antigua ed ex olimpionico di vela Carlo Falcone.

VEETTURE DAMILLE MIGLIA. L'Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet Pininfarina del 1947 che ha partecipato alla Mille Miglia del 1949, elegantissima nella linea e negli interni, con volante e pomelli in madreperla, portata al concorso da Mattia Colpani, ha vinto la classe MILLE MIGLIA® BOND, in cui è stato assegnato anche lo Spirit of 1000 Miglia all'auto che meglio rappresenta l'essenza della Freccia Rossa- in questo caso la Lancia Lambda Casaro di Enrico Bertone che ha partecipato alla prima edizione della Mille Miglia nel 1927 e all'edizione del novantesimo anniversario nel 2017 con Simone Bertolero mentre la Osca Mt4 Morelli del 1954 blu Francia di Enzo Moroni ha vinto il premio della Giuria.

LA DOLCE VITA IN COSTA SMERALDA. La Lancia Aurelia B52 Roadster Vignale del 1953 è stata considerata l'auto più glamour dell'evento vincendo la classe ed è stata premiata da Ted Gushue, Global Ambassador di St. Moritz, con un weekend straordinario nel leggendario Suvretta House. Lo stile di vita di St. Moritz è un mix intrigante di glamour, savoir vivre, eventi prestigiosi e un'atmosfera accogliente e di benessere, la stessa che si respira nella Costa Smeralda e questo è anche uno dei motivi che hanno portato al gemellaggio con il Concorso d'Eleganza Poltu Quatu Classic.

Direttamente dalla dolcevita romana arriva anche una Fiat 600 Jolly Multipla carrozzata da Ghia, solo 30 esemplari prodotti del 1961, lanciata in occasione dell'anniversario dell'Unione d'Italia, che ha vinto il premio del Registro Fiat. E poi ci sono WONDERFUL COUPÉ per intenditori, in cui ha vinto una Ferrari 365 BB Pininfarina, mentre il premio Asi è andato alla Lancia Flaminia Sport Zagato di Mauro Milano, e la categoria più moderna delle FOREVER YOUNG con la Carrera GT di Raul Marchisio votata dai giudici praticamente all'unanimità.



Il "Best of Show", la Porsche 917 LH del 1970

casa d'aste di auto da collezione al mondo con 40 anni di comprovati risultati nel settore, Valentino Balboni leggendario collaudatore Lamborghini e testimonial della futuristica app per auto storiche "myclassic" e Ted Gushue fotografo di grande fama internazionale e direttore editoriale del nuovo magazine ufficiale Porsche Type 7.

Molte le novità inserite nel programma di quest'anno: la tappa di venerdì 10 luglio a San Pantaleo è stata l'occasione per il debutto dal vivo in anteprima mondiale della nuova barchetta elettrica Dora Bandini, prototipo disegnato da Giorgetto Giugiaro per HYPER 3, startup che opererà nel luxury market per valorizzare la rinascita e la valorizzazione di brand storici italiani. HYPER 3 sta infatti investendo in un ambizioso programma di rinascita di brand storici rivolti al mercato del collezionismo che sono stati preannunciati il venerdì sera nel magnifico borgo di San Pantaleo. La GFG Style di Giorgetto e Fabrizio Giugiaro ha portato in Sardegna i due prototipi che avrebbero dovuto essere presentati al Salone di Ginevra, poi cancellato, stiamo parlando della futuristica GFG VISION 2030 e della Bandini Dora la barchetta 100% elettrica che rilancia il celebre marchio italiano fondato nel 1946 da Ilario Bandini. La giornata di sabato è stata dedicata a un lungo tour panoramico della Costa Smeralda attraverso un percorso studiato ad hoc dagli organizzatori per regalare ai partecipanti scenari indimenticabili da ammirare al volante delle proprie automobili. Il resto della giornata è stato vissuto in totale relax nella famosa spiaggia Vesper di Capriccioli resa celebre dal film "007 - La spia che mi amava" dove il protagonista Roger Moore emerge con la sua auto dall'acqua cristallina della Costa Smeralda in compagnia di Barbara Bach, non è mancata sulla via del ritorno a Poltu Quatu il passaggio e l'esposizione delle auto del Concorso a Porto Cervo all'ora dell'aperitivo.

La sera si è poi svolta la sfilata finale delle automobili davanti alla Giuria dopo la Cena di Gala al Grand Hotel Poltu Quatu nella celebre piazzetta illuminata a giorno per l'occasione. I partecipanti hanno vissuto quindi un'altra bellissima esperienza tra visite a borghi storici della Sardegna e giornate in spiaggia, guidando le loro auto d'epoca lungo gli scenari mozzafiato della Costa Smeralda. L'evento si è concluso Domenica 12 luglio pomeriggio all'esclusivo Li Neuli Country Club. ■

A sinistra, la ormai celebre 500 Jolly spiaggina con cui l'organizzatore Simone Bertolero si muove durante la manifestazione. In costante crescita, "Poltu Quatu Classic" punta a diventare la "Monterey car week" italiana.





IL “RAGIONEVOLE RISCHIO” DI BRIAN

di Danilo Castellarin

Cambio pilota Siffert e Redman alla Targa Florio 1970.

Oggi tutti parlano di “ragionevole rischio” per tornare a vite quasi normali. La storia insegna come quel confine sia condizionato dal tempo. Nelle corse del '900 il valore della vita non era al primo posto. E chi ha memoria sportiva ben ricorda come correvano e dove correvano i piloti di mezzo secolo fa. E quanti ne morivano. Perché vita, morte e malattia sono relativi e condizionati dall'epoca in cui viviamo. Negli Anni Sessanta una delle promesse era l'inglese Brian Redman. Che però, a un certo punto, saggiamente introdusse la regola del “ragio-

nevole rischio”. Chiamato a guidare le macchine di Maranello, rischiò di rimetterci un occhio alla prima corsa sulla pista del Nürburgring, 21 aprile 1968.

Due settimane prima, il 7 aprile 1968, sempre in Formula 2, era morto Jim Clark a Hockenheim e sul 'Circus' era sceso un gelo rarefatto perché tutti avevano messo a fuoco che, se era capitato al migliore, poteva davvero succedere a chiunque. Intanto in Italia stava per concretizzarsi l'acquisizione della Ferrari da parte della Fiat. Il Drake voleva

Da sinistra, alla 1000 km di SPA del 1968, Redman vinse. Primo posto anche alla Targa Florio del 1970. Redman sulle curve della “Targa” su Porsche 908.



fare bella figura con Gianni Agnelli e chiamò le Formula 2 con il nome di suo figlio Dino, proprio come le GT torinesi che montavano un sei cilindri due litri progettato alla Ferrari. Nel 1968 c'era una girandola continua di candidati per guidare quelle monoposto. Il Capo metteva pressione al direttore sportivo Franco Gozzi che convocò anche Mike Hailwood e Jo Siffert a Modena per fare dei test, oltre a Chris Amon e Jackie Ickx, piloti ufficiali. Vennero invitati a provare, cronometro alla mano, anche Casoni, Baghetti, Bell, De Adamich e il bravo Tino Brambilla di Monza, ottimo preparatore, il primo a centrare il bersaglio della vittoria con una Dino Formula 2. Brian Redman era un ragazotto inglese di buona famiglia e si ritrovò al volante della casa più famosa del mondo. L'erede di Hawthorn, Collins e Surtees, scrissero i giornali. Dunque, tensione alla stelle. "Il mio ruolo", mi raccontò Redman a Goodwood, "doveva essere quello di guardaspalle a Ickx, che partiva in pole. Pronti via, dopo tre giri becco un sasso in pieno volto, a tre centimetri dalla pupilla, scagliato dall'auto che avevo davanti. Viaggiamo a 250 e il parabrezza si sbriciolò come un biscotto. Ma il guaio è che quando ti ferisci a un occhio, per istinto li chiudi entrambi. Non so nemmeno io come, ma riuscii a restare in strada e raggiunsi i box". Dove gli chiedono "Cosa c'è? perché ti sei fermato?". Redman spiega che non ha gli occhiali di riserva e allora Catherine Blaton, fidanzata e futura

moglie di Ickx, si mette a cercare affannosamente nella sacca del belga e tira fuori gli occhiali di riserva, color verde scuro. Brian li infila e riparte a razzo. Si accorge che qualcosa non va pochi chilometri dopo. "Quando entravo nelle zone d'ombra del bosco non vedevo nulla. Tenevo il piede giù e via. Andò a finire che segnai il record sul giro".

A fine gara Forghieri gli dice "Bravo Brian, se continui così confermo il tuo posto in Scuderia per le gare di F2 e a settembre forse ci sarà una F1 per te a Monza". Lui restò perplesso. "Mi toccai con la mano l'occhio nero e gli risposi che, se avessi continuato a correre alla disperata, non sarei arrivato a Monza perché sarei morto prima. E la sera, in albergo, mi guardai allo specchio mentre stavo seduto sul letto e mi presi la testa fra le mani. Caro Brian, dissi a me stesso, se davvero vuoi invecchiare non devi mai più guidare in quel modo". Ecco, Redman introdusse in quel preciso momento la regola del "ragionevole rischio". Che non gli evitò, purtroppo, altre sorprese.

"Nella primavera del 1970 stavo provando il percorso della Targa Florio con una Porsche 914/6, su strada aperta. Dopo aver incrociato un paio di autobus, un camioncino carico di agrumi e un pedone che costrinse a saltare come un canguro per mettersi in salvo, decisi di lasciar perdere perché i rischi erano troppo elevati. Nessun un vigile, nemmeno un volontario per ore ed ore. Anarchia totale". In gara Brian corse con la 908/03 del team John Wyer, leggera e veloce come una lepre. "Erano dipinte di azzurro e arancio. John mi disse 'Qui ci vuole cervello perché se faccio partire Jo e Pedro insieme entro il primo giro si buttano fuori. Così al pronti via Wyer fece partire me sulla macchina che dividevo con Siffert e sull'altra 908 Pedro Rodriguez che correva in coppia con Leo Kinnunen. Vincemmo noi".

L'anno dopo, alla Targa Florio del 1971, Redman finì fuori strada. "Si ruppe lo sterzo della mia 908 e beccai un muretto di cemento. L'auto esplose e prese fuoco. Trattenni il respiro e saltai fuori come un gatto. Steso sull'erba, gli spettatori mi facevano aria con i giornali. Non vidi un medico per un'ora. Poi mi portarono in un ospedale che sembrava una stamberga. Per questo ripeto sempre che non c'è cura per la nascita e la morte se non godersi l'intervallo".



Sopra, a sinistra, Brian Redman Nürburgring 1968. A destra, Redman intervistato da Danilo Castellari.

Sotto, da sinistra, Bell, Redman e McQueen nel 1970. Redman ad una recente rievocazione. De Cadenet, Vaccarella e Redman.



POSSIS NIHIL *Aurelia* VISERE MAIUS

“CHE TU NON POSSA VEDERE NULLA DI PIÙ BELLO DI AURELIA”



Orazio lo diceva riferito a Roma ma la citazione non è casuale: il nostro mestiere, infatti, ci porta inevitabilmente a confrontarci con la storia, dovendo rievocarla nel modo più obiettivo possibile. Ma alcuni tra i più grandi storici sostengono che, a volte, è impossibile rimanere oggettivi e imparziali di fronte a certi avvenimenti. A chi scrive questo capita di fronte ad automobili come la Lancia Aurelia: raccontare i suoi 70 anni sono un onere e un onore che dia giustizia a una diva il cui mito non accenna per nulla ad affievolirsi. Ci scuserete quindi se, a volte, il turbinio di emozioni che genera “lo studio matto”, di leopardiana memoria, di una leggenda simile, avrà la meglio.

NASCITA A SORPRESA

L'ingegner Gianni Lancia, figlio di Vincenzo, è un ragazzo maturo e tutto d'un pezzo, pacato e razionale, meno sognatore di Vincenzo, almeno all'apparenza: sarà infatti un *coup de théâtre* quello che ci

darà la possibilità di conoscerlo meglio, proprio quella decisione improvvisa e perentoria, maturata nel 1948, di presentare una berlina alto di gamma inedita, mentre tutti sono convinti che l'Aprilia del 1936 - l'ultimo capolavoro di Vincenzo - rivista e dotata di un motore più potente progettato ex novo, possa ancora giocare delle buone carte, anche nel dopoguerra. Al nuovo progetto B10 avrebbero lavorato le migliori maestranze presenti in Lancia all'epoca, per confluire in un risultato di elevatissimo valore tecnico, il capolavoro assoluto che oggi è l'Aurelia.

DE VIRGILIO E IL PRIMO V6 DI 60° DI SERIE

Se ci fosse bisogno di sottolinearlo, il suo motore dovrà essere in grado di coniugare le proverbiali doti Lancia quali robustezza, affidabilità, elasticità, progressione, fluidità d'erogazione e prontezza di risposta ai comandi, con contenuti inediti, peculiarità tecniche eccezionali e innovazioni che lo contraddistinguano come uno dei

È STATA LA LANCIA PIÙ ICONICA DEL DOPOGUERRA. E, COME OGNI VETTURA NATA DALL'EREDITÀ TECNICA DI "MONSÙ VINCENZO", L'AURELIA È ANCHE PORTATRICE DI INNOVAZIONI INCREDIBILI, SIANO ESSE ESTETICHE O MECCANICHE: UN CAPOSALDO DEL MOTORISMO MONDIALE DI SEMPRE.

di Luca Marconetti

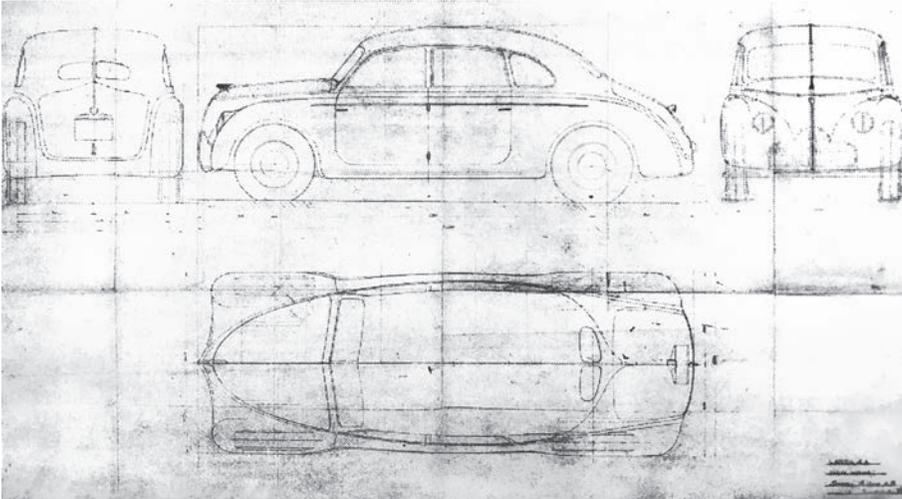
Le tre "anime" del progetto Aurelia: da destra la berlina originaria B10, l'ultima nata, la scoperta B24 Convertibile e la prima "Granturismo" al mondo, la B20 GT. Nel 1950 una B10 costa 1.830.000 lire, una Fiat 1400 1.275.000 e un'Alfa Romeo 1900 2.310.000 lire. Nel 1951 una B20 I serie costa 2.870.000 lire e un'Alfa 1900 Sprint 3.240.000 lire, mentre, nel 1954, una Fiat 1900 A Granluce 2.134.000 lire. Nel 1955 invece, una B24 Spider costa 2.800.000 lire e un'Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce 2.398.000 lire.



punti focali di svolta della storia automobilistica. Che ai Lancia, padre e figlio, piacciono i motori a V non è un mistero: lo montano la rivoluzionaria Lambda, le sue sostitute Ardena e Astura, l'Aprilia e perfino l'Ardea col suo piccolo 903 cm³, ma parliamo pur sempre di 4 cilindri (8 nel caso dell'Astura). In azienda poi, a fine anni '30, si inizierà a vagheggiare riguardo a un'unità a 6 cilindri a V, convinti della superiorità tecnica di tale architettura. Ma perché questa diventi realtà dovrà aspettare il corso della Seconda guerra mondiale: a quell'epoca in Lancia lavorano Giuseppe Vaccarino, direttore dell'Ufficio Tecnico, Vittorio Jano, motorista di fama acclarata arrivato dall'Alfa Romeo nel 1937 per guidare il Reparto Esperienze e il promettente ingegnere Francesco De Virgilio, calabrese, classe 1911, con in tasca una laurea al Politecnico di Torino e in testa tante idee geniali, da realizzare al comando dell'Ufficio Calcoli, Studi Speciali e Brevetti Lancia. Come ricorda lo stesso De Virgilio in un racconto pubblicato dal Registro Aurelia Italiano per i

suoi soci e in altre 50 copie datate e autografate dall'ingegnere nel luglio 1993, "il motore 6 cilindri a V [...] nacque, come studio teorico, nei locali della filiale Lancia di Padova nell'agosto 1943": i tecnici si trovano lì dal gennaio 1943 per scappare ai bombardamenti che vessano le fabbriche torinesi. Qui si arriva a concepire sulla carta un motore 6 cilindri a V di 39°, del quale si sottopone a De Virgilio l'albero motore perché lo studi a fondo e successivamente lo brevetti. Ma De Virgilio si mette al lavoro rendendosi subito conto che c'è qualcosa che non quadra. Racconta ancora: "Purtroppo esso non era accettabile, perché creava una coppia di 1° ordine controrotante, per annullare la quale occorreva montare un contralbero con conseguente aumento di costo e di peso. Il progetto quindi venne accantonato. Fu questa l'occasione che fece nascere in me il desiderio di verificare se esistesse un albero motore tale che, accoppiato a un dato valore del V, permettesse di avere motore 6V, 4 tempi, con scoppi tutti a 120° fra loro, ben equilibrato".





Proiezione ortogonale del prototipo A10 (motore V8 di 90° da 2 litri circa): realizzato con carrozzeria monoscocca di Ghia, fu poi distrutto. Le informazioni su di esso sono piuttosto lacunose.



Da sinistra, Francesco De Virgilio, Gianni Lancia e Vittorio Jano con la Aprilia Bilux del 1947 di Pinin Farina: avrebbe anticipato soluzioni poi viste sulla Aurelia B10: coda spiovente, ampi parafranghi a filo carrozzeria e assenza di pedane laterali. Sotto, la B10 del nostro servizio è del luglio 1952. La linea della B10, secondo i ricordi di De Virgilio, fu interamente disegnata in Lancia ma non sappiamo se e quanto abbia influito una consulenza di Pinin Farina.



Gli studi "padovani" di De Virgilio avrebbero dato esito positivo: *"Dopo alcuni giorni di calcoli grafici, trovai che c'era un albero con 6 bottoni di manovella, che permetteva di avere [...] un motore quasi perfettamente equilibrato"*. Si trattava dell'innovativo 6 cilindri a V di 60° che, come avrebbe confermato anche la successiva scoperta dell'ingegnere calabrese riguardo a un secondo albero efficace quanto il primo, sarebbe stata l'architettura più adatta a realizzare un motore Lancia: leggero, compatto, elastico, fluido, brillante ma allo stesso tempo relativamente poco complesso e di agile manutenzione. Arriva l'8 settembre 1943 e poco dopo si torna tutti a Torino. Negli uffici di Borgo San Paolo la situazione non è rosea e i malumori tanti: molti dirigenti vengono licenziati mentre il posto di Vaccarino viene preso da Jano. De Virgilio invece, con un manipolo di fidati collaboratori, è spedito lontano dallo stabilimento per evitare che i militari tedeschi scoprano qualcosa. Durante tale situazione, che durerà fino alla fine della guerra, sempre dai ricordi di De Virgilio, scopriamo che *"viene progettata una vettura denominata A10, con motore posteriore 8 cilindri a V di 90° di 2.000 cm³ (montato su telaio tubolare prodotto da Ghia, ndr). Per essa io disegnai una sospensione anteriore indipendente, a braccetto longitudinale, di mia creazione; la vettura era in prova su strada nel 1946; per varie ragioni morì sul nascere"*. Ma è proprio da questa esperienza che l'evoluzione del V6 ha uno scatto deciso in avanti, soprattutto per quanto riguarda l'affinamento dell'albero motore che, scartata l'ipotesi di infilare un 6V di 60° sotto il cofano dell'Aprilia - troppo stretto e impedito dal cannotto dello sterzo, che all'epoca la normativa impone essere in un sol pezzo dal volante alla scatola guida - De Virgilio utilizzerà per una unità con V di 45° e cilindrata di 1.569 cm³, asserendo che *"anche con questo angolo le vibrazioni erano ancora accettabili"*. È nato il prototipo con sigla di progetto interna "538", realizzato in 3 esemplari e, tra il 1946 e il 1947, montato su altrettante Aprilia. Queste vengono ovviamente testate dai collaudatori ma di una se ne serve anche Gianni per scorrazzare tra Torino e Pisa, dove sta ultimando gli studi in ingegneria. Sarà proprio provando quest'auto e capendo le ragioni di De Virgilio, che si convincerà dell'ormai sopraggiunta inadeguatezza dell'Aprilia ed è necessario sostituirla con una vettura completamente nuova.

Col beneplacito di Jano, a De Virgilio è quindi dato pieno mandato per realizzare il motore secondo lui più adatto allo scopo. Sono i prodromi del "progetto B 10", che avrebbe avuto, inizialmente, una V di 50° e cilindrata sempre di 1,6 litri per essere ospitato sotto il cofano del primo prototipo, ancora troppo angusto, del quale abbiamo notizie molto lacunose. È il 1948. De Virgilio non è ancora contento e Jano e Gianni lo sanno: il "B 10" sarà rivisto da zero in sinergia fra gli uffici Tecnico, delle Espe-

rienze e Stile e, finalmente, De Virgilio sarebbe riuscito a realizzare il suo V6 di 60° (con valvole inclinate tra loro di 26°) definitivo con cilindrata di 1.754 cm³ (alesaggio e corsa 70x76 mm), deliberato da Gianni Lancia, diventato amministratore delegato nel 1949: è il primo motore con questa architettura al mondo ad essere prodotto in serie. I meri numeri non ci danno però nemmeno lontanamente la misura delle sue innovazioni e modernità. Il capolavoro di De Virgilio infatti presenta: rapporto di compressione di 6,85:1; alimentazione a un carburatore doppio corpo Solex 30 AAI in grado di erogare una potenza di 56 CV a 4.000 giri/min e coppia di 106 Nm tra i 2.500 e i 3.000 giri/min; distribuzione ad albero a camme situato nel basamento della V comandante le valvole (inclinata tra loro) tramite aste e bilancieri; camere di scoppio emisferiche; corpo in alluminio fuso in conchiglia con canne cilindri in ghisa ricambiabili a contatto con liquido refrigerante; impianto di raffreddamento dotato di due termostati, uno direttamente sul radiatore per comandare la persiana di afflusso della portata d'aria e uno fra radiatore e motore per regolare la temperatura dell'acqua. Assolutamente innovativa è la catena di distribuzione: questa è doppia ed è mantenuta costantemente nella giusta posizione da un tenditore idraulico, soluzione brevettata da De Virgilio. Il marchingegno è "spinto" contro la catena da una molla a modesto carico in caso di motore fermo e all'avviamento, mentre alla sua azione si aggiunge quella dell'olio di lubrificazione, aumentando la pressione con l'aumentare dei giri motore. Nello stesso tempo, l'olio smorza il movimento del tendicatena quando sottoposto ai contraccolpi della stessa. In questo modo, il tenditore avanza automaticamente mantenendo costante il carico e tenendo testa al fisiologico allungamento della catena, senza bisogno di alcuna regolazione. Ne risulta un complesso propulsore molto compatto, corto (più di un 4 cilindri in linea di pari cilindrata) e raccolto al centro dell'ampio vano anteriore, perfettamente bilanciato, perfino bello da vedere con i suoi coperchi punterie fregiati dalla scritta "Lancia" in corsivo. Il funzionamento è regolarissimo, dotato di un'uniformità di coppia eccezionale fin dai regimi più bassi (con tre impulsi motore per ogni giro dell'albero, ossia uno ogni terzo di giro), una riduzione delle reazioni e relativa quasi totale eliminazione di qualsivoglia vibrazione: mai si era sentito "girare" un V6 così silenzioso e stabile sui propri supporti. Finalmente efficace infine, la lubrificazione, con circuito pressurizzato e coperchio del filtro alettato per favorire il raffreddamento.

LO SVILUPPO TECNICO

Raffinata e di alto profilo tecnico sarà anche l'architettura generale. La nuova vettura è perfettamente ammortizzata per evitare che anche la minima asperità si trasferisca agli occupanti ma, nello stesso tempo, tiene bene la strada e frena ancora meglio. A tal proposito, si sceglie di mantenere il già ottimo avantreno della Aprilia 1500, a ruote indipendenti, con ammortizzatori idraulici telescopici a fodero concentrici a sottili molle elicoidali e sono dotati di un ingegnoso sistema di frenata idraulica a fondo corsa (ottimizzazione apportata da De Virgilio). ➤

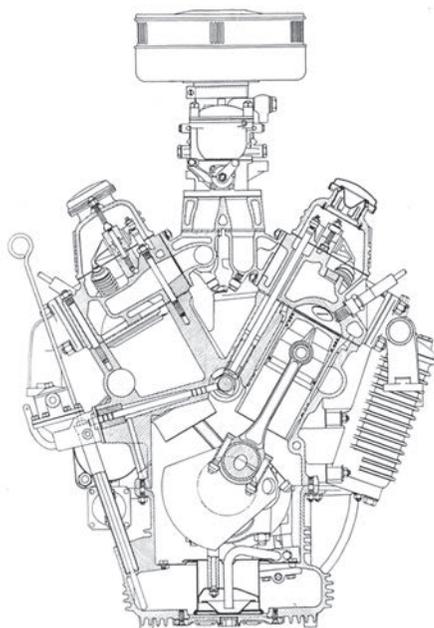


Dall'alto, come sull'Aprilia, la B10 si apre a libro senza montante centrale, celato nella robusta struttura delle portiere. La plancia, sobria ed elegante, caratterizzata dal volante a T e dai tre strumenti tondi. Il colore avorio e la strumentazione verde sono un rimando alla moda americana. In basso sotto il cruscotto possiamo notare la "stufa" per il riscaldamento. La zona posteriore è la più confortevole, con il divano dalla spessa imbottitura e rivestimento in panno di lana grigio, lo stesso presente sulle portiere.

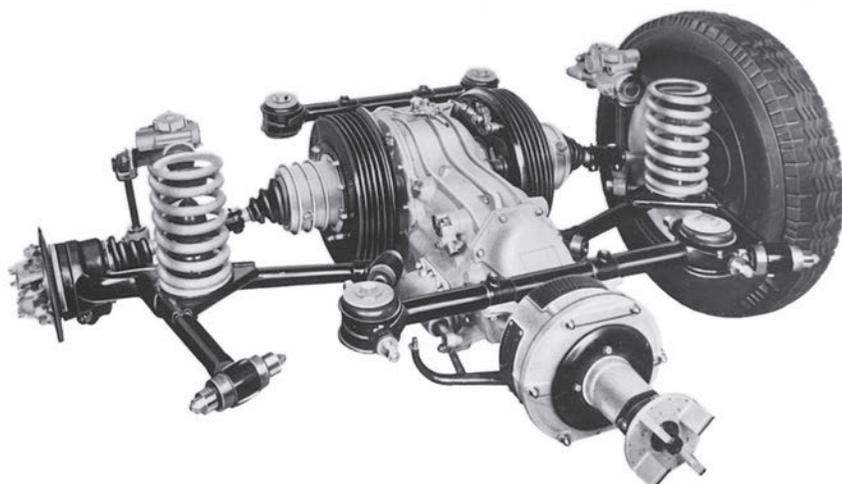
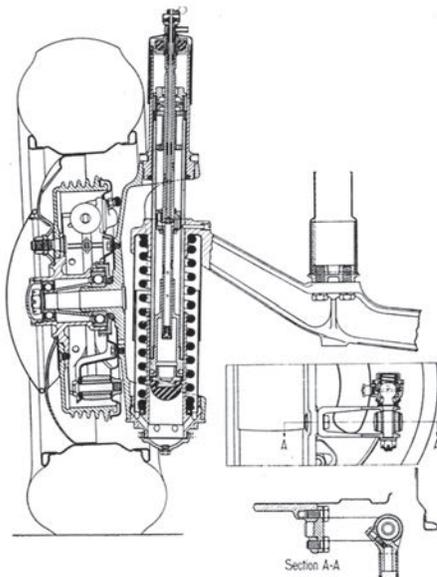
L'eleganza e l'austerità della linea fuori dal tempo della B10 si osserva soprattutto in marcia e nella vista laterale, con le ruote agli estremi della carrozzeria e il passo molto lungo. L'esemplare del nostro servizio monta i deflettori: non sono corretti, sarebbero stati introdotti con la B12.



Spaccato tecnico del motore B10: la V tra i cilindri è di 60°, le valvole sono inclinate tra loro di 26° comandate da albero nel basamento tramite aste e bilancieri, le candele all'esterno delle teste.



La sospensione anteriore già concepita da De Virgilio per la Aprila 1500: a ruote indipendenti, hanno ammortizzatore idraulico telescopico a fodero a cannocchiale, concentrico alla molla elicoidale.



Il ponte posteriore Transaxle con freni entrobordo. Sarà montato sulle B10, B21, B22 e autotelai derivati e sulla coupé B20 GT fino alla terza serie compresa. La sospensione è a bracci diagonali con molloni e ammortizzatori a leva Houdaille.



La plancia della B12 ha una strumentazione più semplice rispetto a quella della B10 ma è impreziosita da un inserto in alluminio.

Totalmente nuovo sarà invece il retrotreno: scartato quello dell'Aprilia (che tende a coricarsi molto in curva, a causa dei corti bracci longitudinali che portano a terra il centro di rollio della vettura) e una soluzione a braccio trasversale che non avrebbe più permesso le quattro ruote indipendenti, De Virgilio e Jano si orientano verso una soluzione mista, geniale e ardita per l'epoca: i bracci, caratterizzati da un triangolo di tubi con articolazioni montate su boccole in gomma (silent block), sono disposti in diagonale, così ogni ruota viene a spostarsi secondo l'asse generatrice di un cono con vertice sull'asse trasversale del propulsore. Particolare anche l'architettura dei bracci triangolari, sui quali gli assi dei "silent block" non sono allineati ma disposti obliquamente rispetto all'asse di oscillazione dei bracci, così da evitare scarichi eccessivi e garantire migliore tenuta. Completano il complesso molloni e ammortizzatori a leva Houdaille.

Altro elemento fondamentale per il bilanciamento è la ripartizione dei pesi (nonostante all'epoca in pochi se ne interessino realmente) che sull'Aurelia è ottimizzato piazzando al retrotreno, in blocco con il differenziale, il cambio a 4 rapporti (i più alti sincronizzati) e la frizione, oltre che i freni, a tamburo, così da evitare eccessive masse non sospese. È la cosiddetta soluzione "Transaxle", tanto cara a Jano, che l'ha concepita su un'Alfa V12 da competizione nel 1936. Il gruppo è fissato alla carrozzeria tramite due bracci trasversali e 4 tamponi in gomma. Oltre alla gestione del peso - che sulla prima serie dell'Aurelia raggiunge i 1.080 kg a vuoto - questo permette l'adozione di un albero di trasmissione leggero, rigido e di diametro ridotto, a tutto vantaggio dell'abitabilità interna; questo è inoltre in due pezzi, collegati fra loro e al resto degli organi da tre giunti e un supporto centrale flessibili.

B10 (1950-1953)

Lo spazio interno è poi accentuato da quella che è anche la maggior caratterizzazione estetica dell'auto, le ruote piazzate agli estremi della carrozzeria, a generare un passo molto generoso. Ma non si pensi che questo avrebbe rivoluzionato l'ormai irrinunciabile design sobrio e signorile Lancia: la B10, pur essendo quasi 50 cm più lunga e 5,5 più larga dell'Aprilia, avrebbe mantenuto l'ampio scudetto anteriore verticale ma più morbido e arrotondato, i due grandi proiettori tondi allungati ma ora inglobati negli ampi parafanghi, la fiancata levigata appena "mossa" dai profili dei passaruota e un profilo posteriore molto spiovente in un raccordo ad ampio raggio tra abitacolo e bagagliaio, il tutto spoglio di qualsiasi accenno di ornamentazione. Si usa l'alluminio per cofani, parafanghi posteriori e portiere, queste ultime scenograficamente apribili ad armadio, molto robuste. È curiosa la genesi del disegno: dopo i primi prototipi non soddisfacenti, sembra che Lancia si sia rivolta a Pinin Farina (all'epoca scritto ancora stacca-

to) per una consulenza mentre De Virgilio sostiene che lo stile sia nato "totalmente" da tecnici Lancia guidati da Jano. Con gli occhi di oggi, non si può ignorare lo zampino di "Pinin"; se non altro perché lo stile dell'Aurelia viene anticipato dall'Aprilia Bilux del 1948, caratterizzata dal padiglione rialzato, dalla forte riduzione delle pedane laterali e da linee raccordate con ampi parafranghi inglobanti i proiettori.

Arioso e accogliente l'interno, dotato di due ampi divani integrali che possono ospitare sei persone, rivestiti in panno di lana - a righe verdi su base nocciola o grigie ton sur ton su base grigia - e di una austera plancia verniciata in tinta carrozzeria, contraddistinta dai tre strumenti di fronte al guidatore (il centrale, per tachimetro e contachilometri, più grande) e dal volante a 3 razze "a T" e anello per il clacson, colorato in pasta color avorio così come la pulsantiera e i comandi della radio opzionale. La leva del cambio a 4 rapporti è al volante. Curatissimo l'assemblaggio, come dimostrano anche chicche quali il bottoncino per azionare il motorino d'avviamento tramite elettromagnete in luogo del tirante a leva o il pomello della manovella alzacrystalli abbattibile (solo dal lato guidatore) per evitare gli urti con il ginocchio.

L'auto definitiva è finalmente presentata al Salone di Torino del maggio 1950: inaugurando la nomenclatura delle antiche vie consolari romane, si chiama Aurelia. È inizialmente disponibile con la sola guida a destra, simbolo di distinzione e lignaggio, mentre la versione con guida a sinistra (B10S) sarebbe arrivata solo a metà 1951. La clientela e i giornali sono estasiati dalla linea, perfino i più integralisti si dimenticheranno in fretta della seppur ancora ottima Aprilia... gli basterà prendere posto sulle morbide poltrone in panno e percorrere i primi chilometri: nonostante la potenza ridotta, stupisce l'elasticità e la curva d'erogazione del suo "1750", tanto che (nonostante Gianni Lancia abbia deciso quella cilindrata e non un 1500 piuttosto che un 2000 proprio per scoraggiare le corse) Ascari e Villoreasi la porteranno in gara, vincendo, al Rally del Sestriere del 23 febbraio 1951. Ma a chi le chiede prestazioni velocistiche, Lancia avrebbe pensato solo dopo.

B50/B51, B21, B52/B53, B15, B22 (1951-1953)

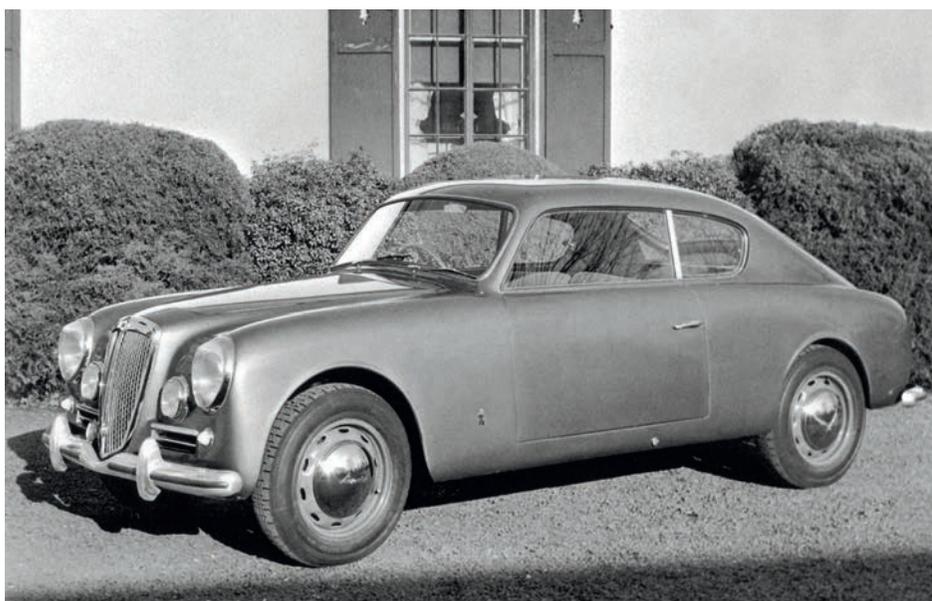
L'Aurelia ha una carrozzeria a scocca portante ma, fin dal lancio, la Casa prevederà i soli chassis marcianti - denominati B50, con passo allungato di 5 cm, e B51 con carreggiate allargate di 2 cm - da far rivestire ai carrozzieri, pratica ancora largamente diffusa (nel solo 1950 sono 359 gli autotelai consegnati). Le prime varianti al modello di serie arriveranno invece nel 1951, con il lancio della B21 (B21S con guida a sinistra), carrozzeria identica alla B10 ma ora dotata di lampeggiatori a gemma sotto ai proiettori anteriori, in luogo delle "bacchette" sul parafrango anteriore (modifica presto estesa anche alla B10, così come l'introduzione della tappezzeria interna in panno tinta unita), dotata di un motore "vitaminizzato" a una cilindrata di 1.991 cm³ (alesaggio e corsa di 72x81,5 mm) e potenza di 70 CV a 4.500 giri/min, in grado di spingere la vettura a 145 km/h di punta e regalare un comportamento più brillante e pronto, tanto da diventare presto la più apprezzata dalla clientela e dai gentleman più "corsaioli", che la impiegano in competizioni di tutti i tipi, a partire dal Giro di Sicilia, con quattro vetture schierate ufficiosamente. ➤



In alto, la B12 del 1954 ha una linea meno "pura" ma più moderna e dall'aspetto compatto, con passaruota più lineari e che producono un disegno "ad arco" sulla fiancata. Si riconosce inoltre per il frontale più dritto, per i fari tondi senza "conchiglia" superiore, per i deflettori, per le luci di profondità quadrangolari e per nuovi lampeggiatori.

Sopra, la B20 "pre-serie" della quale Felice Mario Boano rivendica la paternità, una delle 98 assemblate da Viotti: si riconosce per un frontale leggermente inclinato all'indietro, per l'assenza del foro per l'alloggiamento della mensola del martinetto per sollevare la vettura e in altri dettagli di modellazione dei pannelli.

Sotto, un prototipo di B20 con le modifiche di Pinin Farina: il frontale è più dritto, lampeggiatori e fari di profondità sono di diverso disegno, le prese d'aria ai lati dello scudetto più ampie, appare l'alloggiamento per il martinetto (cromato). La B20 I serie definitiva, rispetto al prototipo dell'immagine, perderà gli stemmi del carrozziere alla base del parafrango.



Fra gli altri vi corrono Maglioli, Lubich, Bonetto, "Ippocampo". Il successo è tale che, a inizio 1952, il motore viene installato anche sugli autotelai B52 e B53 (stesse misure rispettivamente di B50 e B51) e sulla versione allungata "di serie" (allestita da Bertone) B15/B15S, dotata di passo aumentato di 39 cm e fiancata a tre luci, potenza ridotta a 65 CV a 4.000 giri/min.

A De Virgilio ma soprattutto a Jano, non pare vero di esser tornati alle corse e così premono per un ulteriore step di potenza: la B22/B22S, presentata a metà 1952 e dotata dello stesso 2 litri della B21, ha 90 CV a 4.500 giri/min sprigionati grazie a un carburatore Weber 40 DCF 5, per una velocità massima di 160 km/h, un vero portento in grado di competere con l'acerrima rivale dell'epoca, l'Alfa Romeo 1900.

A fine 1953, l'Aurelia berlina (esclusi gli autotelai nudi), nelle serie B10, B21, B15 e B22 con le loro varianti a guida a sinistra, è prodotta in un totale di 10.386 esemplari.

B12, B55/B56 (1954-1955)

Nel 1954 tutte le versioni dell'Aurelia berlina confluiscono in un modello nuovo, più potente e ristolizzato, la B12 (seguita un paio di mesi dopo dalla guida a sinistra B12S). Sotto il cofano troviamo un'unità ancora cresciuta di cilindrata, a 2.266 cm³ che, con un carburatore Weber 35 PAAI, eroga 87 CV a 4.500 giri/min e una coppia di ben 157 Nm tra i 2.500 e i 3.000 giri/min. È il più maturo dei propulsori per Aurelia berlina: pur perdendo 3 cavalli rispetto al 2 litri della B22, è più corposo, elastico e la potenza viene erogata più omogeneamente. Ne giova la marcia in souplesse ma anche quella veloce, perfino quella sportiva, nonostante la B12, rispetto alle progenitrici, non sarà mai una gran corritrice (si registra solo la vittoria di classe al Rally di Montecarlo del 1955, con Lier-Ziegler). Il propulsore poi, ora, ha supporti Vandervell a guscio sottile in luogo dei precedenti in metallo bianco. Le novità meccaniche si estendono anche al retrotreno, che perde le ruote indipendenti e adotta un più robusto ma meno raffinato ponte De Dion, sempre Transaxle, con balestre longitudinali, barra trasversale Panhard e ammortizzatori idraulici inclinati in avanti: deriva da quello progettato da Jano per le vetture da competizione Lancia.

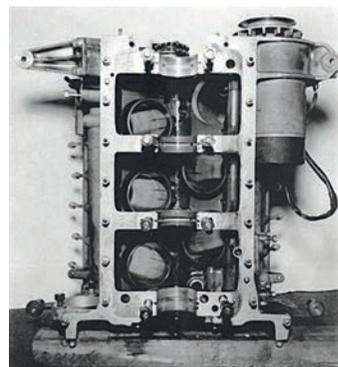
Esteticamente invece, la linea, seppur razionale e piacevole, perde l'esclusività e l'eleganza tout court della B10: le gemme anteriori lasciano il posto a indicatori



A sinistra, nel 1952 viene lanciata la II serie della B20: si riconosce per i paraurti senza rostri, per l'inserito cromato nella parte bassa della fiancata e soprattutto per le ampie codine posteriori.

Contestualmente (sotto) viene lanciata la B20 Competizione, per la Squadra Corse ufficiale: la carrozzeria, alleggerita e rimodellata, ha tetto più basso, e finestrini laterali in Perspex e scorrevoli. Sul cofano motore presa d'aria supplementare, tipica delle elaborazioni Nardi.

A destra, il monoblocco del motore di 2,5 litri introdotto sulla B20 III serie.



di direzione curvi sull'angolo del parafrangente mentre ai lati dello scudetto appaiono due proiettori di profondità smussati, i fari non sono più a conchiglia ma tondi e dal disegno più semplice, i finestrini anteriori hanno i deflettori, le fiancate perdono le sinuosità dei passaruota e sono più regolari, quasi "ad arco", come sulla più piccola Appia C10 dell'anno prima, il tetto è più alto, il terzo volume più accennato, il passo più corto di 1 cm. All'interno troviamo una plancia rivista e dall'aspetto più spartano, col solo tachimetro di fronte al guidatore (gli indicatori secondari sono ora rettangolari e celati fra la pulsantiera) e l'orologio al centro, mentre il volante è a due razze e i comandi (tutto nero) trovano posto in una fascia metallica. Anche sulla sua base nasceranno chassis marcianti, B55/B55S (misure identiche alla B12) e B56/B56S (carreggiata allargata): su quest'ultimo, si plasmeranno anche i prototipi Pininfarina tipo "Florida" che anticiperanno quasi definitivamente le linee della Flaminia, sostituita dall'Aurelia berlina, che esce di scena nel 1955 con 2.400 esemplari di B12/B12S consegnati.

B20 GT (1951-1958)

Parlare di Aurelia non significa solo analizzare una berlina, seppur prestigiosa e sportivissima, vuol anche dire trovarsi di fronte a una delle più belle coupé della storia dell'automobilismo, emulata da tanti, rivoluzionaria ma al tempo stesso dal fascino e dalla classe impareggiabili. Basti pensare che per lei è stata coniata una vera e propria categoria, quella del "Granturismo", poi popolata da vetture atte a distinguersi dalla massa, per divertirsi alla guida e godersi la strada al volante di un'automobile di alto lignaggio, per design, prestazioni e finiture. Stiamo parlando della Aurelia B20 GT Coupé.

La prima comparsa della B20 è al Salone di Torino del 1951: le linee del frontale ricalcano quelle della B21 ma il padiglione è più basso e slanciato, le porte sono solo due, la fiancata è liscia e senza orpelli, la coda raccolta e impreziosita da due lievi codine che ospitano le gemme luci, mentre la diminuzione del passo di 20 cm e l'ampio sbalzo posteriore, contribuiscono a un'immagine elegantemente sportiva e dal piglio piuttosto aggressivo. Gli interni hanno pulsantiera, strumentazione a 3 elementi e volante "a T", tutto bianco avorio, della berlina. Meccanica generale e motore di 2 litri ricalcano quelli della B21 ma qui la potenza sale a 75 CV, grazie all'utilizzo di due carburatori Weber 32 DR7SP. ➤

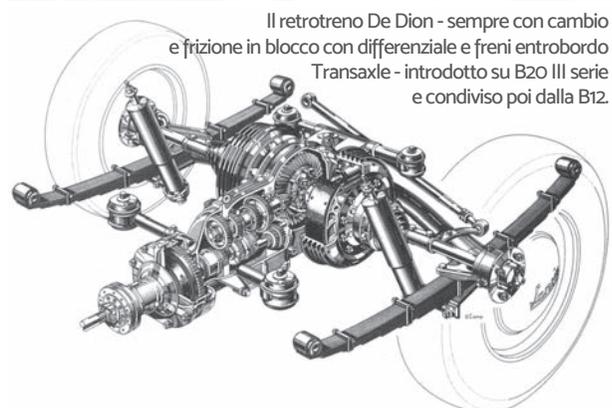
La B20 GT del nostro servizio appartiene alla IV serie, probabilmente la più ricca: presenta un frontale inedito con fari tondi e radiatore più dritto, paraurti più fascianti, cerchi ruota con feritoie più grandi e borchia ridisegnata e maniglie porta con pulsante. I vetri sono "pellicolati" di verde. Gli interni hanno volante e pulsantiera nera, la strumentazione è leggermente rivista rispetto a quella di II e III serie ma presenta sempre i due elementi circolari. La cloche del cambio è a pavimento, specifica Nardi.



Elegantissima e di fattura estremamente raffinata la grafica degli strumenti: entrambi sono "scalati" ("x100" il contagiri, "x10" il tachimetro) per uniformare le cifre, poste su una corona esterna in rilievo rispetto al piano delle grandi lancette, trasparenti, per permettere la lettura degli indicatori secondari. Altra finezza: il cofano posteriore si apre agendo su uno dei due gusci ospitanti le luci targa.



L'esemplare del nostro servizio è del 1954, come si può notare dalla Targa Oro rilasciata dall'ASI che ne certifica l'identità.



Il retrotreno De Dion - sempre con cambio e frizione in blocco con differenziale e freni entrobordo Transaxle - introdotto su B20 III serie e condiviso poi dalla B12.



Parte delle vetture ufficiali Lancia partecipanti alla 18^a Mille Miglia, 1951: da sinistra le Coupé GT B20 di Grolla/Monteferrario, Valenzano/Maggio, "Ippocampo"/Mori, Bracco/Maglioli (secondi assoluti dietro la Ferrari 340 America di Villorresi/Cassani) e le berlina B21 di Christillin/Giolino e Bellucci/Colucci.



A sinistra, l'Aurelia B20 GT II "sperimentale", una delle due sulle quali, nel febbraio 1953, Lancia monterà il 2 litri di Chiron/Bassadonna trionfatrice al Rallye di Montecarlo del 1954. Alla vittoria seguì un reclamo nel quale il pilota Georges Houel su Alfa Romeo 1900 ti., sosteneva che l'auto avesse sì, motore di 2,5 litri ma scocca di una vecchia 2 litri: fu respinto. Nell'immagine si può notare il terzo tergicristallo montato in cima al parabrezza, tipico delle B20 Competizione fin dalla I serie. A destra, l'ultima arrivata nella gamma è la B24, qui in configurazione prototipo di Pinin Farina, riconoscibile per i rostri al posto dei paraurti (poi introdotti). La barra di collegamento fra i due sarà mantenuta in opzione anche sul modello di serie, denominato Spider.

Sotto, a sinistra, A un circuito di Ospedaletti, sul prototipo Pinin Farina telaio B24 #001, si fanno fotografare in posa goliardica Gianni Lancia, al volante e i piloti Luigi Villorresi, al centro ed Eugenio Castellotti, con gli occhiali. A destra, la B24 Spider della collezione FCA Heritage. Nel modello di serie sono mantenuti il parabrezza ad arco fortemente curvo e le ridottissime portiere senza maniglie, che secondo Battista Pinin Farina avrebbero intaccato la pulizia della linea. La capote è minima, i finestrini laterali amovibili.



Viene presentata come carrozzata speciale ma ha un successo clamoroso: molti potenziali clienti sono pronti a versare cospicue caparre per averne una e i concessionari spingono per la produzione. La Lancia è presa alla sprovvista: l'auto infatti, della quale Felice Mario Boano rivendica la paternità per la sua Ghia (ma non ci sono mai stati documenti che lo provino e De Virgilio non ha mai saputo del coinvolgimento di Ghia), composta da un centinaio di pannelli battuti a mano e saldati per crearne la figura, potrà essere realizzata in massimo 100 esemplari presso la carrozzeria Viotti (saranno 98, in realtà poi "spalmati" fino al febbraio 1952). Gli ordini incessanti e continui però, ben presto, avrebbero costretto a rivolgersi a una serie infinita di piccole carrozzerie per completare le scocche richieste, con conseguente calo della qualità di assemblaggio. È qui che la Lancia interpella Pinin Farina, l'unico in grado di assemblare un considerevole numero di esemplari: questo all'inizio è riluttante ma, convinta la Lancia a modificare gradualmente il disegno della vettura, accetta: oltre alle 98 assemblate da Viotti, saranno 402 le I serie consegnate. Gli aggiornamenti di Pinin Farina avrebbero portato, appena l'anno dopo, alla II serie, caratterizzata da paraurti senza rostri, da una modanatura cromata alla base delle fiancate e da pinne posteriori più ampie. Molti dettagli ora sono ottenuti per stampaggio. Novità anche sotto al cofano, con distribuzione e castelletti dei bilancieri nuovi per ottenere 5 CV in più di potenza. Modifiche anche all'altezza della vettura da terra, elemento che la rende più stabile, e interni più dall'impronta sportiva, equipaggiati di due grandi strumenti con, finalmente, il contagiri. Dopo i 371 esemplari di II serie, nel 1953 ecco la III serie, completa di tutti gli aggiornamenti concepiti da Pininfarina: le lamie sono totalmente riviste in un disegno più compatto e lineare. Sono abolite le pinne posteriori, resi avvolgenti i paraurti, installato un lunotto più grande, rivisto il muso senza foro per la manovella sullo scudetto e con fari di dimensioni ridotte e profilo meno arcuato. L'unico pezzo eseguito a mano rimarrà il cofano motore. Intanto le B20 vincono dappertutto e, per mantenerne la supremazia, si sceglie di aumentare la cilindrata a 2.451 cm³ (alesaggio e corsa 78x85mm), per una potenza di ben 115 (poi 118) CV. Sono 720 le III serie assemblate, delle quali 102 presso la carrozzeria Maggiore. Nel 1954 è ora della IV serie: al retrotreno appare il ponte De Dion della B12 mentre è finalmente disponibile la guida a sinistra (B20S). Sotto al cofano assistiamo all'esordio di un nuovo carburatore (Weber 40 DCZ 5) mentre i freni sono maggiorati. Esteticamente abbiamo nuove maniglie di apertura a pulsante, l'apertura del bagagliaio mediante la rotazione di uno dei due gusci luce targa, fanale di retromarcia sotto il paraurti, vetri polarizzati verdi, mentre all'interno il cruscotto è ridisegnato nella disposizione dei comandi; volante e pulsanti sono neri. Sarà la serie più numerosa: 1.000 esemplari. Per la V serie del 1956 abbiamo un decremento di prestazioni di ben 8 CV, a tutto vantaggio della manovrabilità e del cambio, migliorato, più fluido ed elastico. Anche i freni saranno ulteriormente rivisti, ora meglio raffreddati. ➤



Al posto dei rostri del prototipo invece, appaiono i paraurti con le caratteristiche "corni" (anche al posteriore). Sotto, una B24S Convertibile con Hard Top per una brochure dell'epoca.





La B24 Convertibile, lanciata nel 1956, ha frontale con paraurti unico lineare e radiatore meno spiovente. Il parabrezza inoltre è ora del tipo classico, più alto. Gli interni hanno una strumentazione molto simile a quella delle B20, a due strumenti. Il comando del cambio è sempre solo a pavimento mentre la Convertibile sarà disponibile con la sola guida a sinistra. La fiancata della Convertibile presenta invece linea di cintura più alta, finestrini discendenti, deflettori, portiere con maniglie e cerchi di nuovo disegno.

La linea perde i vetri polarizzati e la luce di retromarcia ma acquista la molura cromata al centro del cofano motore, così come cromate sono ora le cornici dei finestrini (prima in alluminio) e nuove le borchie ruota. All'interno troviamo un volante a tre razze, strumenti circolari, sedile posteriore rivisto e la tradizionale tappezzeria mista di panno e finta pelle, tipica di tutte le B20. Saranno 299 gli esemplari completati. La VI e ultima serie della B20 esordisce nel 1957 con una potenza risalita a 112 CV (con un carburatore Weber 40 DCL): è la più confortevole, grazie ai deflettori ai finestrini e una taratura più turistica delle sospensioni. Ancora novità per i freni, con l'adozione dei tamburi della Flaminia. La VI Serie, nonostante sia più confortevole della III serie, la più impegnata in campo agonistico, presenterà comunque numerose modifiche proposte dalla Casa (camme riviste, pistoni speciali, cofano in alluminio con presa d'aria, leva del cambio a pavimento) o da aziende quali Nardi (diversi abbinamenti di collettori rivisti e carburatori, fino a ben sei e cofano con presa d'aria oltre ai classici volanti in legno e la leva del cambio a cloche) Abarth (scarichi), Borrani (cerchi a raggi) che avrebbero portato la potenza fino a 145 CV e una velocità oltre i 200 km/h. Ne saranno realizzate 621 per un totale, fra tutte le sei serie, di 2.640 esemplari.

Con la B20 si torna ufficialmente alle competizioni. Si parte con la Mille Miglia del 1951, con quattro vetture da 90 CV: Bracco/Maglioli finiscono secondi assoluti, dietro alla Ferrari di Villosi con motore di 4 litri. Un mese dopo, sempre Giovanni Bracco, ma qui con Giovanni Lurani, vince la classe alla 24 Ore di Le Mans e arriva dodicesimo assoluto. Ci sarà poi la Coppa d'Oro delle Dolomiti: doppietta di Anselmi e "Ippocampo" sui gradini più alti del podio. Nel 1952 assistiamo all'esordio delle Aurelia Competizione, alleggerite di 100 kg grazie alla carrozzeria in alluminio, con tetto abbassato e potenza tra i 106 e i 108 CV: al Giro di Sicilia sono seconda (Bonetto), terza (Valenzano) e quarta (Ammendola), Fagioli è terzo assoluto alla Mille Miglia e Valenzano/"Ippocampo" sesti assoluti a Le Mans ma il 1952 è soprattutto l'anno della vittoria di Bonetto alla Targa Florio e del quarto posto assoluto alla massacrante Carrera Panamericana di Maglioli, al volante di una B20 con compressore Roots (modifica apportata da Ettore Zaccone Mina) e 150 CV di potenza (215 km/h durante le prove a Monza!): davanti a lui solo Mercedes e Ferrari. Nel 1953 è invece tempo delle B20 con motore da 2,5 litri a due carburatori (123 CV) o tre (133 CV), protagoniste della Liegi-Sofia-Liegi con al volante Johnny Claes per 36 ore consecutive, causa indisposizione del copilota, dei

secondo e quarto posto al Giro di Sicilia e delle triplette al Giro di Toscana (Biondetti, Valenzano, Piodi) e alla Stella Alpina (Ammendola, Anselmi, Valenzano). Nel 1954 arriva la discussa vittoria al Rally di Montecarlo di Chiron/Bassadonna.

B24 (1954-1958)

Una gamma tanto prestigiosa non può eludere una versione "en plein air". Pinin Farina realizzerà una miriade di versioni aperte su autotelai Aurelia (fra le altre è celebre la B50 Cabriolet, presentata insieme alla B10) ma il suo capolavoro assoluto è la B24, che infatti entrerà ufficialmente a listino come decappottabile ufficiale della gamma. Oltre che uno spartiacque per il design di Pinin Farina (a lei si ispirerà per esempio la leggendaria Alfa Romeo Giulietta Spider), la B24 sarà una delle auto più iconiche e celebrate della "Dolce vita", una vettura dalle ottime prestazioni e dal prezzo molto alto, eppure l'Aurelia più celebre fra i giovani rampolli dell'Italia abiente e fra i facoltosi playboy, celebrata anche dall'indimenticabile film di Dino Risi, "Il Sorpasso" (dove però, per dovere della cronaca, risulta una vettura un po' malandata, guidata da uno squattrinato Guido Cortona, impersonato da Vittorio Gassman, con la quale pretende di "aver dato la paga" a Michelangelo Antonioni sulla fettuccia di Terracina, al volante della sua Flaminia Zagato...).

Il presupposto che avrebbe favorito l'esistenza della B24 è nelle sempre più pressanti richieste degli importatori esteri, soprattutto quello statunitense, di avere una "scoperta" costruita in piccola serie, compatta, leggera, veloce e affascinante. Nel frattempo Battista Pinin Farina ci ha preso gusto e, dopo aver modificato la B20, vuole la "sua" Aurelia di serie. E infatti la B24 Spider (realizzata dal team di Francesco Martiniengo), trasuda stile Pinin Farina da tutti i pori, sotto i riflettori del Salone di Bruxelles del 1955: il frontale riprende quello delle altre Aurelia ma è più basso, tanto che per ospitare il filtro dell'aria è necessaria una presa superiore sul coperchio, totalmente raccordato ai passaruota e all'immane scudetto. La fiancata è pulita, Pinin Farina non vorrà nemmeno le maniglie per aprire gli essenziali sportelli, resa muscolosa dal sinuoso passaruota posteriore mentre a sconvolgere è il parabrezza fortemente ricurvo, che compie un arco senza soluzione di continuità da una fiancata all'altra. Non c'è altro, parla la meraviglia: due posti secchi, paraurti sostituiti da quattro rostri (ma il modello di serie presenterà quattro mezzi paraurti con le caratteristiche "corni"), finestrini in plexiglas amovibili, capote minima come le spider inglesi. Su



La coda, rispetto alla Spider, è più filante, caratterizzata da pinne più ampie: tutte migliori che le valsero l'ulteriore denominazione "America", dove le modifiche furono richieste a gran voce, considerata la poca fruibilità della Spider. L'esemplare del nostro servizio è uno dei 195 realizzati nel 1958, come attesta la Targa Oro ASI, ultimo anno di produzione, prima di lasciare il passo alla Flaminia Touring Convertibile del 1960.

strada poi esalta: con la meccanica della B20 IV serie (2,5 litri) ma più leggera e agile (il passo è inferiore di 21 cm), è brillante, veloce e il 6V di De Virgilio senza capote suona come una sinfonia mahleriana. Dopo appena 181 esemplari con guida a sinistra e 59 con guida a destra, nel 1956 esce il modello rinnovato, denominato Convertibile "America", con una linea più razionale ma sicuramente meno pura e originale: lo specchio di coda ha ora parafanghi "a pinna", i paraurti sono a lama unica, la linea di cintura è più alta, le portiere più grandi e dotate di maniglie, il parabrezza tradizionale, appaiono i deflettori e i vetri discendenti, la

capote è più robusta e ampia (tutte dotazioni fortemente richieste dal mercato USA), la strumentazione rivista tipo B20 a due grandi strumenti, i cerchi rinnovati. La meccanica è quella delle B20 V e VI serie. Il fascino dell'eleganza Lancia con il surplus dei "capelli al vento" rimane invariato: ne vengono realizzare 521 tutte con guida a sinistra. Il totale delle B24 sarà, nel 1958, di 761 esemplari. ■

Si ringraziano per la preziosa collaborazione Valerio Vagliano, Claudio Castelli, Filippo Disanto e Adelmo Balagna.



I bellissimi "lati B" delle Aurelia del nostro servizio. Soffermandosi sulla B20 IV serie, possiamo notare la pulizia della linea, la compattezza e le migliori proporzioni - favorite anche dal lunotto più grande - rispetto a I e II serie, introdotte dalle modifiche di Pinin Farina a partire dalla III serie. La IV serie è l'unica ad avere un faretto centrale fendinebbia centrale sotto il paraurti. Da notare anche i tre diversi disegni di cerchi e borchie.

VESPA DA BERE

LA MITICA VESPA PX, UNO DEI MODELLI PIÙ VENDUTI E DIFFUSI IN TUTTO IL MONDO DEL CELEBRE SCOOTER, È L'EVOLUZIONE PERFETTA DELL'IDEA ORIGINARIA, UN SAPIENTE MIX DI LINEE QUADRATE E TONDEGGIANTI, CHE HA FATTO SCUOLA

di Matteo Comoglio - foto di Franco Daudò



LA Vespa, lo scooter per eccellenza, nata nel primo dopoguerra, è rimasta per decenni inattaccabile da tutta la concorrenza. Anche la Lambretta che, pur con dei contenuti tecnici addirittura più sofisticati l'ha talvolta affiancata nelle preferenze dell'utenza, non ha avuto la forza per superarla. Tutti gli altri costruttori hanno cercato negli anni formule innovative nei motori dei loro scooter, passando attraverso ricerche estetiche personali e talvolta originali, ma senza mai arrivare a scalfire il successo della Vespa.

Nonostante il quasi monopolio sul mercato, negli anni Settanta la dirigenza della Piaggio, azienda entrata nell'orbita Fiat dal 1964, in-

travede futuri tempi difficili. Il rapido cambio dello stile di vita e le incombenti nuove norme generali sulla sicurezza impongono di prepararsi ad una svolta. Tocca dunque alla Vespa riproporsi al pubblico con una nuova veste che possibilmente ne rafforzi l'immagine. Sul Motocatalogo 1976-77, la produzione Vespa in quel periodo, comprendeva l'economica Primavera 125, la sportiva ET3 125, la turistica T.S. 125 e, al top della gamma, la Rally 200 queste ultime con la scocca in comune e infine l'ormai vetusta Vespa 50. Tutte queste Vespe sono accomunate da volumi disegnati con linee curve e raccordate, in controtendenza con lo stile in voga in quel periodo, rivolto verso forme più squadrate e decise. ➤





La Vespa P125X, modello senza indicatori di direzione, la capostipite.
Sotto in senso orario: il nuovo gruppo ottico. La classica leva delle marce a manubrio, inconfondibile.
Il tachimetro della "prima serie". Il serbatoio con il relativo tappo, molto simile a quello dei "Vesponi" degli anni '60 e '70.
I comandi delle luci e del clacson.



Così, il progetto della nuova Vespa si avvia alla metà degli anni Settanta, come parte di un più esteso programma di sviluppo e potenziamento degli impianti produttivi della Piaggio, nonostante la crisi petrolifera ed il non favorevole periodo economico.

LA NASCITA

Incaricati del progetto sono gli ingegneri Doveri, Lanzara e Giorgio D'Ascanio - figlio di Corradino, in pensione dal 1964. La base di partenza è la scocca della Vespa Sprint Veloce sulla quale si lavora per innovare e contenere i costi di produzione, utilizzando alcune parti estetiche in materiale plastico. Sono realizzati in ABS (Acrilonitrile Butadiene Stirene materiale già da anni utilizzato nell'industria dell'auto) il coperchio del manubrio e quello dello sterzo.

Presentata alla stampa nell'autunno 1977, precisamente il 19 ottobre, arriva al pubblico a novembre dello stesso anno al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano ed entra in produzione nel 1978. In quello stesso anno la Fiat presenta la moderna e anti-conformista "Ritmo", sostituita della 128. Una vettura dall'estetica quantomeno particolare, ma dai grandi contenuti tecnici e stilistici innovativi. Un salto generazionale, analogo a quello compiuto da questa nuova Vespa.

La Piaggio non fatica ad acquisire dalla Fiat il modo più moderno e professionale di comunicare alla stampa ed al pubblico i propri prodotti. Alla presentazione ufficiale, ci sono il presentatore Corrado e le sorelle Goggi. Per sottolinearne la novità, la gamma viene denominata "Vespa Nuova Linea" e per i vari modelli sono scelte nuove sigle, più futuribili: P125X e la P200E dove la lettera P è l'iniziale della Casa madre, la X sintetizza la parola "Extra" e la E sta a sottoline-

are il motore equipaggiato con l'accensione elettronica, divenuta standard sulle Vespa di maggior cilindrata dalla Rally del 1972. Per la pubblicità, si continua con l'agenzia fiorentina Leader nella quale opera la creatività di Gilberto Filippetti, l'inventore di tutti gli slogan Piaggio dal 1968 al 1983. Dopo l'immortale "Chi Vespa mangia le mele (chi non Vespa no)", questa volta è coniata la frase "Vespa: muove la voglia di fare" che tradotta in tutte le principali lingue segna un'univoca campagna pubblicitaria globale.

Il concetto base resta invariato: la scocca in acciaio è però più compatta e robusta, con il passo che aumenta fino a 35 mm. Il parafango, grande e squadrato, caratterizza positivamente tutto il mezzo e porta sui fianchi due nervature che ne smorzano il volume e proseguono, con lo stesso intento, sui cofani posteriori, più stretti di 50 mm rispetto a quelli delle precedenti T.S. 125 e Rally 200. In generale sulla nuova "P" si è lavorato per svincolare i volumi dalla semplice funzione di copertura dei dettagli tecnici per renderli un elemento estetico e di richiamo.

In effetti, soffermandoci su questo aspetto, la "Nuova Linea" ha fatto invecchiare di colpo la classica estetica della Vespa, da anni ferma su determinate posizioni, peraltro di grande successo, ed ha rispolverato il concetto base, vestendolo con un abito più moderno. Un effetto che riconosciamo specialmente nell'automobile, coi restyling periodici dei modelli più longevi.

Al Salone di Milano numero 45, la nuova Vespa non può passare inosservata: ad attirare il visitatore c'è infatti un enorme "vespone" realizzato in legno e metallo lungo quasi 4 metri e altro oltre 2 metri che troneggia al centro dello stand della Piaggio. Una "trovata" dietro la quale c'è stato un enorme dispendio di risorse e che ha voluto simboleggiare anche la grande capacità tecnica della Piaggio, il cui fatturato, all'epoca, rappresentava il 40% del fatturato totale nazionale di settorte. Ancora oggi, esposto nel Museo Piaggio di Pontedera, una di queste enormi Vespe (sembra che ne siano stati realizzati tre esemplari) suscita curiosità e ammirazione con le sue dimensioni e i circa sette quintali di peso.

La P200E costa, all'epoca, poco più di 900.000 lire, IVA compresa. La P125X circa 150.000 lire in meno. Il progetto, soprattutto in vista dell'esportazione, prevedeva l'applicazione degli indicatori di direzione che però, non essendo ancora obbligatori, sulla prima serie in vendita in Italia erano proposti come optional al prezzo di 45.000 lire, il 5% del prezzo di acquisto. ➤

I senso orario: la forcella anteriore migliorata. Il collaudato ed affidabile propulsore, qui in cilindrata di 125 cm³. Il posteriore con la "bavetta" in plastica inferiore. Il sistema di fissaggio a "galletto", anch'esso retaggio degli anni '50. Il bloccasterzo.





Sopra, Le “pance” laterali con la nervatura, in questo caso la sinistra contiene la ruota di scorta.
Sotto, il modello P125X con le frecce.



LE CARATTERISTICHE

Se la Piaggio ha puntato innanzitutto sull'estetica e l'immagine per rilanciare il suo scooter, non ha trascurato di migliorare alcuni aspetti tecnici che vale la pena ricordare: la sospensione anteriore subisce una modifica geometrica e strutturale per diminuire la variazione di assetto durante l'affondamento. Fin dalle origini, il progettista Corradino D'Ascanio pensò per il suo scooter una sospensione a ruota trainata, simile a quella utilizzata sui carrelli anteriori degli aeroplani. Essa ha una geometria che favorisce il superamento degli ostacoli con la minima sollecitazione alla struttura di sospensione, ma è posta distante dall'asse dello sterzo e presenta quindi una maggiore inerzia alla rotazione. Inoltre, funzionalmente, l'escursione molleggiante comporta un tanto maggiore abbassamento dell'avantreno (ma anche un maggior comfort nel superamento degli ostacoli) quanto più è lunga la levetta oscillante. Questo fattore, unito all'utilizzo di un sistema di molleggio con ammortizzatore poco efficiente derivò alla sospensione anteriore Vespa una fama talvolta negativa.

Il primo approccio a questo componente fu radicale: i progettisti della "P" pensarono in principio all'utilizzo di una forcella telescopica di tipo motociclistico. Una rivoluzione che evidentemente fu giudicata non in sintonia con la filosofia del mezzo e quindi abbandonata, o meglio, accantonata. Mantenuta quindi la geometria monobraccio a ruota trainata, si fece però un deciso passo avanti: la leva oscillante, semplificata nella forma e ridotta in lunghezza, fu montata più inclinata per mantenere la stessa escursione, mentre l'ammortizzatore (ora coassiale alla molla a passo variabile e a doppio effetto) ebbe l'attacco inferiore posto sul piatto portaceppi (non più sulla leva oscillante) e l'asse praticamente coincidente con quello passante per lo sterzo e il perno ruota. Una soluzione che applicando il freno contribuiva a limitare l'affondamento e ad alleviare le negatività del passato.

Poche le modifiche al motore che sulla 200 Rally ha raggiunto eccellenti livelli di prestazioni ed affidabilità. Mantiene la distribuzione a tre travasi e dimensioni caratteristiche di 66,5x57 mm per una cilindrata di 197,9 cm³. La potenza dichiarata dalla Casa è di poco superiore ai 12 CV. Il carburatore è un Dell'Orto SI 24/24 con diffusore diametro 24 mm. Le prime P200E adottano lo stesso motore della Rally 200, hanno quindi l'accensione elettronica Ducati, che dal 1976 ha sostituito la Femsatronic.

I PRIMI ESEMPLARI

A partire dal 1977 i telai della P200E e della P125X sono siglati rispettivamente VSX1T e VNX1T. Saranno affiancati dal 1978 dalla versione P150X (telai VLX1T) che completa così la gamma turistico-sportiva della Vespa.

Nasce dunque a fine 1977, ma le vendite cominciano a dare i primi riscontri relativi al gradimento del pubblico nel 1978. In Piaggio mantengono in produzione le "vecchie" 125 T.S. e la 200 Rally per rendere più progressivo il passaggio verso il nuovo. Tant'è che gli ultimi motori Rally e i primi P200 hanno la stessa sigla VSE, diventata poi VSX. Per questo si dice che primi P200E siano anche più veloci dei successivi. ➤



La versione P150X in una tipica livrea

Sotto, il tachimetro in km/h e miglia con le nuove spie e il contatto posizionato in alto.





18: Questa Vespa “nuova linea” con le sue linee squadrate fa invecchiare di colpo tutte le sue progenitrici. Sotto, da sinistra, il pratico bauletto. Le frecce posteriori. La scritta identificativa posta sulla pancia sinistra.



Come abbiamo detto, nel 1978, alle due versioni iniziali si affianca quella di 150 cm³, denominata P150X, aveva il motore di cilindrata 149,5 cm³ (57,8x57) che consentiva l'utilizzo in autostrada. Ricordiamo che le precedenti Vespa 150 avevano dimensioni perfettamente quadre di 57x57 mm per una cilindrata di soli 145,4 cm³ che, a rigore, non era sufficiente per l'uso autostradale.

Il progetto nasce fin da subito con la predisposizione al montaggio degli indicatori di direzione, integrati nello scudo e nella parte posteriore dei cofani. Si tratta della soluzione più razionale ma che non viene proposta al momento della presentazione ufficiale. Scorrendo infatti le immagini relative ai modelli presentati al Salone di Milano, si nota che a parte i giapponesi e i tedeschi, la maggior parte delle medie cilindrato italiane non hanno le

frecce. Forse si vuole in questo modo mantenere un po' meno radicale il distacco della “Nuova Linea” dalla produzione precedente, contenendo oltretutto il prezzo di vendita (la Lambretta 150 costruita in India, pur decisamente obsoleta rispetto alla P, costa 783.000 lire).

I cavi che alimentano le frecce anteriori escono dal piantone all'altezza delle viti che fissano il bauletto allo scudo. All'interno del bauletto ci sono poi delle lamelline (inizialmente c'era una canalina metallica) che sostengono il cavo fino alla connessione con la freccia. Con l'applicazione delle frecce la tensione di alimentazione dell'impianto elettrico passa da 6V a 12V.

I tre modelli marciano invariati fino al 1982, dove è prevista l'unificazione dell'accensione elettronica e l'adozione dell'interruttore



Il modello PX200E Arcobaleno, la più equilibrata e moderna di tutte le Vespe PX. Sotto, in senso orario: il logo della PX200 Arcobaleno. Lo strumento combinato che racchiude anche l'indicatore benzina. Il rubinetto e l'indicatore per l'olio. Il potente propulsore della 200. Il serbatoio con indicatore e miscelatore separato per l'olio.



elettrico generale al centro del manubrio, come già sulla 200. I due modelli adottano la denominazione PX125E e PX150E. Passano pochi mesi dall'inizio del 1982 e anche la P200E diventa PX200E. Da allora in poi, a tutti gli effetti, queste Vespa potranno inequivocabilmente essere chiamate PX.

Importante novità del 1982 il diverso sistema di aggancio dei cofani laterali. Con i due classici manettini in alluminio lucidato era ovviamente molto pratico rimuoverli e altrettanto facile ... rubarli. La Piaggio risolse definitivamente il problema nascondendo l'aggancio all'interno e portando le leve di sgancio sotto la sella, dotata di una serratura a chiave.

Contestualmente viene maggiorato il perno ruota anteriore (da 19 a 22 mm di diametro).

Nel 1983 ci fu un richiamo delle PX a causa di un difetto nella zona di aggancio del cofano che causava delle possibili crepe nel lamierato della carrozzeria. La Piaggio pubblicò il difetto sul proprio notiziario tecnico, autorizzando i concessionari a ritirare i mezzi e a provvedere alla loro riparazione. Per lo scopo preparò un "kit" che consisteva in due piastrine in lamiera (una da mettere all'interno e una all'esterno), due guarnizioni, il mastice e delle viti autofilettanti. Si doveva smontare il serbatoio mettere le piastre con guarnizioni e mastice, forare il tutto e avvitare le viti. Il cofano rimaneva leggermente sollevato, ma la guarnizione di chiusura compensava questa imperfezione. Se si trovano quindi dei PX con questa modifica si sa che fu ufficialmente "autorizzata".



Da sinistra, la tipica parte frontale. Anche nella parte posteriore i modelli PX sono immediatamente riconoscibili. Il padiglione con il bauetto.

LE DIVERSE SERIE

Nel 1983 la PX subisce un tangibile aggiornamento tecnico ed assume la denominazione Arcobaleno. Le cilindrata restano invariate, e la modifica estetica più evidente è il nuovo cruscotto nel quale spicca uno strumento multifunzionale che incorpora oltre al tachimetro contachilometri, anche le spie della luce anabbagliante (verde) e abbagliante (blu), indicatore delle frecce. C'è anche l'indicatore del livello benzina e la relativa spia della riserva.

Le Arcobaleno sono le prime Vespa con il sensore di livello benzina e le prime 125 e 150 col miscelatore, fino ad allora disponibile solo sulla 200 e introdotto in Italia con la 200 Rally. Il tappo di rifornimento dell'olio è posto sotto la sella a fianco di quello della benzina e la spia che indica il livello è un'ampolla di plastica trasparente posta nella parte centrale della scocca, a fianco del pomello dello starter e sotto la levetta del rubinetto, che ha ora solo 2 posizioni, aperto e chiuso.

Altri dettagli estetici sono ben semplificati dalle fotografie.

Ulteriori passi avanti sono l'applicazione dell'avviamento elettrico (dal 1984), per la cui alimentazione è prevista una batteria alloggiata nel vano della ruota di scorta, ed un nuovo sistema di azionamento delle ganasce del freno anteriore, che migliora l'efficacia della frenata. Più grande anche il diametro del tubo che costituisce il braccio della sospensione anteriore. È parere comune che la PX200 Arcobaleno Elestart sia la migliore PX che si possa acquistare per qualsiasi utilizzo.

LA T5

Chiudiamo con la Vespa più veloce tra quelle della serie P (e anche in termini assoluti). Si tratta della T5 Pole Position, che può essere considerata a tutti gli effetti la discendente della 125 ET3. Arrivata nel 1984, quasi dieci anni dopo la ET3, di quest'ultima reincarna in effetti lo spirito, esaltandone però ancora di più le peculiarità tecniche a partire dalla distribuzione a 5 travasi (da qui la sigla), dalla testa emisferica con la candela centrale, dall'accensione elettronica, il miscelatore e l'avviamento elettrico, oggi rarissimo e quindi ricercato dai collezionisti.

La denominazione "Pole Position" associa poi la T5 alla Formula 1: è infatti un'iniziativa promozionale della Piaggio quella di istituire un trofeo che assegnava una T5 al pilota che conquistava la pole position nelle qualifiche dei Gran Premi. Hanno fatto il giro del mondo le immagini di Nelson Piquet in sella alla T5. Nel 1984 il campione brasiliano, fresco campione del mondo con la BMW turbo, non riuscì a riconfermarsi, ma la strabiliante potenza del suo quattro cilindri BMW gli permise di conquistare ben nove pole ... e altrettante T5.

LA "COSA"

Se la serie P ha rappresentato una svolta nella storia della Piaggio, non possiamo non ricordare lo scooter che, nelle intenzioni della dirigenza della Casa di Pontedera, avrebbe dovuto addirittura sostituire la Vespa. Un atto di grande coraggio, sintomatico di una effettiva voglia di rinnovamento, ma anche un gesto quasi di presunzione, come a di-

mostrare che qualunque “cosa” facesse la Piaggio sarebbe stato un successo. Ed è proprio “Cosa” il nome scelto dalla Piaggio per questo nuovo scooter. Il lancio è del 1987 e, secondo i piani, avrebbe dovuto rimuovere l’immagine della Vespa, giunta in quegli anni al traguardo dei dieci milioni di esemplari prodotti. Di sicuro grande peso nella difficile scelta lo ebbe il momento estremamente difficile dello scooter Piaggio in quegli anni, col minimo storico di 15.000 unità fabbricate in un anno. Oggi la Cosa è considerata in modo piuttosto sbrigativo dai “vespisti”. Nonostante la stampa dell’epoca ne avesse osannato l’apparizione definendo la Cosa uno scooter “più comodo, più pratico, più elegante” della Vespa. La stessa oggi ne recita il “de profundis” senza possibilità di appello. Un giorno, forse, risorgerà.

UNA STORIA “INFINITA”

La storia del PX però non finisce qui. Visto lo scarso successo commerciale della Cosa, nel 1994 la Vespa PX ritorna sul mercato, con meccanica aggiornata ma linea esterna fedele all’originale. Nel 1998 viene adottato il freno a disco anteriore e, nel 1999, per adeguarsi alle normative antinquinamento adotta un catalizzatore a due vie. Esce dal listino la versione 200. Nel 2001 subisce un restyling, in seguito al quale mutano i fanali, la strumentazione, gli indicatori di direzione e la sella: ritorna inoltre sullo scudo il marchio Piaggio a “scudetto”, non più impiegato dal 1967. La PX esce di produzione nel 2007 ma, dopo soli tre anni, Piaggio decide di rivedere la sua scelta, ripresentando al Salone di Milano nel 2010 una nuovissima versione di PX ritornando poi a listino nel 2011. Da gennaio 2017 però la produzione, per via delle nuove normative anti inquinamento “Euro 4” e per l’obbligo di avere l’ABS, si interrompe definitivamente. ■



Sopra, a sinistra, il PX 125 edizione speciale per i 30 anni. A destra, l’ultima Vespa PX con loghi aggiornati e freno a disco anteriore. Sotto, la “Cosa” che avrebbe dovuto sostituire la Vespa. A destra, il PX modello T5 “pole Position”.



AUDI QUATTRO SVOLTA TECNOLOGICA NEI RALLY

CON L'ARRIVO DELL'AUDI QUATTRO NEI RALLY VENGONO STRAVOLTI I PARADIGMI TECNICI DELLA SPECIALITÀ. DUE TITOLI IRIDATI MARCHE E ALTRETTANTI PILOTI NEL SUO PALMARES. DAL GRUPPO 4 ALLE EVOLUZIONI ESTREME DEL GRUPPO B

di Roberto Valentini - foto Actualfoto



Alla fine degli anni Settanta le Case automobilistiche avevano valutato positivamente in termini di immagine la presenza delle loro vetture nei rally, sinonimo di avventura che richiede prestazioni sportive e affidabilità. All'epoca le gare valide per il Mondiale erano vere e proprie maratone, che duravano 4/5 giorni, con percorsi lunghi e selettivi. Se all'inizio del decennio erano state le berlinette come Alpine Renault A110 e Lancia Stratos a dettare legge, negli ultimi anni furono le auto più popolari a contendersi il titolo, più per una questione di marketing, che non per competitività. Emblematico il caso della Fiat 131 Abarth in sostituzione della Stratos, ma anche di Ford con la Escort, Opel con l'Ascona e Talbot con la versione Lotus della sua vettura di segmento "B", protagoniste del Mondiale 1980 insieme alla Datsun con la Violet. Unica eccezione la Renault 5 Turbo, che interpreta l'utilitaria in chiave estrema, con motore centrale-posteriore. Proprio in quell'anno a Ingolstadt in Germania, i tecnici dell'Audi, guidati da Walter Treser, avevano quasi finito il lavoro

di allestimento di un modello che avrebbe rivoluzionato la tecnologia delle auto da rally, basato sulla versione di serie della quattro.

Un progetto che per la parte sportiva partiva dal foglio bianco, senza l'esperienza di altri Costruttori in questo campo. A dire il vero una vettura a trazione integrale si era imposta in una gara iridata (del Campionato Internazionale Marche) nel 1972, quando la Jeep Wagoneer vinse il rally americano Press On Regardless. Ma si trattò di un caso molto particolare, in una gara molto fangosa nel Michigan. In più la Wagoneer non aveva la trazione integrale permanente.

La nuova arma della Casa dei 4 anelli avrebbe dovuto essere competitiva su tutti i fondi e la maggiore difficoltà stava nel renderla agile sull'asfalto, dove partiva penalizzata da dimensioni e peso maggiori. Lo sviluppo della versione da rally procedeva di pari passo con quello della stradale, con travaso continuo di esperienze. Anche perché, per ottenere l'omologazione in Gruppo 4, si sarebbero dovuti costruire 400 esemplari del modello di serie.

Quest'ultimo viene presentato al Salone di Ginevra del 1980 e, da quel momento, i collaudi si fanno più serrati e coinvolgono il campione finlandese Hannu Mikkola, in quel periodo pilota freelance di Ford e Mercedes. Entusiasta della vettura, Mikkola firma subito il contratto che lo lega all'Audi nelle successive stagioni del Mondiale.

La prima uscita ufficiale nel novembre 1980, come apripista nel Rally dell'Algarve, in Portogallo, valido per il Campionato Europeo: Mikkola viene cronometrato e, fosse stato in classifica, avrebbe vinto con un distacco abissale. Anche la francese Michèle Mouton, scelta dall'Audi per guidare la seconda vettura ufficiale, debutta affiancata dall'italiana Fabrizia Pons nell'ultima gara del campionato finlandese come apripista, fornendo utili indicazioni per lo sviluppo.

1981: LA PRIMA STAGIONE IRIDATA

Sulla carta l'Audi quattro si presentava con caratteristiche nettamente diverse rispetto alle avversarie, che di fatto erano le stesse protagoniste del Mondiale 1980, vinto dalla Fiat con la quanto mai convenzionale 131 Abarth. Intanto l'Audi quattro aveva il motore turbocompresso, che permetteva una potenza di oltre 300 CV, quando le avversarie potevano contare al massimo su potenze intorno ai 240 CV con motori aspirati. Per contro paga in termini di peso: le avversarie sono tutte intorno ai 1.000 kg, l'Audi quattro pesa 1.200 kg, nonostante il grande uso di alluminio e parti in plastica per la carrozzeria. Un altro elemento importante dei rally degli anni Ottanta è l'organizzazione e l'esperienza del team in gare molto lunghe, che richiedono continui interventi sulle auto con un piano di assistenza che copra ogni evenienza. All'epoca le assistenze erano libere e, in alcuni casi, i meccanici riuscivano a intervenire anche in prova speciale! L'Audi incarica Walter Treser di allestire un team interno con tecnici e meccanici selezionati e formati per questa nuova impresa. Non si bada a spese e il nuovo team già impressiona gli avversari.

L'esordio agonistico avviene in Austria occasione del Janner Rallye, valido per il Campionato Europeo, dove domina con Franz Wittmann. Poi il debutto nel Mondiale, nel Rallye di Montecarlo con i due equipaggi ufficiali: Mikkola-Hertz e Mouton-Pons. La gara è nella sua tipica veste invernale e, sul ghiaccio delle prime prove speciali, Mikkola domina: dopo le prime 6 frazioni cronometrate ha un vantaggio di oltre 6 minuti sul secondo. Mantiene la testa della corsa fino alla 10^a prova speciale, quando problemi ai freni e alla trasmissione lo costringono a retrocedere. A 7 prove dal termine esce di strada e si ritira. Ancora più sfortunata la Mouton, fermata quasi subito da problemi all'alimentazione. La gara è vinta comunque da un'auto di nuova generazione, la Renault 5 Turbo di Jean Ragnotti. ➤



Eclatante l'esordio dell'Audi quattro di Hannu Mikkola e Harne Herz al Rallye di Montecarlo del 1981.



L'Audi di Mikkola al Rally dell'Acropoli 1981: le due auto ufficiali saranno squalificate per la presa d'aria che si nota al posto dei fari anteriori più interni. Sotto, a sinistra, il primo successo dell'Audi quattro in una gara valida per il Mondiale Marche si deve a Michèle Mouton e Fabrizia Pons, vincitrici del Rallye di Sanremo 1981. A destra, secondo successo iridato per Mouton-Pons nel Rally del Portogallo 1982.



Mikkola si rifà nel successivo Rally di Svezia, completamente innevato, dove la trazione integrale della sua Audi ha facilmente ragione della trazione posteriore della Ford Escort di Ari Vatanen.

La terza prova iridata è il Rally del Portogallo, con il suo percorso prevalentemente sterrato con 688 km di prove speciali. Al via è nuovamente Mikkola ad imporre un passo impossibile per tutti gli altri fino al ritiro, per il cedimento del motore, avvenuto a circa metà gara. Anche la Mouton ha problemi di motore con surriscaldamenti che fanno temere per la tenuta, ma riesce comunque a concludere al quarto posto. Un bilancio in chiaroscuro, che fa però guardare con ottimismo al futuro, con la certezza di aver imboccato la giusta scelta tecnica. Delle 46 prove speciali, l'Audi ne ha vinte la metà (16 con Mikkola e 7 con la Mouton), anche se occorre lavorare sodo per migliorare l'affidabilità.

Il Rally di Corsica è molto particolare, con un percorso su asfalto che in passato ha permesso a Michèle Mouton di ottenere ottimi risultati con l'Alpine Renault, la Lancia Stratos e la Fiat 131 Abarth. È lei quindi a farsi carico dello sviluppo specifico anche se il percorso non è assolutamente favorevole alla grande coupé a trazione integrale, che oltretutto si trova a dover lottare con auto quasi da pista come la Lancia Stratos (che vince con Bernard Darniche), la Ferrari 308 GTB di Andruet e la Porsche 911 di Jean Luc Thérier, oltre che con le Renault 5 Turbo. Il motore tradisce nuovamente i due equipaggi dell'Audi costringendoli al ritiro.

Uno dei problemi che maggiormente affligge la coupé è la scarsa circolazione di aria all'interno del vano motore, che provoca surriscaldamenti e irregolarità nell'alimentazione. Non sapendo come porre un rimedio in tempi brevi i tecnici operano un escamotage in

vista del Rally dell'Acropoli, una massacrante maratona sulle pietraie greche che si corre a giugno, con un clima molto caldo. Rimuovendo una delle due coppie di fari, si ricavano prese d'aria che, insieme all'alloggiamento di una batteria supplementare nell'abitacolo per servire le ventole, contribuiscono a raffreddare maggiormente il motore. L'operazione, senza la relativa variante opzione, non è consentita e le due auto vengono squalificate al termine della prima tappa, quando Mikkola si trova in testa e la Mouton quinta.

Nella sua prima stagione l'Audi non ha in programma alcune gare troppo dispendiose: non partecipa al Safari, e alle due trasferte sudamericane in Argentina e Brasile. Si concentra invece sullo sviluppo. Al posto della seconda coppia di fari viene omologata una nuova mascherina che migliora il flusso d'aria nel vano motore. In Finlandia, nel Rally 1000 Laghi, si assiste a un grande show di Mikkola, che vince 30 delle 46 prove speciali in programma, ma non riesce a vincere a causa di un problema alla distribuzione, che gli fa perdere quasi 5 minuti per un ritardo al controllo orario. Termina 3°. L'auto dimostra di essere molto competitiva e anche la Mouton, che affronta per la prima volta una gara da specialisti come questa, conclude 13°.

IL PRIMO SUCCESSO IN UNA GARA DEL MONDIALE MARCHE È DELLA MOUTON

È il preludio al grande successo della pilotessa francese nel Rallye di Sanremo, che presenta un percorso misto, con il 40% di prove su asfalto e il 60% su sterrato per un totale di ben 61 prove speciali per 751 km di velocità cronometrata. La prima tappa, tutta su asfalto, non vede le Audi brillare: Mikkola rompe il turbo e paga 15' al controllo orario. Le quattro non sono agili sull'asfalto dell'entroterra ligure e terminano al 12° posto con il giovanissimo pilota italiano Michele Cinotto, con Emilio Radaelli, e al 13° con la Mouton. Sullo sterrato però la musica cambia, con le tre Audi che dominano e terminano la seconda tappa al 1° e al 2° posto, rispettivamente con Cinotto e la Mouton. Il giovane pilota italiano esce di strada nella terza frazione di gara e la francese si trova così in testa. Sa di dover continuare a spingere nelle prove sterrate per avere abbastanza margine da gestire nell'ultima notte di gara, con le lunghe prove speciali su asfalto. Non sbaglia un colpo, ma perde tempo per problemi ai freni, riducendo il suo vantaggio nei confronti di Vatanen (2° con la Ford) a soli 34". Sono pochi e la francese decide di non riposare prima dell'ultima notte e fare un ulteriore giro di ricognizione insieme alla sua navigatrice Fabrizia Pons sulla "ronde", lunga 46 km. Vuole limare quello che può, cercando di resistere ai sicuri attacchi del pilota finlandese il lotta per il titolo Piloti quindi alla ricerca di un successo prezioso. Determinata a non farsi raggiungere la Mouton sfodera una grande grinta ed è Vatanen a sbagliare, rompendo una sospensione. Al secondo posto sale Henry Toivonen con la Talbot Lotus, ma il vantaggio della pilotessa dell'Audi è tale da permetterle di amministrare e di regalare all'Audi questa significativa vittoria. ➤



Sull'asfalto del Tour de Corse 1982 l'Audi quattro ha comunque ottenuto i punti del 7° posto di Mouton-Pons. Sotto, la francese in Nuova Zelanda, nel 1982.



Lo svedese Stig Blomqvist con la versione Gruppo B all'esordio nel Rallye di Montecarlo 1983.





Mikkola ha raccolto in Costa d'Avorio i punti per vincere matematicamente il titolo Piloti.

Una vittoria bissata nell'ultima gara della stagione dal suo compagno di squadra Mikkola, che si impone al RAC, in Inghilterra. A questa gara prende parte per la prima volta anche la Mouton che, nonostante il ritiro, ha la soddisfazione di vincere 5 prove speciali.

IL MONDIALE MARCHE NEL 1982

Al termine della prima stagione, il team manager Walter Treser viene sostituito da Roland Gumpert, che aveva lavorato anche lui allo sviluppo delle trazioni integrali del Gruppo Volkswagen. I piloti invece vengono entrambi confermati, con l'aggiunta in alcune gare dello svedese Stig Blomqvist, che corre però con i colori della filiale svedese con un'auto preparata dell'inglese Sutton. A Montecarlo c'è poca neve e Mikkola deve piegarsi alla Opel

Ascona 400 di Walter Rohrl, mentre la Mouton si ritira per uscita di strada. In Svezia entra in scena Blomqvist, che vince senza problemi. La Mouton è quinta e Mikkola 16°, dopo un'uscita di strada nella nebbia.

L'equipaggio femminile è imbattibile in Portogallo e permette all'Audi di portarsi al comando della classifica Marche, ma l'assenza dell'Audi al Safari Rally, permette alla Opel e a Rohrl riconquistare la vetta delle due graduatorie. Sull'asfalto della Corsica la Mouton ottiene il 7° posto (Rohrl è 4°), ma la francese si rifà presto vincendo il Rally dell'Acropoli e rientrando in corsa per il titolo Piloti. Il duello è con Rohrl, che in Nuova Zelanda si piazza terzo e le due Audi ufficiali sono costrette al ritiro per problemi al motore mentre guidavano la corsa. In Brasile la Mouton vince con determinazione e porta a soli

Hannu Mikkola, con Hanne Herz, campione del Mondo Piloti nel 1983. A destra, Stig Blomqvist campione del Mondo Piloti nel 1984.





Mikkola con la versione lunga al Rally dell'Acropoli 1984.

3 punti il distacco dell'Audi dalla Opel nella classifica Marche. Il sorpasso avviene nel Rally 1000 Laghi, grazie alla doppietta Audi con Mikkola e Blomqvist. A Sanremo la Casa degli anelli pone una seria ipotesi sul titolo, con il successo di Blomqvist davanti a Mikkola. La Mouton è quarta, dietro Rohrl, ma sempre in lizza per il titolo Piloti, che si gioca al Rally del Bandama, in Africa, dove l'uscita di strada della francese consegna il titolo al tedesco.

L'Audi festeggia la conquista del titolo Marche con una doppietta dei suoi piloti di punta nel Rally RAC: vince Mikkola davanti alla Mouton. Nella classifica Piloti la francese è seconda, Mikkola 3° e Blomqvist 4°.

TITOLO PILOTI NEL 1983

Nonostante la trazione integrale abbia dimostrato la sua efficacia, riducendo di molto il gap anche sull'asfalto, le altre Case non la seguono in questa tecnologia, nonostante il nuovo regolamento del Gruppo B sia decisamente più permissivo di quello del Gruppo 4. Emblematico il caso della Lancia, che punta sulla trazione posteriore della berlina Rally (037), leggera e maneggevole, o di Toyota, Nissan e Opel, che sostituisca la Ascona con la Manta mantenendone quasi invariata la meccanica.

L'Audi - che fino all'anno precedente ha corso con le "quattro" omologate in Gruppo 4 - crea la sua Audi quattro Gruppo B. Rispetto alla precedente, le differenze sono nella carrozzeria, con parafanghi allargati per consentire l'aumento delle carreggiate, costruite in materiale composito più leggero, che permette di ridurre il peso di 100 kg a tutto vantaggio della maneggevolezza. Il motore è più potente, con 330 CV. ➤

La versione corta è invece portata in gara nello stesso rally dalla Mouton. A destra, Walter Rohrl con la Sport quattro al Tour de Corse 1984.



Il tedesco con la Sport al Rallye di Montecarlo del 1985



Il campionato inizia con il "Montecarlo" in un'edizione praticamente senza neve, nella quale sono le Lancia Rally e prevalere con una doppietta di Rohrl e Alen. Blomqvist e Mikkola sono rispettivamente 3° e 4°, mentre la Mouton si ritira in seguito a una toccata. In Svezia, nella gara valida solo per il titolo Piloti, l'Audi cala un poker, con Mikkola vincitore che si porta in testa alla classifica Piloti. Il finlandese vince anche il Rally del Portogallo davanti alla Mouton e consolida poi il primato con il secondo posto al Safari. In Corsica è la Lancia a fare poker, mentre nessuna Audi vede il traguardo. All'Acropoli e in Nuova Zelanda è nuovamente sconfitta dalla Lancia e la cosa comincia a preoccupare i vertici sportivi dell'Audi, che analizzano gli errori commessi da tecnici e piloti.

Un'analisi che dà i suoi frutti, visto che nel successivo Rally d'Argentina sono nuovamente quattro le Audi ai primi quattro posti della classifica, davanti alla Lancia di Alen. Mikkola ottiene poi il suo quarto successo stagionale in Finlandia. Si arriva quindi al Sanremo con Mikkola leader tra i Piloti e la Lancia in testa al Marche. La Casa italiana vuole fortemente il titolo e schiera ben 8 berline affidate anche i suoi giovani piloti. L'Audi risponde con quattro vetture: ai soliti Mikkola, Mouton, Blomqvist, si aggiunge il francese Bernard Darniche, specialista dell'asfalto. Noie al servosterzo attardano le "quattro" sin dall'inizio e alla fine la prima Audi è quella della Mouton, solo 7°. Con tre Lancia ai primi tre posti il titolo Marche va alla Casa italiana. Mikkola viene mandato - come era successo l'anno prima con la Mouton - a disputare il Rallye del Bandama, dove raccoglie i punti del secondo posto che gli permettono di vincere il titolo Piloti. Nell'ultima gara, al RAC in Inghilterra l'Audi ottiene una doppietta con Blomqvist che precede Mikkola.

MARCHE E PILOTI: EN PLEIN NEL 1984

Già nel 1983 l'Audi aveva presentato la versione corta Audi Sport quattro, sia in versione stradale sia da rally. Dalla primavera erano iniziati i test di sviluppo, ma all'inizio del 1984 la vettura non era ancora stata definita nei dettagli e quindi non ne era ancora stata richiesta l'omologazione. La stagione

inizia quindi con la vecchia versione. La grande novità è rappresentata dall'arrivo di Walter Rohrl, strappato alla Lancia. Il pilota tedesco dimostra subito grande feeling con la trazione integrale vincendo all'esordio il Rallye di Montecarlo, nel quale è assente la Mouton, che disputa invece, arrivando seconda, il Rally di Svezia, vinto da Blomqvist. Le Audi sembrano imbattibili e lo dimostrano anche in Portogallo, con il successo di Mikkola. Al Safari devono cedere alla Toyota e alla Opel, con Mikkola 3°.

In Corsica debutta la Sport quattro, ma le prestazioni sono inferiori alle aspettative, soprattutto se paragonate a quelle della Peugeot 205 Turbo 16, anch'essa alla sua prima gara. Blomqvist è l'unico del team a vedere il traguardo e raccoglie i punti del 5° posto. Mikkola e Blomqvist, i due piloti meglio piazzati nel mondiale Piloti partecipano al Rally dell'Acropoli con la versione lunga, mentre la Sport quattro viene affidata a Rohrl e alla Mouton. Una mossa azzeccata, visto che le Sport quattro si dimostrano sì molto veloci, ma pagano in affidabilità. ➤

UN NUOVO STILE DI GUIDA

Non essendoci riferimenti, Hannu Mikkola e Michèle Mouton si sono trovati fin dai primi test a inventarsi un nuovo stile di guida per domare l'Audi quattro che, rispetto a quanto guidato fino a quel momento, era completamente diversa. Oltre alla trazione integrale, bisognava fare i conti con la risposta del motore turbocompresso e con il servosterzo, accessorio del tutto nuovo su un'auto da competizione, ma indispensabile con tre differenziali operativi. La prima versione dell'Audi quattro era sottosterzante all'ingresso delle curve, poi diventava sovrasterzante in uscita, con a volte il colpo di potenza dato dal turbo. Una situazione che, sui fondi più scivolosi, imponeva un ampio "pendolo" all'inserimento e un gioco di gas all'uscita. La versione corta era anche più difficile, perché la reazione del retrotreno era repentina.



REGINE DEI RALLY

Vittoria al Rallye di Sanremo 1985 per la Sport S2 di Walter Rohrl e Christian Geisdorfer.



Uno spettacolare passaggio al Rally RAC 1985.



Mikkola, terzo al Rallye di Montecarlo 1986.



Rohrl sulla neve, quarto nella stessa gara.

Lo svedese vince davanti a Mikkola e si ripete sempre con la versione lunga subito dopo in Nuova Zelanda e in Argentina, passando in testa al mondiale Piloti. Al 1000 Laghi utilizza per l'ultima volta la versione lunga e, con il 4° posto, Blomqvist pone una seria ipoteca sul titolo Piloti. In questa gara danno spettacolo le Sport quattro affidate a Mikkola e alla Mouton, che però sono entrambe costrette al ritiro. Vince la Peugeot con Ari Vatanen e la cosa preoccupa i vertici Audi, visto che poi il risultato si ripete anche al Sanremo.

La Sport quattro è ormai matura per affrontare anche la savana e domina il Rally della Costa d'Avorio, mentre in Inghilterra, nella prova di chiusura della stagione è ancora la "lunga" a fare meglio della "sport", con Mikkola secondo. Con il 4° posto la Mouton dimostra però che anche la Sport quattro è diventata affidabile.

ANCORA PIÙ POTENZA PER LA SPORT QUATTRO

Con l'arrivo della Peugeot inizia un'escalation di prestazioni e potenza delle vetture. Anche l'Audi Sport quattro del 1985 eroga più di 500 CV, ma fatica a stare davanti alla nuova arrivata, che

LA QUATTRO CHE PARLA ITALIANO SIN DALL'INIZIO CON L'AUDI SPORT EUROPA TEAM

Poteva sembrare un azzardo affidare al giovanissimo vincitore del Trofeo A112 1980, Michele Cinotto, un'auto da assoluto completamente nuova per tutti. E invece Cinotto, in coppia con Emilio Radaelli, iniziarono l'avventura con la trazione integrale tedesca con ottime prestazioni nel Rally Costa Smeralda 1981 e il 4° posto finale. Nella gara successiva, il Rally dell'Isola d'Elba dominano, ma una foratura li relega al secondo posto. Segue un sensazionale exploit al Sanremo mondiale, dove Cinotto conduce la gara dopo la prima tappa toscana, e finalmente la prima vittoria ad Aosta sotto la neve.

Nel 1982 Cinotto e Radaelli vincono il Costa Smeralda e disputano anche alcune prove del Mondiale. Nel 1983 le premesse per la nascita dell'Audi Sport Italien Team: Roland Gumpert, convinto che Ingolstadt debba avere una struttura satellite, chiede ad Emilio Radaelli di occuparsi di questo progetto. Il monzese aveva già dimostrato allo staff Audi di sapersi occupare degli aspetti organizzativi svolgendo il ruolo di copilota, e accetta la proposta.

L'Audi Sport Italien Team (poco dopo divenuto Audi Sport Europa Team) si appoggia nel 1984 alla struttura austriaca di Rolf Schmidt. La prima gara di Cinotto-Radaelli coincide con la prima vittoria in Costa Brava, ma il ritiro al successivo Costa Smeralda pone subito termine alle speranze

di dare realisticamente la caccia al titolo continentale, ma non ai successi parziali, con due vittorie assolute al Rally del Gran Sasso ed allo Škoda. L'anno dopo la scelta di Ingolstadt del pilota con cui inseguire il titolo continentale cadde sul campione tedesco in carica Harald Demuth. Affiancato prima da Willy Lux e poi dallo stesso Radaelli, Demuth è un avversario ostico per il futuro campione Dario Cerrato, ma manca il titolo per una serie di uscite di strada.

Nelle stagioni successive Audi Sport Europa Team indirizza i propri sforzi verso programmi che coinvolgono modelli Gruppo A. La Quattro Gruppo B vince nel 1987 il titolo femminile del Campionato Italiano con Paola De Martini. La pilotessa elbana vincerà ancora molto con lo stesso team al volante delle 80 Quattro e 90 Quattro, così come Bruno Bentivogli, che guiderà anche l'Audi Coupé Quattro Gruppo A. Tra i titoli anche il Campionato Africano Rally conquistato nel 1992 dall'italiano Aldo Riva con la 90 Quattro.

Nel 1994 l'Audi Sport Europa Team diventa Audi Sport Italia Team e sposta la sua attività in pista, dove è subito vincente nel Campionato Italiano Superturismo. Poi con le gran turismo della Casa degli Anelli prosegue dal 2006 la serie di successi nella categoria Gran Turismo dove il team è tuttora attivo.



SCHEDE TECNICHE

AUDI QUATTRO GRUPPO 4 (1981-1982)

MOTORE: anteriore longitudinale, 5 cilindri in linea, cilindrata 2144 cm³, alesaggio e corsa 79,5x86,4 mm, rapporto di compressione 6,3:1, potenza 300 CV a 7000 giri/min, coppia massima 48 Kg·m a 4.600 giri/min; distribuzione monoalbero a camme in testa; alimentazione iniezione meccanica Pierburg, sovralimentazione mediante turbina KKK mod.K27 con intercooler.

TRASMISSIONE: trazione integrale, con tre differenziali cambio a innesti frontali, 5 marce + RM. Sospensioni e freni: anteriori e posteriori, schema MacPherson, molle ed ammortizzatori coassiali, barra antirollio, freni a disco sulle quattro ruote autoventilanti.

RUOTE E PNEUMATICI: In alluminio da 15", possibilità di scelta di canale 6J 7J 8J.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.404mm, larghezza 1.733mm, altezza variabile in funzione dell'assetto, carreggiata ant. 1.465mm, carreggiata post. 1.502mm, passo 2.524mm, peso 1.200 kg.

AUDI QUATTRO A2 GRUPPO B (1983-1984)

MOTORE: anteriore longitudinale, 5 cilindri in linea, cilindrata 2135 cm³, alesaggio e corsa 79x86,4 mm, rapporto di compressione 6,3:1, potenza 360 CV a 7000 giri/min, coppia massima 46 Kg·m a 4.000 giri/min; distribuzione monoalbero a camme in testa; alimentazione iniezione meccanica Pierburg, sovralimentazione mediante turbina KKK con intercooler.

TRASMISSIONE: trazione integrale, con tre differenziali cambio a innesti frontali, 5 marce + RM. Sospensioni e freni: anteriori e posteriori, schema MacPherson, molle ed ammortizzatori coassiali, barra antirollio, freni a disco sulle quattro ruote autoventilanti.

RUOTE E PNEUMATICI: In alluminio da 15", possibilità di scelta di canale 6J 7J 8J.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.404mm, larghezza 1.733mm, altezza variabile in funzione dell'assetto, carreggiata ant. 1.465mm, carreggiata post. 1.502mm, passo 2.524mm, peso 1.090 kg.

AUDI SPORT QUATTRO GRUPPO B (1984-1985)

MOTORE: anteriore longitudinale, 5 cilindri in linea, cilindrata 2110 cm³, alesaggio e corsa 79,5x85 mm, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 444 CV a 7500 giri/min, coppia massima 49 Kg·m a 5.500 giri/min; alimentazione iniezione Bosh Motronic, sovralimentazione mediante turbina KKK con intercooler.

TRASMISSIONE: trazione integrale, con tre differenziali cambio a innesti frontali, 6 marce + RM. Sospensioni e freni: anteriori e posteriori, schema MacPherson, molle ed ammortizzatori coassiali, barra antirollio, freni a disco sulle quattro ruote autoventilanti.

RUOTE E PNEUMATICI: In alluminio da 15", possibilità di scelta di canale 6J 7J 8J.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.240 mm, larghezza 1.860 mm, altezza variabile in funzione dell'assetto, carreggiata ant. 1.465mm, carreggiata post. 1.502mm, passo 2.224mm, peso 1.200 kg.

AUDI SPORT QUATTRO E2 GRUPPO B (1985-1986)

MOTORE: anteriore longitudinale, 5 cilindri in linea, cilindrata 2110 cm³, alesaggio e corsa 79,5x85 mm, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 500CV a 7500 giri/min, coppia massima 48 Kg·m a 5.500 giri/min; alimentazione iniezione Bosh Motronic, sovralimentazione mediante turbina KKK con intercooler.

TRASMISSIONE: trazione integrale, con tre differenziali cambio a innesti frontali, 6 marce + RM. Sospensioni e freni: anteriori e posteriori, schema MacPherson, molle ed ammortizzatori coassiali, barra antirollio, freni a disco sulle quattro ruote autoventilanti.

RUOTE E PNEUMATICI: In alluminio da 15", possibilità di scelta di canale 6J 7J 8J.

DIMENSIONI E PESI: lunghezza 4.240 mm, larghezza 1.860 mm, altezza variabile in funzione dell'assetto, carreggiata ant. 1.465mm, carreggiata post. 1.502mm, passo 2.224mm, peso 1090 kg.

ha una concezione tecnica innovativa, avendo la trazione integrale, ma il motore in posizione posteriore-centrale. Dal punto di vista dei piloti, dopo 4 stagioni complete nel Mondiale, più tutto il lavoro di sviluppo, Mikkola e la Mouton vengono utilizzati parzialmente e si dedicano a campionati nazionali dove la loro presenza dà un valore aggiunto di immagine. Blomqvist e Rohrl disputano invece il Mondiale, ma la stagione non è molto favorevole: solo piazzamenti fino al Rally di Finlandia, nonostante un'ulteriore evoluzione che debutta in occasione del Rally d'Argentina: si chiama Audi Sport quattro S1 ed è caratterizzata da un'aerodinamica estrema, con ampi appendici anteriori, posteriori e laterali, oltre che a uno spostamento di molti elementi meccanici verso il centro della vettura per bilanciare maggiormente il peso tra gli assi. La potenza sale fino a 600 CV.

Walter Rohrl riesce a sfruttarla a fondo e a imporsi nel Rally di Sanremo. Sarà l'unico successo stagionale. In Gran Bretagna altri due Costruttori esordiscono con Gruppo B con trazione integrale e motore posteriore: la Lancia, con la Delta S4, che dimostra subito il proprio potenziale con i primi due posti di Toivonen e Alen e la MG, con la Metro 6R4 con motore aspirato.

L'Audi si piazza comunque seconda nel Mondiale e per la stagione successiva ha in mente nuove evoluzioni per mantenere l'auto ai vertici. A Montecarlo vince la Lancia davanti alla Peugeot. Le Audi sono 3^a con Mikkola e 4^a con Rohrl. In Svezia le Sport quattro A1 Evo non vanno, lasciando spazio alla meno potente, ma molto più vicina alla produzione di serie, Audi 90 quattro Gruppo A, che ottiene comunque un ottimo quarto posto assoluto.

In Portogallo, l'ultima gara ufficiale delle Audi Gruppo B. La squadra si ritira - insieme a Lancia, Peugeot, Ford e MG - in seguito al terribile incidente che vede coinvolti diversi spettatori. C'è la consapevolezza che queste vetture hanno superato il limite della sicurezza e la conferma viene pochi mesi più tardi con altri tragici incidenti, come quello nel quale perdono la vita Henry Toivonen e Sergio Cresto in Corsica. L'Audi interrompe lì il suo programma sportivo mondiale. La Federazione Internazionale cambia i regolamenti e, dal 1987, ammetterà solo più le vetture di Gruppo A con motore anteriore, trazione integrale e una potenza massima di circa 300 CV. In pratica la prima versione dell'Audi quattro che, con la sua tecnologia innovativa, ha cambiato per sempre la fisionomia dei rally.

Nel 1987 un'evoluzione estrema dell'Audi quattro (con 900 CV) stabilisce il nuovo record della cronoscalata americana Pikes Peak percorrendo i 21 km del tracciato sterrato in 10'47"85.



LA POTENZA NON È TUTTO

NEL 1963 CARROL SHELBY MONTA UN MOTORE DI 7 LITRI SULLA COBRA ROADSTER, MA I TEMPI SUL GIRO NON SI ABBASSANO. PETER BROCK SCOPRE CHE LA COLPA È DELLA CARROZZERIA E DISEGNA LA COUPE CHE CHE VINCERÀ NEL 1965 IL CAMPIONATO MONDIALE GT

di Elvio Deganello

20 giugno 1965. La Cobra Coupe telaio # CSX2287 di Bob Johnson/Tom Payne (n°10) e la # CSX2601 di Allen Grant/Jo Schlesser (n°12). Si ritireranno, ma la # CSX2299 di Jack Sears/Dick Thompson vincerà la classe GT e sarà 8ª assoluta nella 24 Ore di Le Mans.



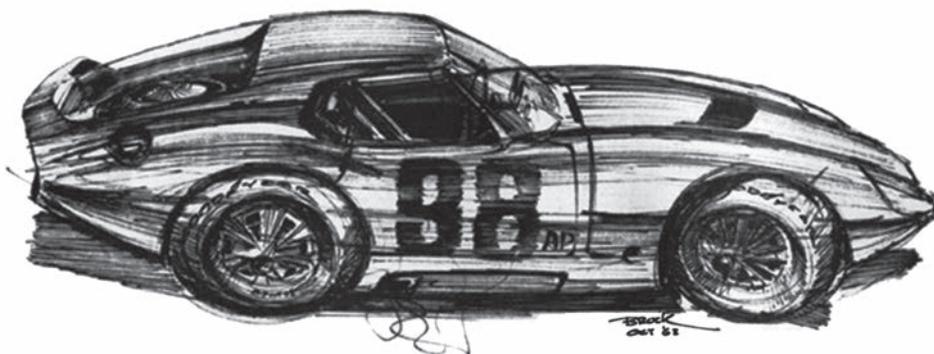
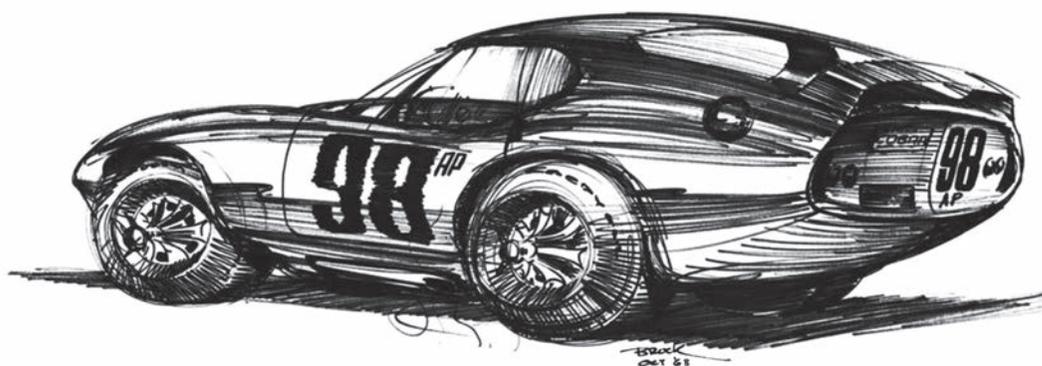
COBRA

NEL 1963 la Cobra Coupe (in America è senza accento) risolve il problema di rendere competitiva la Shelby Cobra 289 Roadster nei confronti della Ferrari 250 GTO. L'impresa sembrava impossibile perché al paragone con la berlinetta del Cavallino la Cobra Roadster è un'auto d'epoca: ha le forme delle Ferrari "barchetta" del 1949 e ha l'avantreno con la balestra trasversale come la Fiat "Topolino". Vabbè che ha la balestra trasversale anche dietro, perciò ha quattro ruote indipendenti mentre la 250 GTO dietro ha il ponte rigido, ma il motore Ford V8 di 4,7 litri ad aste e bilancieri della Cobra deriva dalle



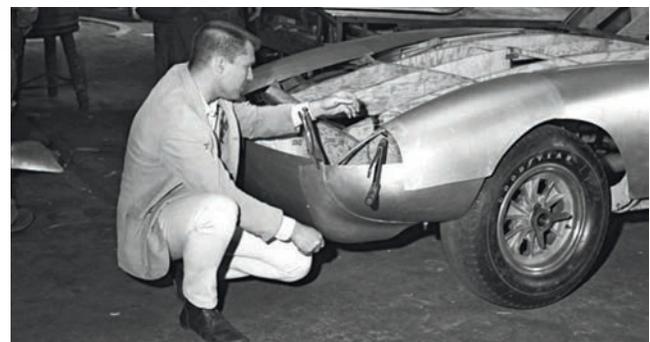
berlinone Fairlane e il solo rumore roco rivela che è lontano dalle raffinatezze del melodioso V12 Ferrari. La Cobra 289 Roadster sulla carta è perdente, ma il costruttore ha fede nel modello. Nel 1962 riesce a battere le Chevrolet Corvette nei campionati americani USRRC e SCCA, perché le Roadster sono leggere in rapporto alla potenza e sono giuste per i circuiti americani brevi e con poche curve. La musica cambia nel 1963 quando Carrol Shelby saggia le Cobra nel Campionato Mondiale Marche disputando 4 corse. Le Roadster prendono sonore batoste dalle 250 GTO a Daytona, a Sebring e a Le Mans; il solo risultato positivo è la doppietta di Dan

Gurney e Ken Miles il 14 settembre a Bridgehampton, tipico circuito americano, dove per altro non ci sono avversari di rilievo. C'è da evidenziare che il 20 maggio 1963 Enzo Ferrari, mandando all'aria l'accordo con Ford, scatena la sete di rivincita di Henry Ford II che, nell'attesa dell'arma assoluta (la GT 40), decide di appoggiare Shelby per battere le "Rosse" almeno nella categoria GT. Con i soldi e l'appoggio della Ford, il texano prova a migliorare la competitività della Cobra montando un motore Ford "big block" di 7 litri sulla Roadster telaio # CSX2196. Però i tempi sul giro non migliorano, anzi il maggior peso mette in crisi le sospensioni. ➤



Due bozzetti della Cobra Coupe tracciati con la penna a sfera da Peter Brock, un giovanotto di 23 anni, già designer alla General Motors, divenuto direttore della scuola di guida veloce di Carol Shelby e factotum nell'azienda nel tempo libero.

Sotto, Ken Miles in prova con la coupe il primo febbraio 1964 sul circuito di Riverside. Scendendo, il pilota dice che va molto meglio di quanto si aspettava. In effetti, migliora di 3 secondi il record della Roadster e raggiunge velocità di punta intorno ai 300 km/h.

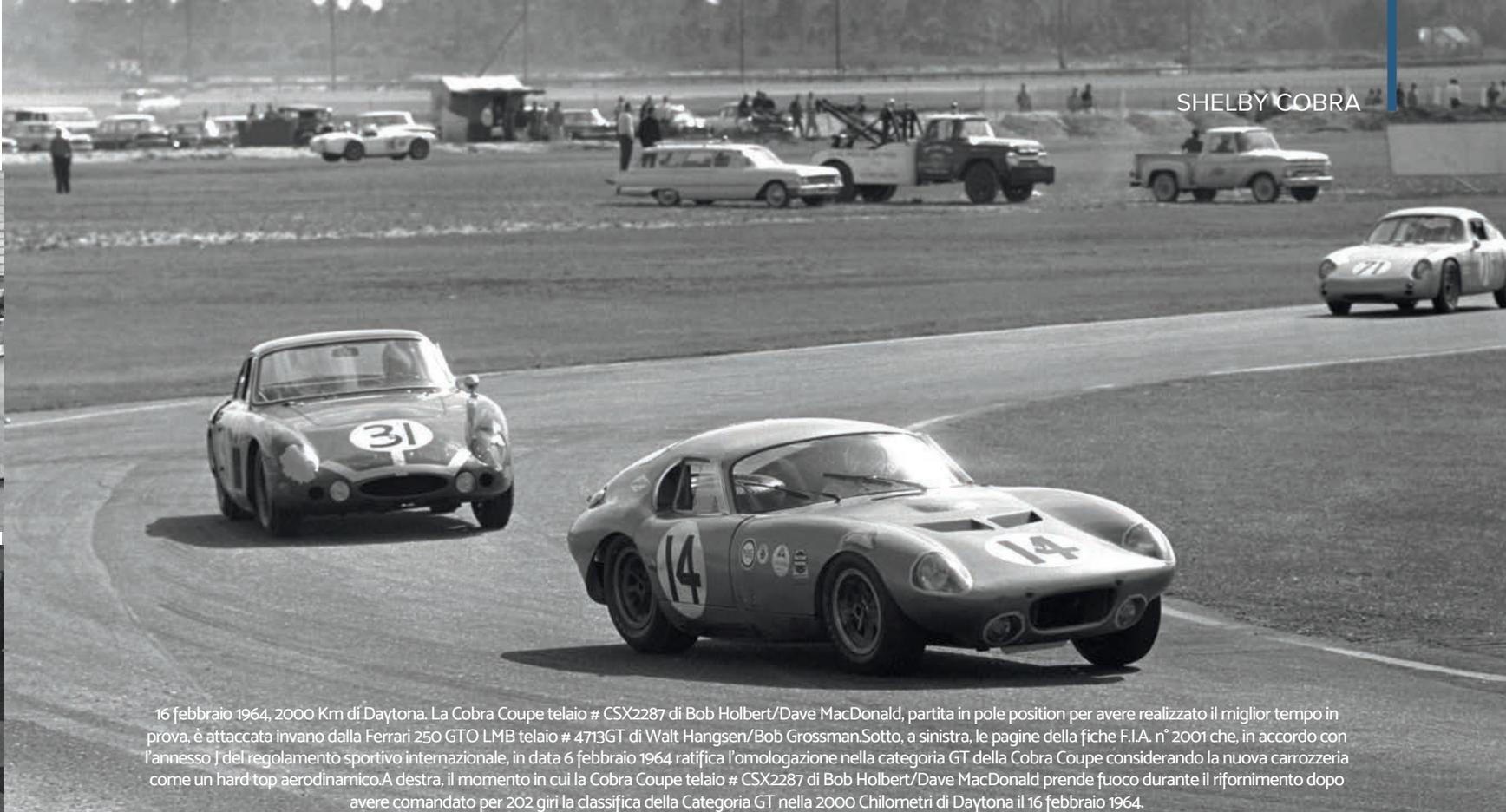


Dall'alto, Peter Brock prende le misure dell'autotelaio della Roadster # CSX2014 con Ken Miles a bordo. Serviranno per fissare i punti caratteristici degli ingombri della meccanica e del pilota, attorno ai quali poi disegnerà le tre viste della carrozzeria in scala 1:1 e le sezioni.

Le sezioni longitudinali e trasversali ritagliate sui pannelli di legno e disposte perpendicolari fra loro sull'autotelaio # CSX2287 formano il manichino sul quale i battilastra della California Metal Shaping risconteranno le lamiere alle quali daranno forma. Peter Brock assiste al riscontro di un pannello d'alluminio al quale i battilastra hanno appena dato forma; la parte segnata con un pennarello sarà tagliata via e infine il pannello sarà saldato agli altri per comporre l'insieme.

I pezzi della carrozzeria battuti sull'alluminio e saldati fra loro sono di nuovo disposti sul manichino per verificare le forme e le misure dell'insieme. Il solo frontale è composto da una quindicina di pezzi, senza contare quelli piccoli come le nicchie dei fari.





16 febbraio 1964, 2000 Km di Daytona. La Cobra Coupé telaio # CSX2287 di Bob Holbert/Dave MacDonald, partita in pole position per avere realizzato il miglior tempo in prova, è attaccata invano dalla Ferrari 250 GTO LMB telaio # 4713GT di Walt Hansgen/Bob Grossman. Sotto, a sinistra, le pagine della fiche F.I.A. n° 2001 che, in accordo con l'annesso J del regolamento sportivo internazionale, in data 6 febbraio 1964 ratifica l'omologazione nella categoria GT della Cobra Coupé considerando la nuova carrozzeria come un hard top aerodinamico. A destra, il momento in cui la Cobra Coupé telaio # CSX2287 di Bob Holbert/Dave MacDonald prende fuoco durante il rifornimento dopo avere comandato per 202 giri la classifica della Categoria GT nella 2000 Chilometri di Daytona il 16 febbraio 1964.

Telephone: LEington 2-5521	Cable Address: "ACCUSFIA-New York"
Automobile Competition Committee for the United States F.I.A., Inc. 315 Madison Avenue, New York 22, N.Y.	
Form of Recognition in Accordance with Appendix J to the International Sporting Code	
Manufacturer's Reference No. for application: 2001	F.I.A. Recognition No.: 115
Manufacturer: SHELBY AMERICAN, INC.	
Model: COBRA Year of manufacture: 1962, 1963, 1964	
Serial No. of Chassis starts with: 2000	Engine starts with: Number not assigned
Type of bodywork: Roadster, with or without detachable hardtop	
Recognition is recommended from 6 Feb. 1964. In category Touring No. or Grand Touring Yes (F.I.A. to insert date)	
	
Stamp of ACCUS-FIA, INC. to be affixed here	



AERODYNAMIC HARDTOP COUPE



KEO 133 DAYTONA TYPE EXHAUST MANIFOLDS



BROCK

Mentre Shelby si affanna sulla meccanica, Peter Brock pensa che il problema sia la carrozzeria. Il giovanotto era un designer della General Motors, ma per soddisfare la propria passione per le corse, ora dirige la scuola di guida veloce di Shelby. Nel tempo libero fa qualche lavoretto in fabbrica, dove non lo tengono in gran considerazione. Peter capisce che la Roadster è meno aerodinamica di un mattone e questo la penalizza nei circuiti europei, dove l'aerodinamica è importante quanto la potenza. Peter sa che Enzo Ferrari per omologare la 250 GTO ha fatto pressione sulla F.I.A. affinché consentisse di mantenere l'omologazione di una vettura nella categoria GT anche cambiando il motore o il corpo vettura, ma non entrambi. "Se questo vale per Ferrari - pensa Peter - vale anche per noi". Traccia dunque alcuni bozzetti della carrozzeria coupé e li sottopone a Carrol che, un po' per levarselo di torno e un po' perché i soldi ci sono, gli dice: "Se ti sembra una buona idea, vai avanti" e gli assegna qualche migliaio di dollari per l'esperimento, purché non distolga personale dell'azienda. Il pilota collaudatore Ken Miles capisce che Brock è sulla strada giusta e con la sua influenza convince Carrol ad assegnargli come aiutante il giovane meccanico John Ohlsen. Prima di passare ai disegni costruttivi, Brock fa accomodare Ken Miles sull'autotelaio recuperato dalla

Cobra Roadster # CSX 2014 incidentata, rileva le quote d'ingombro della meccanica e del pilota, considera le dimensioni imposte dal regolamento F.I.A. per il parabrezza e il vano bagagli e ottiene i punti fermi della figura che circonda la meccanica e il pilota: ora deve congiungerli, dando a quella sagoma un'aerodinamica efficiente e un aspetto accettabile. Lo fa adattando i concetti dei bozzetti alle misure rilevate, quindi traccia i disegni delle viste laterale, frontale e posteriore in scala 1:1 su grandi fogli appesi al muro.

PANNELLI DI LEGNO

Nel passo successivo trascrive i disegni delle sezioni su pannelli di legno compensato, ritaglia le sezioni e dispone le longitudinali perpendicolari alle trasversali sul telaio # CSX2287. Ottiene così il manichino che serve ai battilastra per riscontrare le forme date ai fogli di metallo. La formatura e l'unione dei pannelli d'alluminio avviene presso la California Metal Shaping di Los Angeles ed è l'operazione più costosa del progetto. La coupé con la carrozzeria al grezzo è pronta il primo febbraio 1964 e subito Ken Miles la prova sul circuito di Riverside. Il risultato è sorprendente perché abbassa di 3 secondi il tempo sul giro e fila a una velocità massima di 30 km/h superiore a quella della Roadster. ➤



La # CSX2287 in corsa con Bob Holbert/Dave MacDonald nella 12 Ore di Sebring il 27 marzo 1964. Vincerà nella categoria GT con 8 giri di vantaggio sulla Ferrari 250 GTO/64 telaio # 5571GT iscritta dalla N.A.R.T. per David Piper/Mike Gammino.

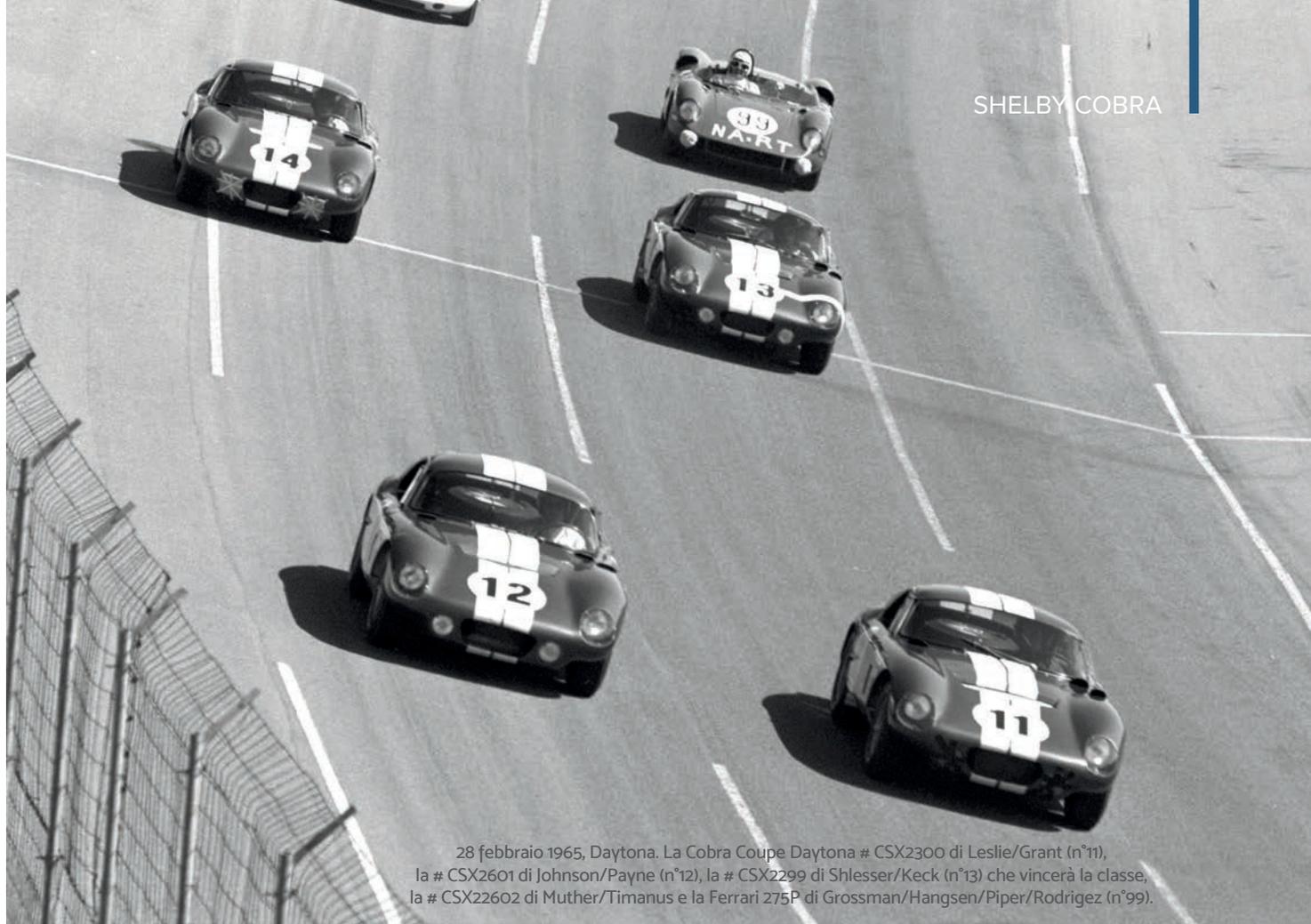


Visti i prezzi dei battilustra americani, Carrol Shelby invia il manichino della coupe alla Gransport di Modena per realizzare altri cinque esemplari. Ecco la # CSX2299 di fronte al capannone della carrozzeria modenese, dove è in via di ultimazione.

Sopra, a destra, la # CSX2299 carrozzata a Modena vola verso la vittoria di classe nella 24 Ore di Le Mans con Dan Gurney/Bob Bondurant il 22 giugno 1964. Grazie al tetto rialzato, l'alto Dan ha sufficiente spazio sopra la testa e anche le successive coupe avranno il tetto più alto.

Qui a fianco, 12 settembre, Tour de France Auto. La Cobra Coupe Daytona n° 188 Maurice Trintignant/Bernard de Saint Auban (# CSX2299) e la n° 196 di André Simon/Maurice Dupeyron (# CSX2287) sulla linea di partenza. Nessuna delle due arriverà al traguardo.





28 febbraio 1965, Daytona. La Cobra Coupe Daytona # CSX2300 di Leslie/Grant (n°11), la # CSX2601 di Johnson/Payne (n°12), la # CSX2299 di Shlesser/Keck (n°13) che vincerà la classe, la # CSX22602 di Muther/Timanus e la Ferrari 275P di Grossman/Hangsen/Piper/Rodriguez (n°99).

LE DIFFERENZE DELLE “MODENESI”

Le cinque Shelby Cobra Coupe Daytona carrozzate a Modena da Pietro Vaccari e Fernando Baccarini differiscono da quella allestite negli USA principalmente perché hanno il padiglione rialzato e una linea del tetto più appiattita, che lascia più spazio sopra la testa del pilota. Ci sono però anche altre piccole differenze nel musetto, che è più nitido, e sulla CSX2299, che ha anche le calotte dei fari leggermente più lunghe. Nella coda, le Coupe Daytona modenesi hanno i raccordi fra i parafranghi e la coda più morbidi e hanno le misure dei finestrini e del lunotto leggermente diverse. Tutte queste differenze dipendono probabilmente dalle approssimazioni adottate nella conversione dal sistema metrico britannico a quello decimale.



20 giugno 1965, Le Mans. Vista dall'alto della Cobra Coupe Daytona # CSX2286 di Dan Gurney/Grant carrozzata a Modena (n°9) e della # CSX2287 di Johnson/Payne carrozzata negli USA (n°10). Si nota che la “californiana” ha il tetto più basso e bombato.

La # CSX2287 coupe debutta in corsa il 16 febbraio 1964 nella 2000 Km di Daytona con Bob Holbert e Dave MacDonald che conquistano la pole position con un secondo e mezzo di vantaggio sulla prima 250 GTO. In corsa la # CSX2287 resta in testa fino al 202° giro, quando prende fuoco mentre fa rifornimento. Le Ferrari 250 GTO occupano così i primi tre posti. Dopo Daytona, la stampa battezza la vettura con il nome della pista. Il 21 marzo successivo la # CSX2287 Coupe Daytona con Holbert/MacDonald vince la classe nella 12 Ore di Sebring con otto giri di vantaggio sulla 250 GTO '64 telaio # 5571GT di David Piper/Mike Gammino. Tanto basta per convincere Ford a finanziare altri cinque esemplari. Visti i costi della California Metal Shaping, Carrol Shelby spedisce il manichino di legno a Modena presso la carrozzeria Gransport di Pietro Vaccari e Fernando Baccarini. Nell'attesa dei nuovi esemplari, il 17 maggio 1964 Phil Hill con la # CSX2287 è il più veloce nelle prove della 500 km di Spa, ma in gara si ritira, lasciando libere le 250 GTO di piazzarsi ai primi quattro posti. Shelby salta le tre successive prove del Campionato per preparare la 24 Ore di Le Mans, per la quale viene approntata anche la # CSX2299 carrozzata in Italia.

CONVERSIONE

A proposito delle coupe “modenesi” bisogna rilevare che, forse sbagliando la conversione dalle misure in pollici, i battilastra alzano il tetto di due centimetri. Questo è un fortunato contrattempo perché anche Dan Gurney, che è più alto di Ken Miles, riesce a stare nell'abitacolo. Lo stesso Gurney con la # CSX2299 vince a Le Mans nella categoria GT. Così anche le successive Coupe Daytona hanno il tetto rialzato. La 12 Ore di Reims, 10ª prova del Mondiale Marche, è un disastro per le Cobra, che si ritirano una per problemi al cambio, l'altra per surriscaldamento. È chiaro che Ferrari ha il Campionato in tasca, ma la # CSX2287 e la # CSX2299 tornano in pista per il Tourist Trophy, 13ª prova del Campionato che si svolge a Goodwood, dove vince la # CSX2299 di Dan Gurney. Dopo avere saltato altre due prove, le Coupe Daytona tornano il 20 settembre nel Tour de France, dove c'è anche la # CSX2300 appena ultimata dalla Gransport. Nessuna arriva alla fine e questa è la loro ultima corsa del 1964 perché per la 500 km di Bridgehampton, Shelby affida a Ken Miles la Roadster # 2431, che vince sul circuito amico.



23 maggio 1965, 1000 km del Nürburgring. La # CSX2300 di Jo Schlesser/André Simon con il bianco e blu della Ford France completa al terzo posto il successo delle Cobra con la # CSX2601 di Bondurant/Neerpash prima e la # CSX2602 di Sears/Gardner seconda.

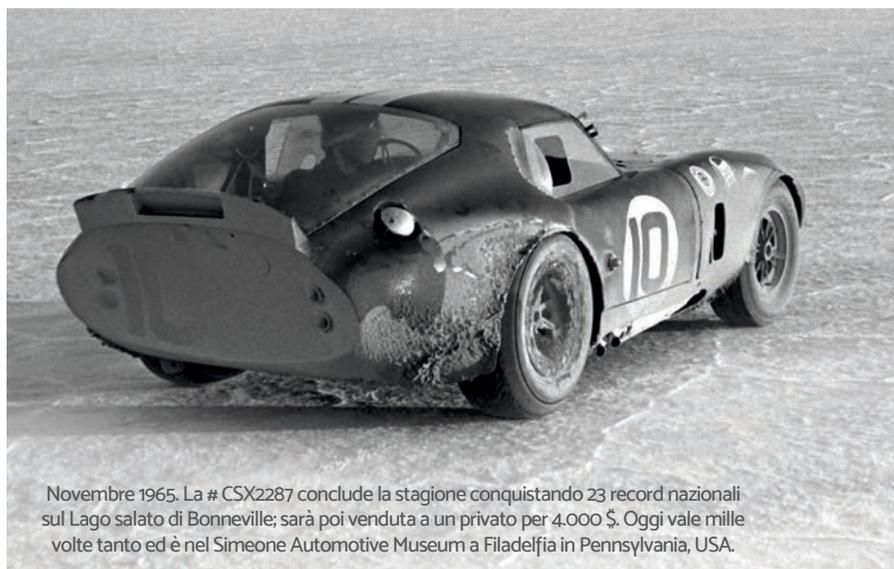


20 giugno 1965. Schlesser/Grant a Le Mans con # CSX2601 iscritta da Alan Mann si ritireranno per un guasto alla frizione. La # CSX2299 iscritta dalla A.C. Cars sarà seconda di classe con 36 giri in meno della Ferrari 275 GTB telaio # 6885 di Mairesse/"Jan Beurlys".

La stagione 1964 si chiude con Ferrari di nuovo Campione e Shelby che incalza, lasciando presagire una lotta avvincente nel 1965. In quell'anno infatti la # CSX2601 e la # CSX2602 carrozzate a Modena si aggiungono alla pattuglia delle Coupe Daytona, ma la novità dell'anno è che la Ford dopo aver gestito direttamente le GT40 con risultati disastrosi, ne assegna la gestione a Shelby, che così cede ad altri quella delle Cobra. Nello stesso tempo, anche Ferrari, impegnato più che mai contro la Ford nella Categoria Prototipi, delega alle scuderie le corse delle 250 GTO. A inizio stagione il pronostico è già a favore delle Cobra, che il 28 febbraio vincono la 2000 Km di Daytona con Jo Schlesser/Harold Keck, il 27 marzo la 12 Ore di Sebring con Bob Bondurant/Schlesser, il 25 aprile la 100 Km di Monza con Bondurant/Allen Grant, il primo maggio il Tourist Trophy con John Whitmore sulla Roadster # CSX2345, il 25 maggio la 1000 Km del Nürburgring con Bondurant/Jochen Neerpash, il 13 giugno la salita di Rossfeld con Bondurant sulla Roadster # CSX2345.

VITTORIE FERRARI

Le Ferrari primeggiano il 9 maggio nella Targa Florio con Clemente Ravetto sulla 250 GTO '64 telaio # 4091GT, il 16 maggio nella 500 Km di Spa con Peter Sutcliffe sulla 250 GTO # 4491GT, il 6 giugno nel GP del Mugello con Antonio Maglione/Mario Maglione sulla 275 GTB # 6061 e la 24 Ore di Le Mans il 20 giugno con la 27 GTB telaio #6885 di Willy Mairesse/"Jean Beurlys". A questo punto alle Cobra basta vincere la 12 Ore di Reims per avere un punteggio non più raggiungibile dalla Ferrari. Il 4 luglio Bondurant/Schlesser con la # CSX2601 non mancano l'obiettivo e con la vittoria festeggiano anche il primo Campionato Mondiale conquistato da un'auto a stelle e strisce, per giunta in un giorno di festa per gli americani: l'Indipendence Day. Le successive vittorie del 15 agosto a Enna di Bondurant e del 19 settembre a Bridgehampton di Bob Johnson sulla Roadster # CSX2494 segnano la fine del Campionato Mondiale 1965. Ma non è finita per la Coupe Daytona # CSX2287, che a novembre partecipa alla settimana della velocità su Lago salato di Bonneville e con Craig Breedlove conquista 23 record nazionali di velocità e accelerazione. Con questi risultati le Coupe Daytona entrano nel mito e se nel mondo del collezionismo la desiderabilità si può misurare dal numero delle repliche, quella delle Cobra Coupe Daytona è elevatissima perché i costruttori di copie sono oltre mezza dozzina. Fra questi c'è chi addirittura propone una replica con il motore elettrico, mentre Shelby American, titolare del marchio, nel 2014 festeggia il 50° anniversario impostando una serie di 50 "Continuation" con il prefisso dei telai CSX originale, ma con i numeri che partono da 9000. ■



Novembre 1965. La # CSX2287 conclude la stagione conquistando 23 record nazionali sul Lago salato di Bonneville; sarà poi venduta a un privato per 4.000 \$. Oggi vale mille volte tanto ed è nel Simeone Automotive Museum a Filadelfia in Pennsylvania, USA.

SCHEDA TECNICA

SHELBY COBRA COUPE "DAYTONA"

MOTORE: Ford "Small block" 289 c.i.d. 8 cilindri a V, anteriore, longitudinale. Alésaggio 101,6 mm. Corsa 72,89 mm. Cilindrata 4.727,55 cc. Rapporto di compressione 11:1. Distribuzione un albero a camme centrale, aste, bilancieri. Alimentazione una pompa benzina elettrica e una meccanica, quattro carburatori Weber doppio corpo. Accensione bobina e spinterogeno. Lubrificazione forzata con filtro sul circuito principale. Raffreddamento ad acqua, circolazione forzata. Impianto elettrico 12 Volt. Alternatore 360 Watt. Batteria 70 Ah. Potenza massima 380 CV a 6.750 giri/minuto. Coppia massima 38,5 mgk a 4.500 giri/minuto.

TRASMISSIONE: trazione posteriore. Frizione monodisco a secco, comando idraulico cambio a 4 velocità Borg Warner T 10 interamente sincronizzato. Rapporti del cambio: 1a: 1:2,36; 2a: 1:1,78; 3a: 1:1,41; 4a: 1:1. Differenziale Salisbury a slittamento limitato. Rapporto al ponte: 3,54:1 (in alternativa 2,72:1; 3,77:1 e 4,56:1). Pneumatici 6.70 x 15 anteriori, 8.20 x 15 posteriori. Cerchi in lega leggera Halibrand con attacco centrale.

CORPO VETTURA: telaio tubolare, carrozzeria Coupe. Sospensioni anteriori balestra trasversale, bracci inferiori, ammortizzatori idraulici telescopici. Sospensioni posteriori balestra trasversale, bracci inferiori, ammortizzatori idraulici telescopici. Freni a disco, freno a mano sulle ruote posteriori. Sterzo a cremagliera.

DIMENSIONI: Passo 2.286 mm. Carreggiata anteriore 1.372 mm. Carreggiata posteriore 1.397 mm. Lunghezza 3.850 mm. Larghezza 1.549 mm. Altezza 1244 mm. Peso 1.000 kg

PRESTAZIONI: Velocità 300 km/h Accelerazione 0-100 kmh 4,4 sec.

SHELBY COBRA COUPE DAYTONA

RISULTATI NELLE CORSE DEL CAMPIONATO DEL MONDO PER NUMERO DI TELAIO

TELAIO	DATA/EVENTO	PILOTA/PILOTI	# GARA	POS.ASS./CL./MOTIVO RITIRO
CSX2286	1965.06.20, 24 Ore di Le Mans	Dan Gurney/Jerry Grant	9	Rit. Motore
CSX2287	1964.02.16, 2000 Km di Daytona	Bob Holbert/Dave MacDonald	14	Rit. Differenziale
CSX2287	1964.03.21, 12 Ore di Sebring	Bob Holbert/Dave MacDonald	10	4. Ass. 1. GT5.0
CSX2287	1964.05.17, 500 Km di Spa	Phil Hill	1	22. Ass. 6. GT+3.0
CSX2287	1964.06.22, 24 Ore di Le Mans	Jochen Neerpasch/Chris Amon	6	Squalifica ai box
CSX2287	1964.07.05, 12 Ore Reims	Innes Ireland/Jochen Neerpasch	14	Rit. Cambio
CSX2287	1964.08.29, Tourist Trophy	Phil Hill	22	11. Ass. 8. GT+3.0
CSX2287	1964.09.29, Tour de France	André Simon/Maurice Dupeyron	186	Rit. Meccanica
CSX2287	1965.06.20, 24 Ore di Le Mans	Bob Johnson/Tom Payne	10	Rit. Guarnizione testa
CSX2299	1964.06.22, 24 Ore di Le Mans	Dan Gurney/Bob Bondurant	5	4. Ass. 1. GT5.0
CSX2299	1964.07.05, 12 Ore di Reims	Dan Gurney/Bob Bondurant	15	Rit. Cambio
CSX2299	1964.08.29, Tourist Trophy	Dan Gurney	21	3. Ass. 1. GT+2.0
CSX2299	1964.09.29, Tour de France	Maurice Trintignant/Bernard de Saint-Auban	188	Rit. Motore
CSX2299	1965.02.28, 2000 Km di Daytona	Jo Schlesser/Harold Keck	13	2. Ass. 1. GT+3.0
CSX2299	1965.03.27, 12 Ore di Sebring	Bob Bondurant/Jo Schlesser	15	4. Ass. 1. GT+5.0
CSX2299	1965.05.01, Tourist Trophy	Jack Sears	22	7. Ass. 4. GT+2.0
CSX2299	1965.06.20, 24 Ore di Le Mans	Jack Sears/Dick Thompson	11	8. Ass. 1. GT5.0
CSX2299	1965.08.15, Coppa Città di Enna	Jack Sears	20	4. Ass. 2. GT+3.0
CSX2300	1964.09.29, Tour de France	Bob Bondurant/Jochen Neerpasch	187	Rit. Motore
CSX2300	1965.02.28, 2000 Km di Daytona	Ed Leslie/Allen Grant	11	6. Ass. 3. GT+3.0
CSX2300	1965.03.27, 12 Ore di Sebring	Ed Leslie/Allen Grant	12	13. Ass. 3. GT+5.0
CSX2300	1965.05.25, 1000 Km Nürburgring	Jo Schlesser/André Simon	56	12. Ass. 3. GT+3.0
CSX2300	1965.07.04, 12 Ore di Reims	Jack Sears/John Whitmore	27	9. Ass. 2. GT+3.0
CSX2601	1965.02.28, 2000 Km di Daytona	Bob Johnson/Tom Payne	12	Rit. Motore
CSX2601	1965.03.27, 12 Ore di Sebring	Bob Johnson/Tom Payne	14	7. Ass. 2. GT+5.0
CSX2601	1965.04.25, 1000 Km di Monza	Bob Bondurant/Allen Grant	48	8. Ass. 1. GT+3.0
CSX2601	1965.05.16, 1000 Km di Spa	Bob Bondurant	20	5. Ass. 1. GT+3.0
CSX2601	1965.05.25, 1000 Km Nürburgring	Bob Bondurant/Jochen Neerpasch	54	7. Ass. 1. GT+3.0
CSX2601	1965.06.20, 24 Ore di Le Mans	Jo Schlesser/Allen Grant	12	Rit. Frizione
CSX2601	1965.07.04, 12 Ore di Reims	Bob Bondurant/Jo Schlesser	26	5. Ass. 1. GT+3.0
CSX2601	1965.08.15, Coppa Città di Enna	Bob Bondurant	24	3. Ass. 1. GT+3.0
CSX2602	1965.02.28, 2000 Km di Daytona	Rick Muther/John Timanus	14	4. Ass. 2. GT+3.0
CSX2602	1965.03.27, 12 Ore di Sebring	Lew Spencer/Jim Adams	16	21. Ass. 5. GT+5.0
CSX2602	1965.04.25, 1000 Km di Monza	Jack Sears/John Whitmore	49	9. Ass. 2. GT+3.0
CSX2602	1965.05.16, 1000 Km di Spa	John Whitmore	21	Rit. Motore
CSX2602	1965.05.25, 1000 Km Nürburgring	Jack Sears/Frank Gardner	55	10. Ass. 2. GT+3.0
CSX2602	1965.06.20, 24 Ore di Le Mans	Peter Sutcliffe/Peter Harper	59	Rit. Guarnizione testa



In avestico, millenaria lingua iranica, Ahura Mazdā è il dio più importante della religione “zoroastriana”, quella teorizzata e diffusa dal profeta Zarathuštra, figura molto celebrata in occidente da letteratura, filosofia e musica e il cui credo sarà per un periodo di tempo lunghissimo, dal VI secolo a.C. al X d.C., il più diffuso fra le popolazioni del Medio Oriente, prima della diffusione dell’islamismo. Mazdā era l’unico Dio, creatore dei mondi sensibile e sovrasensibile: la parola infatti, deriva dalla radice indoeuropea mendh che significa “apprendere”, “memoria”, “pensiero”.

E, anche se nella fonetica della lingua giapponese c’è, molto meno prosaicamente, una forte assonanza con il nome del fondatore Jujiro Matsuda, ci piace pensare, così come all’attuale dirigenza dell’azienda, che il nome Mazda venga scelto da quello che diventerà l’attuale colosso automobilistico mondiale che conosciamo, proprio per questa immensa aura di positività e saggezza che il Dio citato sopra emana: avvicinarsi all’“apprendere” come una conquista sempre nuova, aumentare la conoscenza per migliorarsi e implementare le proprie abilità. E, a ben guardare la storia del Marchio che proprio quest’anno supera la boa del secolo, la sua filosofia è ben salda su tali principi: non lasciarsi sedurre dalla facilità dell’omologazione, della banalità e delle convenzioni, mettere l’innovazione ingegneristica al centro di un percorso, non aver mai paura di mettersi in gioco, anche se questo obbliga ad attraversare momenti difficili e impervi ma per questo stimolanti e ambiziosi e spingersi sempre oltre i limiti, senza imporsene di prefissati.

IL SUGHERO DIVENTA MOBILITÀ

Quel coraggio di mettere in discussione consuetudini e sperimentare tecnologie considerate dai più, impraticabili, lo prende a piene mani un produttore di sughero del distretto di Hiroshima, Jujiro Matsuda, all’epoca fondatore della Toyo Cork Kogyo Co. Ltd. quando, nel 1931, dopo aver sperimentato con successo la produzione di utensili e lo studio di un motore a due tempi di $\frac{1}{4}$ di litro al quale seguiranno sei prototipi di motocicletta, decide che il momento è maturo per la presentazione di un veicolo, un mezzo da lavoro, adatto alle numerose nuove realtà commerciali e artigianali sorte in Giappone in quel periodo di ripresa economica, il motocarro a tre ruote Type-DA ma subito soprannominato Mazda-Go (è la prima volta che appare il nome Mazda): ha un motore monocilindrico di 482 cm^3 raffreddato ad aria, in grado di sviluppare 9,4 CV e un cassone con portata di 200 kg; ne vengono costruiti 66

esemplari nel solo 1931. Sul suo serbatoio è però impresso il simbolo dei tre diamanti di Mitsubishi: i nuovi motocarri Mazda infatti, ancora priva di una rete di vendita e assistenza in campo motoristico, vengono venduti dalla “cugina” conterranea, in nome della proverbiale reciproca assistenza dei produttori giapponesi. Nel giro di poco tempo nasce una vera e propria gamma di motocarri da lavoro, tutti caratterizzati dal nome Mazda (come il Type-DB del 1932, il Type-DC di 485 cm^3 del 1934 e le serie K con motori fino a 650 cm^3 e G fino a 670 cm^3 e portate fino a 500 kg), esportati anche in Cina e facendoli conoscere grazie a campagne pubblicitarie come quella del raid Kagoshima-Tokyo (2700 km coperti in 25 giorni) compiuto con quattro Type-KC36 e un Type-DC nell’aprile 1936. Ora le Mazda (caratterizzate da un simbolo che rappresenta tre montagne, come quelle sulle quali si sviluppa Hiroshima, sovrapposte a formare una lettera “M”) vengono vendute dalla propria rete e, grazie alle capacità acquisite a livello motoristico ma anche di costruzione di telai leggeri e robusti, nel 1940 viene approntato il prototipo di una piccola vettura a quattro posti con telaio tubolare, poco più che una moto con quattro ruote e un tetto. Ma presto arriverà la guerra e il Giappone sarà una delle nazioni più sciagurate, la cui vicenda si concluderà tragicamente nell’agosto del 1945, con il lancio della bomba atomica, proprio su Hiroshima. All’indomani dello scoppio però, si scopre che gli stabilimenti dell’azienda (diventata nel 1927 semplicemente Toyo Kogyo Co. Ltd.) sono per una buona parte ancora in piedi, merito di una collina che li ha preservati dall’onda d’urto: l’impegno del produttore di motocarri sarà fondamentale per la ripresa, prestando gli edifici prima alla macchina dei soccorsi poi alla prefettura che vi installerà i propri uffici governativi fino al luglio 1946.

IL DOPOGUERRA

Quando la Toyo Kogyo potrà finalmente riprendere la sua attività produttiva, la cautela porta a rimettere in commercio i suoi motocarri tanto apprezzati prima della guerra e poi utili alla difficile ripresa: il vecchio Type-GA viene presto affiancato dal Type-GB con motore di 701 cm^3 , caratterizzato da un robusto telaio in alluminio a doppia culla, dal più lungo Type-LB e dal Type-PB caratterizzato da carrozzeria chiusa per trasportare fino a sei persone. Nel 1950 arriva la prima quattro ruote, la Type-CA: è ancora un mezzo da lavoro, con tre posti a sedere riparati da un tettino essenziale, un cassone scoperto con portata di 1 tonnellata, ruote grandi e frontale ispirato alle americane Jeep. Pochi mesi dopo è la volta anche dei motocarri a tre ruote di 1 tonnellata di portata, con

UN SECOLO "OLTRE"

LA FILOSOFIA DEL COSTRUTTORE GIAPPONESE È SEMPRE STATA QUELLA DI ANDARE OLTRE LIMITI RIGIDI E ASSURDE IMPOSIZIONI, SENZA PAURA DI OSARE E PRENDENDO L'EVOLUZIONE COME UNA SFIDA
STORIA DELLA MAZDA, DALLA LAVORAZIONE DEL SUGHERO AI LEGGENDARI MOTORI ROTATIVI
PASSANDO PER SUCCESSI PLANETARI

di Luca Marconetti

La R360 Coupé, a destra, la prima automobile della Mazda, con la best sellers MX-5, la sua macchina più iconica, qui raffigurata in un esemplare IV serie della gamma "100th Anniversary Special Edition 2020" (disponibile per tutti i modelli Mazda attualmente in listino), che prevede groffature dedicate con loghi su tappetini, poggiatesta, telecomando apertura porte, coprimozzo e targhetta, tinta specifica Snow Flake White Pearl Mica e tappezzeria bordeaux, come la capote, che replica un abbinamento bicolore disponibile all'epoca per la R360.



nuovi motori bicilindrici fino a 1157 cm³, a valvole in testa e raffreddamento ad aria (Type-CT) infine arrivano i motocarri da due tonnellate. Intanto, a ottobre 1952 tre Type-CTL1 coprono la distanza di 1000 km tra Hiroshima e Tokyo senza mai fermarsi. Il 1958 è un anno importante: mentre si raggiungono i 200.000 esemplari prodotti, appaiono i primi "trucks" a quattro ruote, i Romper, con motori 2 cilindri da 1,1 a 1,5 litri e portate fino a 1750 kg. Questi nuovi modelli avranno anche il merito di dare una prima solida impostazione stilistica, soprattutto del frontale: fari tondi coperti da ampie parabole, calandra spiovente e profili tagliati di netto.

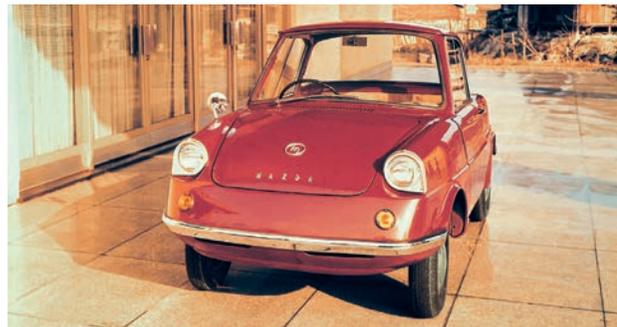
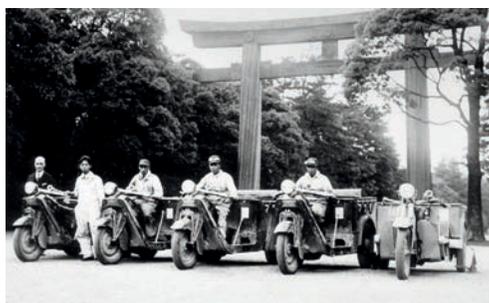
R360 COUPÉ, LA PRIMA VERA AUTO

Queste esperienze sarebbero finalmente sfociate nella prima vera vettura Mazda per il trasporto di persone, la R360 Coupé del maggio 1960. È dotata di un motore di nuova generazione, già visto su omonimi motocarri di poco precedenti, a quattro tempi (mentre la maggior parte delle microvetture, note in Giappone come Kei Car, promosse dal governo per la mobilità e la ripresa dell'industria automobilistica, sono a due tempi) raffreddato ad aria, due cilindri a V di 356 cm³ montato al posteriore, in grado di erogare 16 CV per una massa di appena 380 kg, dato che permette alla piccola vettura una velocità massima di 90 km/h. ➤

Il fondatore Jujiro Matsuda, da produttore di sughero a creatore di veicoli.



Il primo mezzo di serie della Toyo Kogyo è il motocarro Type-DA del 1931, subito soprannominato Mazda-Go: sul serbatoio, sovrapposto alla scritta corsiva "Mazda" c'è il logo Mitsubishi, col quale simbolo verrà venduto fino al 1936. Sotto, per dimostrare l'efficacia dei suoi modelli, Toyo Kogyo organizza un raid promozionale, Kagoshima-Tokio, 2700 km coperti in 25 giorni con 5 motocarri senza intoppi.



La R360 del 1960. Dotata di un V2 di appena 356 cm³ presenta anche un nuovo simbolo basato sulla "m" del marchio.



La Familia Van "Estate" del 1963, capostipite di una gamma vastissima, viva ancora oggi con la Mazda3.

Accanto al suo cambio manuale a quattro marce, ne viene subito proposto uno semiautomatico, primo esempio giapponese di cambio con convertitore di coppia. Particolare anche il suo stile: intanto perché verrà lanciata nella sua declinazione coupé, con il curioso taglio invertito del montante posteriore e lunotto molto curvato poi perché il suo aspetto curato e piacevole (si può avere bicolore), è in grado di unire l'accessibilità alla mobilità per molti (costa 300.000 Yen, 860 \$) e il piacere di possedere una vettura. Su strada, la leggerezza e la compattezza abbinata a quattro ruote indipendenti, fa della R360 una vettura silenziosa, confortevole soprattutto sullo sconnesso e perfino brillante: avrebbe dominato il mercato delle Kei Car fin dal giorno del lancio, quando ne vengono vendute 4500 unità e andando a ricoprire, alla fine del 1960, il 15% dell'intero mercato automobilistico nipponico. Come successo per il Mazda-Go, anche la 360 avrebbe presto dato vita a una piccola gamma di veicoli, composta dalle versioni B360 Truck (pick-up con motore anteriore), B360 Light Van con coda tronca e portellone del 1961.

Nel 1962 ecco la P360 Carol, una berlina a due o quattro porte e abitacolo per quattro persone in soli 2980 mm con motore di 358 cm³ a 4 cilindri (il più piccolo esistente all'epoca), affiancata a fine anno dalla variante a passo allungato e con motore cresciuto a 577 cm³ 4L. Continua lo sviluppo dei trucks D1500 e D2000 e viene presentata la gamma, sempre per il lavoro, B1500, composta da un Pick-Up e da un van, quest'ultima con spazio per cinque persone e ampio bagagliaio. La Toyo Kogyo intanto, aprirà stabilimenti Mazda in Corea del Sud e Sud Africa e, a metà 1963, raggiungerà quota 1 milioni di veicoli prodotti.

FAMILIA, L'AUTO PER TUTTI

Le prime coraggiose esperienze nel campo delle vetture per la famiglia compatte ed economiche, spingono Toyo Kogyo a presentare una nuova gamma di modelli di dimensioni maggiori e dall'aspetto moderno, sobrio e piacevole, adatti anche all'export. Si inizia con la Familia 800, presentata nell'autunno 1963 nella sua versione "Estate" Van, due porte e due volumi con ampio portellone. Il design, caratterizzato da linee tese e tagli netti, con frontale orizzontale, ampia calandra cromata e

proiettori circolari, ricalca quello di omologhe vetture europee (infatti è curato da Giorgetto Giugiaro per Bertone) e americane mentre per l'architettura meccanica si prosegue sulla linea della leggerezza con unità di piccola cilindrata ma brillanti: il motore, ora anteriore, è un 4 cilindri raffreddato ad aria di 782 cm³ completamente in alluminio, in grado di erogare 41 CV. Nell'ottobre 1964 appare la versione berlina a 4 porte e a novembre la 2 porte. Ultima variante a dicembre, la Familia Pick-Up. Nel 1965, con l'occasione del lancio di una più dinamica e moderna versione coupé, ecco apparire il motore da 1 litro, a valvole laterali, erogante 67 CV mentre, sulle versioni Sedan, "Estate" Van e Pick-Up, il motore da 1 litro a valvole in testa sarebbe arrivato dopo, in abbinamento anche alla trasmissione semiautomatica a 2 rapporti. La validità dei progetti Mazda, avrebbe trovato riscontro nel fatto che, ogni nuovo modello che esordirà negli anni '60, darà vita a una vasta famiglia di varianti, aggiornamenti e nuove generazioni che tutt'oggi caratterizzano l'ossatura del marchio. La Familia, per esempio, consta di ben 8 generazioni, l'ultima delle quali è stata sostituita dalla Mazda3, ancora in listino. La seconda generazione appare nel 1968 nelle varianti classiche Sedan, wagon, coupé e Pick-Up (costruito anche in Sud Africa, Zimbabwe, Filippine, e in Thailandia fino al 1990), con motori di nuova generazione sempre 4L da 1, 1,2 e 1,3 litri, con potenze fino a 69 CV e in versioni derivate e meglio rifinite come la Grand Familia (in certi mercati 808, 818, Mizer o RX-3) del 1971 e Presto del 1973, con cilindrata fino a 1.6 litri. Nel 1977 ecco la terza generazione, chiamata anche 323 (denominazione ufficiale anche nel mercato italiano, dove avrebbe esordito solo nel 1978), in una sterminata serie di versioni che ora comprende wagon a 3, 5 porte o tetto alto, e versioni hatchback (chiamata MR90 poi Baby Boomers) a due volumi 3 e 5 porte. Motori da 1 a 1,6 litri, con potenze fino a 77 CV. Nel 1980 esordisce la quarta generazione, ora a trazione anteriore, con motori trasversali e una linea profondamente rinnovata; conterà anche di una versione "spinta" del 1.5 a doppio carburatore doppio corpo in grado di erogare 87 CV (avrà discreto successo in Europa, col nome di 323 GT). Per la quinta generazione del 1985, mentre il nome dell'azienda diventa definitivamente Mazda Corporation, per i mercati



La 323F, originale “berlina-coupé” dalla linea affilata e compatta, con i caratteristici fari a scomparsa: sarà una delle prime Mazda ad ottenere un buonissimo successo in Europa e in Italia. Sotto, la Mazda3 del 2003, qui nella versione sportiva MPS presentata nel 2006, dotata di un 4L 2,3 litri a iniezione diretta DISI, 16V turbocompresso, capace di 260 CV.



La 323 GTR 4WD, con il suo un 4 cilindri da 1,8 litri con testata a 16 V e turbocompressore, è la più potente delle 323, prodotta tra il 1992 e il 1994.



d'esportazione è solo 323 e viene costruita ora in 8 stabilimenti in 7 paesi (Giappone, Colombia, dove viene prodotta fino al 2004, Sud Africa, Messico, Thailandia, Otahuhu e Auckland in Nuova Zelanda e Zimbabwe): nella gamma, dove le più apprezzate sono ora le versioni a due volumi, appare anche la cabriolet. Avrà motori fino a 2 litri (solo in Sud Africa), alimentazione a carburatori e iniezione, varianti diesel e benzina turbocompresse, la versione GT-X dotata anche di testata a 16V per 140 CV e trazione integrale permanente, in grado di permettersi l'omologazione nel Gruppo A del Campionato Mondiale Rally. La sesta serie appare nel 1989, con un'estetica rivista e più moderna, ora prodotta anche in Cina (fino al 2004) e su un ampio range di cilindrata, fino a 1,8 litri e potenze, erogate tramite sovralimentazione, fino a 210 CV (versioni GT-R e GT-Ae) e misura del passo differenti fra hatchback e sedan/wagon. Sarebbe infine anche stata declinata in una piacevole versione berlina-coupé a 4 porte con posteriore molto spiovente, dalla linea a cuneo con fari a scomparsa, denominata Astina o 323F, modello che avrà buona diffusione anche in Italia e sarà uno di quelli che consacrerà il successo del marchio Mazda nel Belpaese. Ancora rinnovata la settima serie del 1994, sempre più global car ma meno sportiveggiante che in passato (rinuncia alle versioni con trazione integrale e benzina turbocompresse ma acquista motorizzazioni più elastiche come il V6 2 litri della serie KF), fra le quali è sempre apprezzata la variante berlina-coupé ora chiamata Lantis, mentre un suo profondo restyling è l'ottava serie della Familia/323 del 1998, ormai una vettura compatta in grado di competere con colossi come Toyota Corolla e Volkswagen Golf. Intanto Mazda è diventato un marchio globale, con, come abbiamo già accennato, poli produttivi in molti paesi e filiali di vendita in tutto il Mondo (Australia ed Europa dal 1967, Canada dal 1968, USA dal 1970 mentre si fanno sempre più concrete le collaborazioni con altre quali Mitsubishi e Kia, che produrranno la Familia coi loro marchi) e Ford che, nel 1979, compra il 7% delle azioni di Mazda, vedendoci un'ottima “socia”. È la partnership più solida e lunga per il produttore giapponese del Dio zoroastriano: fra le due case nasceranno molti progetti comuni, specialmente pick-up e furgoni, come i celebri Ford Courier, nati sulla base dei Mazda Type-B, Bongo e Titan. Ford

avrebbe aiutato la Mazda durante la crisi finanziaria asiatica negli anni '90, acquisendo fino a quasi il 75% del suo capitale e contribuendo all'ampio successo del marchio ottenuto alle porte del 2000, tanto che oggi, nonostante Ford rimanga l'azionista più importante, questo detiene poco meno del 15% delle azioni della Casa di Hiroshima.

LUCE E CAPELLA, LE “GRANDI” MAZDA

Una gamma di vetture il più possibile completa, specialmente negli anni '70, '80 e '90, lo è se ha in listino anche vetture di prestigio. Mazda non avrebbe tardato a proporle, almeno a partire dall'agosto 1966, con il lancio della berlina di rappresentanza Luce (nota anche con le denominazioni 1500 e 1800): disegnata anch'essa da Giorgetto Giugiaro, si pone subito come alternativa alle europee BMW Neue Klasse, Ford Corsair e Volvo 144. Lunga poco meno di 4400 mm, ha una linea tradizionale a tre volumi ma resa piacevole da artifici stilistici come il padiglione alto e luminoso, il frontale rastremato, il lunotto panoramico. Disponibile in varianti coupé, sedan e wagon, ha motori 4 cilindri in linea di 1,5 e 1,8 litri (da dicembre 1968) con potenze di 78 e 86 CV. La seconda serie vede la luce nel 1972, nominata per l'export RX-4 o 929 e dotata ora del solo 1,8 litri da 86 poi 101 e infine 110 CV. Nel 1977 arriva la terza serie, presentando un design molto spigoloso e in pieno stile americaneggiante, nonostante su questo mercato non venga venduta. Fra i motori, sempre a carburatori, il classico 1,8 litri e un 2 litri da 90 CV, insieme a un 2,2 litri diesel da 65 CV. Nel 1981 la quarta serie è un profondo restyling della terza, occasione per lanciare motori a iniezione e turbocompressi di 2 litri fino a 122 CV mentre con la quinta serie si cambia tutto: con il nome 929 per i mercati di esportazione, la Luce è ora elegante e ben rifinita, di grandi dimensioni (nasce sulla nuova piattaforma HC), disponibile solo in versione berlina, dalle linee tipicamente giapponesi di quel periodo (sviluppo molto orizzontale, padiglione basso, fiancate dritte, cofani piatti, frontali e coda squadrati), finalmente adatta anche al mercato USA. Fra i motori le unità di nuova generazione “J” a 6 cilindri a V di 2 e 3 litri, turbocompressi e aspirati, con potenze fino a 190 CV e gli inossidabili 4L, di 2 e 2,2 litri. ➤



La prestigiosa Luce del 1966. Nel mirino le berline tradizionali di gamma superiore europee. Sotto, la 929 HC del 1987 è la sesta generazione della Luce (qui raffigurata nella versione Sedan, si poteva avere anche in quella Sedan Hardtop, senza montante centrale e con finestrini senza cornice). In basso, la Capella del 1970, nata come berlina sportiva da collocarsi tra la Familia e la Luce, darà il meglio di sé nelle grintose versioni coupé.



Nel 1991 (quando stampi e impianti vengono ceduti alla Kia che produrrà l'auto come Kia Potentia fino al 2001 e la 929 viene sostituita dalla Sentia), Mazda creerà tre nuovi marchi interni: Eunox, dedicato alle coupé e alle berline "non convenzionali" oltre che agli autocarri (Eunox Cargo), Autozam, dedicato alle vetture di piccole dimensioni (settore che, nel frattempo, Mazda non abbandonerà, con modelli come le nuove generazioni di Carol e successivamente Revue/121 e Demio, vendute anche in Italia) e ai mezzi commerciali leggeri ed Efini (si legge Anfani), dedicato ai modelli di lusso (MS-8, MS-9, berline di grandi dimensioni). L'iniziativa non avrà successo e, nel 1997, i marchi verranno aboliti. Dobbiamo però registrare una particolarità: attraverso la rete Eunox verranno vendute in Asia le Citroën AX, BX, ZX e Saxo, attraverso Efini le Citroën Xantia e XM e attraverso Autozam l'intera gamma Lancia del periodo, Y10, Delta, Prisma, Dedra e Thema.

Oggi Mazda non ha una berlina o wagon alto di gamma ma ha un modello medio-superiore dai grandi numeri, la Mazda6. Quali sono le sue origini? Nel 1970, per colmare il gap fra l'apprezzata Familia e la prestigiosa Luce, viene lanciata la berlina definita sportiva Capella. Un nome buffo, inadatto all'esportazione in paesi esteri, dove l'auto si sarebbe chiamata 626 e, nel 2002, avrebbe lasciato il passo alla Mazda6 che oggi è una delle auto del segmento D più apprezzate al mondo, dotate di tutte le più evolute tecnologie del marchio.

La Capella si presenta nel 1970 con motori fra i 1,5 e i 1,8 litri e linee, in varianti coupé e sedan, più dinamiche e "movimentate" di Familia e Luce, con frontale affilato e sportivo, linea di cintura alta, coda posteriore spiovente dal gusto molto europeo. Meno originale ma realizzata per migliorare il più possibile il coefficiente di penetrazione dell'aria, sarà la seconda generazione del 1978, costruita anche in Nuova Zelanda, con motori sempre 4 cilindri di 1,6, 1,8 e 2 litri, fino a 110 CV; sarà la prima a presentare il nome per l'export 626. Ancora più penetrante e moderna la terza generazione del 1982, ora costruita anche in Colombia, strettamente imparentata con la Ford Telstar, a trazione anteriore e motore trasversale e disponibile anche in una versione 2 volumi e mezzo con ampio portellone spiovente e, in opzione, con fari a scomparsa della coupé Cosmo. Fra i motori anche un 2 litri diesel e uno a benzina turbocompresso, da 122 CV. Per quarta, quinta e sesta generazione dobbiamo registrare un ammodernamento costante della linea, la presenza di motorizzazioni V6 2,5 litri e la presentazione delle particolari coupé MX-6 del 1987, realizzata in due generazioni e le berline Persona/Eunox 300 ed Efini MS-8, originali per linee filanti e molto rastremate e per l'assenza dei montanti centrali, con finestrini senza cornici superiori, particolare ritenuto sinonimo di ottima cura costruttiva molto in voga negli anni '90 in mercati come il Nord America.

La sesta serie del 1997 risulterà invece essere la più apprezzata delle Capella, con un incoraggiante successo anche in Europa e l'assemblaggio in America. La linea è ora moderna e sobria, in grado di competere con le coeve Volkswagen Passat, Toyota Carina e Ford Taunus e finalmente disponibile anche in versione station wagon. Fra i motori i 1,8 e 2 litri benzina fino a 136 CV e 2,5 V6 da 170 CV e un 2.0 Turbodiesel, espressamente pensato per i mercati europei. Nel settore delle vetture premium vanno ancora segnalati i modelli Xedos, 6 e 9, berline filanti e dall'aspetto ricercato e baroccheggianti. Xedos 6, con il suo V6 di 1,8 e 2 litri e l'ottimo rapporto qualità prezzo, sarà una vettura apprezzata anche in Italia mentre la Xedos 9/Millenia, sarà la prima vettura di serie a montare un motore a "Ciclo Miller" di 2250 cm³, ossia un ciclo otto nel quale la valvola, al PMI del cilindro, rimane aperta del 25%-30%, favorendo il riflusso dell'aria di aspirazione e una modesta compressione fino a che la chiusura della valvola non è completa.

I ROTATIVI WANKEL

A livello di evoluzione meccanica e ricerca di tecnologie innovative, per trovare quella che è sicuramente la più particolare e caratterizzante il marchio Mazda, dobbiamo tornare al maggio 1967 quando viene presentata la Cosmo Sport/110S, bella vettura dotata di un motore rotativo. Avremmo bisogno

di una rivista intera; noi de La Manovella poi, ne abbiamo parlato nel marzo 2017 ma vale lo stesso ripercorrere le tappe fondamentali di questa avvincente storia: la prima azienda a credere in questo motore disegnato da Felix Wankel, è la tedesca NSU che, nel 1957, accetta di condividere il suo know-out con Toyo Kogyo. Pochi anni e qualche prototipo ed ecco apparire la Cosmo, una coupé dall'aspetto molto sportivo e ammiccante alla GT europee, col suo frontale affilato, il passaruota posteriore tagliato di netto, la scalfittura lungo tutta la fiancata, il padiglione raccolto e di impronta sportiva. Questa ha sotto il cofano un birotore di 998 cm³ complessivi ed eroga 110 CV: all'epoca è roba da 6 cilindri. È una vera e propria rivoluzione ma come funziona? Invece di avere un albero sul quale sono disposti allineati i pistoni, il rotativo ha un solo pistone a tre lobi (triangolo di Reuleaux) con lati bombati detto rotore, che ruota eccentricamente attorno all'albero motore. La rotazione lo fa strisciare contro le pareti epitroccoidali del pistone, qui detto statore, generando tre camere di lavoro a volume variabile, in ognuna delle quali avvengono i classici 4 tempi della fase dei motori a scoppio convenzionali, il ciclo otto. Questi tre cicli si compiono sfasati tra loro di 120°, ottenendo, a ogni giro completo del rotore, 3 giri dell'albero motore, generando in pratica una potenza tre volte superiore. Il successo della Cosmo sarà tale che, dopo il lancio di una serie successiva (chiamata anche RX-5), il nome diventerà una gamma a sé stante, con vetture berlina, coupé e scoperte vendute anche col marchio Eunos, come l'ultima serie del 1990, vettura stratosferica, lussuosa e dalla linea molto sinuosa, l'unica dotata di ben tre rotori e due turbocompressori per una potenza di ben 300 CV. Ma il modello che avrebbe fatto del Wankel il suo punto di forza, sarebbe stata la sportiva RX-7, basata sulla coupé Savanna (RX-3), a sua volta nata su piattaforma Familia. Soprattutto nella sua terza serie "FD" del 1991, la RX-7 sarebbe stata una delle sportive giapponesi che avrebbero infiammato i cuori degli appassionati insieme a Toyota Celica e Supra, Nissan 300 ZX e Mitsubishi 3000 GT: con potenze fino a 280 CV e una linea da sportiva senza compromessi, spesso caratterizzata da alettoni e appendici che la renderanno molto dinamica, è oggi una delle berlinette più desiderate dagli appassionati. Ma non si deve pensare che il Wankel sia finito solo sotto i cofani delle Mazda più sportive e potenti, è infatti stato proposto come alternativa al classico propulsore a pistoni in tantissimi modelli (perfino sul minibus a 26 posti Parkway e sulla Roadpacer AP, auto di Stato giapponese) mentre l'ultima a montarlo sarà la RX-8 del 2003, una delle sportive più belle e singolari degli anni 2000, quasi una concept "omologata" con le sue piccole portiere posteriori a scomparsa e linea da dream car.

Alcuni inevitabili problemi di affidabilità, i costi di produzione proibitivi e la scarsa diffusione tra gli altri produttori, hanno indotto Mazda negli anni successivi ad abbandonare il Wankel ma non è stato assolutamente un addio: nel 2015 la Casa presenta il prototipo RX Vision dotata del rotativo e oggi, questo motore, è usato come generatore di emergenza per ricaricare le batterie della prima full-electric di Mazda appena presentata, la MX-30, ritornando quindi regolarmente in produzione (ne parliamo nella rubrica attualità di questo numero de La Manovella).

MX: UNA SIGLA, TANTE INNOVAZIONI

C'è però una vettura Mazda che è di gran lunga la più famosa, la MX-5 (anche se in patria nasce col nome di Miata), la spider più venduta al mondo - record tuttora imbattuto - giunta oggi alla sua quarta serie e diventata una vera e propria leggenda, fatta di sodalizi, club e gruppi di entusiasti in ogni angolo del pianeta, una delle auto più amate, desiderate e possedute dagli appassionati, una delle poche youngtimer che sono entrate di diritto in collezioni di vetture ben più anziane. ➤



La Xedos 6 (venduta anche come Eunos 500) del 1992, è una delle berline più piacevoli e riuscite presentate dalla Casa di Hiroshima, dotata, fra gli altri, di raffinate unità V6 di 1,8 e 2 litri. L'auto era pensata per il mercato interno e per quello europeo, mentre in America il ruolo di "full-size" era assolto dalla Xedos 9/Millenia, la prima auto ad essere dotata di motore a Ciclo Miller.



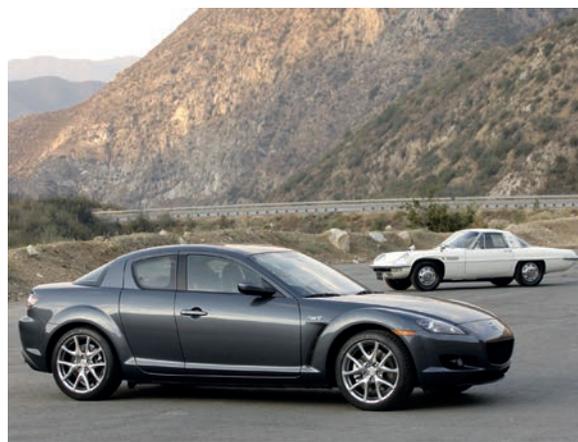
Sopra, tre declinazioni sportive Mazda: al centro la Cosmo Sport/110 S del 1967, la prima Mazda a montare un motore Wankel (un birotore da meno di un litro), a destra la RX-7 FD del 1991, che consacrerà il successo del Wankel e a sinistra la particolarissima AZ-1 del 1992, grintosissima Kei Car del 1993 in vetroresina, con portiere ad ali di gabbiano e un 3 cilindri 12V turbo di 657 cm³ e 64 CV posteriore centrale. Sotto, la RX-4 (in tinta bronzo) con la gamma RX-7: in giallo la I serie FB, in rosso la II FC e in grigio la III FD, la più celebre. Sono tutte accomunate dal motore rotativo.





La gamma completa della MX-5: da sinistra I serie (Miata) con fari a scomparsa, II serie, III e IV. Le vetture sono raffigurate davanti alla sede del Mazda Classic Automobile Museum Frey di Augsburg, in Germania. Ospita la collezione di Walter Frey, da sempre innamorato Mazda ed è di fatto il museo del marchio più grande al mondo. Sotto, da sinistra, la MX-81 Aria, disegnata da Bertone nel 1981 nella ricerca del profilo a cuneo, all'epoca fulcro del design del carrozziere piemontese. La RX-8 del 2003 (raffigurata con la Cosmo Sport) è il "canto del cigno" del Wankel: bella, originale con le portiere posteriori celate nella carrozzeria e apribili a vento, sarà una delle sportive più interessanti dei primi '2000. La Demio del 1996, a differenza delle concorrenti dell'epoca, si presenta come una mini-MPV con tetto alto e cinque porte: sarà precorritrice di un segmento che sarà poi popolato di vetture come Fiat Idea, Opel Meriva e Renault Modus.

Oggi vive ancora con la sua evoluzione Mazda2, modello d'attacco alla gamma.



Anche qui, la trattazione del modello vale un lungo e puntuale servizio dedicato, che sicuramente La Manovella farà in futuro; per ora basti dire che la spiderina a due posti che conosciamo noi oggi, nasce in un momento, gli anni '80, in cui di quelle vetture per godersi l'aria aperta molto "british style" importa veramente a pochi, tutti impegnati a vitaminizzare e sovralimentare berloni da famiglia e piccole bombe da Yuppies, dimostrando ancora una volta il coraggio di osare. Siamo nel 1989: una roadster a trazione posteriore, leggera, bassa, filante, con superfici levigate e pulite, senza orpelli, con fari a scomparsa e volumi sinuosi che richiamano il passato, un motore 4 cilindri brioso, un bialbero di 1,6 litri da 115 CV tutto suo e il mito è servito. Sarebbero poi arrivati gli 1,8 litri, la seconda serie, più moderna e confortevole, meglio rifinita e con i fari "fissi", la terza serie con un poderoso 2 litri da 160 CV e infine la super tecnologica IV serie, tutta nuova ma fedelissima a sé stessa, con potenze fino a 184 CV e anche una versione hard top.

In pochi invece sanno che la sigla MX ha identificato altri modelli - molti dei quali concept - tutti accomunati dalla voglia di stupire, di innovare e di "dire qualcosa di nuovo", nello sterminato panorama dell'automobilismo. La prima è la MX-81 Aria, progettata da Bertone nel 1981, caratterizzata da una incisiva carrozzeria a cuneo, uno dei tratti più fre-

quenti per lo stilista piemontese all'epoca. La Show Car, presentata al Salone di Tokyo in una sgargiante livrea oro, ha volante rettangolare, cockpit a schermo TV come sui Boeing e sedili anteriori oscillanti. Anticiperò alcune soluzioni che si sarebbero poi viste su certe Mazda di serie quali i fari a scomparsa e i proiettori posteriori montati molto in alto. Seguono la MX-02 del 1983, una cinque porte dalle fiancate piatte con ampia superficie vetrata e borchie ruota piatte, alla ricerca del miglior CX, la MX-03 del 1985, sportiva a triplo rotore da 315 CV, esuberante, vistosa e dal muso infinito, guidabile con una cloche, e la MX-04 del 1987, in grado, rimuovendo o aggiungendo pannelli in fibra di vetro, di trasformarsi in coupé, in roadster o in buggy da spiaggia. Estrema e davvero spinta è invece la MXR-01 realizzata da Ross Brawn nel 1992: basata sulla Jaguar XJR-14 utilizzata nelle precedenti edizioni di Le Mans, è dotata di un motore V10 e verrà costruita in cinque esemplari ma il crollo del Campionato Mondiale Vetture Sport del 1992 non le permetterà di dire la sua in maniera incisiva. Successivamente, la sigla MX è usata per prototipi all'avanguardia che anticipano modelli di serie: la MX-Sport Tourer del 2001 è un'idea di MPV estrema che porterà alla Mazda5 così come la successiva MX-Flexa del 2004, la MX-Sport Runabout del 2002 prefigura la Mazda2, sostituita dalla Demio, la MX-Sportif del 2003 la prima generazione di Mazda3 e la MX-Crossport del 2005 la successiva CX-7, il primo SUV di Mazda. Fra i modelli di serie invece, abbiamo già citato le MX-4 e MX-6 e vale la pena citare la MX-3 del 1991, coupé Hatchback a quattro posti compatta, dalle linee nervose, adatta ai giovani e agli sportivi, veloce e divertente col suo V6 di appena 1,8 litri, diretta rivale della Honda CR-X Del Sol e della Toyota MR-2.

MPV, SUV E GENERAZIONE "ZOOM ZOOM", SEMPRE NEL FUTURO

Oltre alla ricerca tecnologica, alle berline anticonvenzionali e alle sportive con motori rotativi, una delle più nobili vocazioni di Mazda è sempre stata il trasporto della famiglia, il piacere di viaggiare insieme e muovere gente in compagnia. Questa filosofia,

COL WANKEL A LE MANS E CON LA TRAZIONE 4WD AL MONDIALE RALLY

Come tutti i grandi produttori, anche Mazda ha avuto un'importante storia sportiva, da sempre il più potente veicolo divulgativo e dimostrativo per un'azienda generalista. Fra le varie categorie nelle quali le sue vetture sono state impegnate, vale sicuramente la pena ricordare due imprese su tutte. La prima interessa il motore rotativo: la 787B, bellissima Sport Prototipo in fibra di carbonio, dotata di un quadrirotore per una cilindrata complessiva di 2616 cm³, sconfiggendo qualsiasi pronostico e dopo l'insuccesso dell'anno prima, vince la 24 Ore di Le Mans del 1991, con al volante Johnny Herbert, Volker Weidler e Bertrand Gachot, sbaragliando mostri sacri come Peugeot 905, Mercedes-Benz C11, Porsche 962 e Jaguar XJR-12. È la prima e unica volta che una vettura con un motore Wankel si aggiudica la leggendaria corsa francese. Il secondo successo mondiale di una Mazda nelle competizioni è invece la conquista della medaglia di bronzo nell'assoluto del Campionato del Mondo Rally 1989 della 323 4WD Gr.A, dietro a Toyota Celica e Lancia Delta Integrale, grazie alle vittorie al Monte Carlo e in Nuova Zelanda con al volante Ingvar Carlsson. Questo risultato sarebbe stato preceduto e seguito da ottimi piazzamenti: 6° assoluto nel 1987 e 1988 e 5° nel 1990 e 1991, con la vittoria al Rally di Svezia al debutto nel 1987 guidata da Timo Salonen.

La 787B vincitrice della 24 Ore di Le Mans del 1992: è la prima e unica auto con motore rotativo a vincere la leggendaria gara.



La 323 4WD Gr.A dello svedese Ingvar Carlsson che si piazzerà terza al Mondiale Rally del 1989, dietro a Toyota Celica e Lancia Delta Integrale. Qui è raffigurata al Rally di Nuova Zelanda, dove vincerà.



La CX-7 è il SUV, nato dopo l'originario Tribute, che consacrerà il marchio fra i produttori anche di questo oggi apprezzatissimo segmento: sarà un ottimo successo anche in Europa.



dopo un buon numero di station wagon derivate dalle berline, si sarebbe espresso limpida-mente con la MPV (come la categoria che va a soddisfare, Multi Purpose Vehicle) del 1989. Basata sulla piattaforma HC a trazione posteriore (ma qui con l'anteriore inseribile) della Luce, è un van monovolume specificatamente pensato per gli USA ma che avrà buon successo anche in patria e in Europa, soprattutto con le versioni successive. Al lancio è disponibile con il V6 serie J da 3 litri delle ammiraglie, che sarà affiancato presto da un 2,6 litri 4 cilindri, poi sostituito da un 2,5. Nonostante il design massiccio non lo farà ricordare come uno dei mezzi più affascinanti di Mazda, lo spazio interno, l'ottima abitabilità e il confort saranno propulsori della nascita di una nuova categoria di veicoli, popolata in seguito da altre monovolumi best sellers come Toyota Previa, Nissan Quest e Honda Odyssey. La seconda serie arriva nel 1999 ed è basata sulla piattaforma LW specificatamente creata per i minivan, a trazione anteriore o integrale, con motore trasversale. Si scelgono unità a 4 cilindri benzina e diesel common rail da 2 a 2,3 litri e due V6 benzina da 2,5 e 3 litri. Piacevole e finalmente adatto anche ai più esigenti mercati europei, Italia compresa, rimarrà in listino fino al 2006, quando verrà sostituita dalla Mazda8. Il successo della tipologia di vettura, avrebbe spinto invece la Casa, nel 1999, a lanciare una MPV di dimensioni più ridotte e linea più rastremata e automobilistica, la Premacy, che avrà buon successo anche da noi: trazione anteriore o integrale, motori 4 cilindri diesel o benzina da 1,6 a 2 litri e due serie successive (2004 e 2010) col nome di Mazda5.

La buona sperimentazione di sistemi di trazione integrale, avrebbe spinto la dirigenza a pensare anche a veicoli adatti al fuoristrada ma non troppo specialistici, quelli che oggi rispondono al nome di Sport Utility Vehicle (SUV). Il primo timido approccio avviene grazie a una partnership commerciale firmata con Suzuki nel 1987 che, oltre alla produzione di vetture di piccole dimensioni cittadine e micro-van, porterà alla presentazione della Proceed (nome utilizzato per una mitica serie di Pick-Up nata dal B1500 del 1961 e poi condivisa anche con Ford per la produzione del Ranger e, in generale, per tutti i fuoristrada da lavoro Mazda) Levante, in pratica il mitico Vitara/Escudo rimarchiato nel 1994. Il buon successo del modello sfocerà poi in un progetto nuovo, il Tribute, una sorta di station wagon compatta e dalla linea moderna e raccordata, con ruote alte e protezioni per fuoristrada leggero. Per lei trazione integrale e motori benzina 2,3 litri 4 cilindri e 3 litri V6 serie J da 203 CV. Della Tribute sarebbero succedute due nuove generazioni fino al 2011 ma soprattutto gli andrà dato il merito di aver traghettato, con successo, l'azienda ancora una volta in un segmento inedito, dove sbaragliare la concorrenza e imporsi con innovazioni tecnologiche senza precedenti: la gamma SUV si è rivelata colonna portante del riammodernamento generale degli anni 2000, con la presentazione di vetture ancora oggi in commercio - Mazda2, 3, 6 e MX-5 III e IV serie - le cosiddette "generazione Zoom-Zoom" e, attualmente, rappresenta una importantissima fetta di produzione Mazda, a partire dalla prima vettura di questo moderno corso, la CX-7 del 2006: la carrozzeria sembra quella di una berlina sportiva a due volumi ma le ruote sono alte e la posizione di guida dominante, è dotata di trazione integrale permanente ma le sospensioni sono a ruote indipendenti, gli interni sono curati e con finiture di pregio (il settore nel quale compete è quello della BMW X3 e della Volvo XC60), i motori sono un benzina 2,3 litri 4 cilindri da 260 CV e un 2.2 turbodiesel Common Rail da 173 CV. Mentre nel 2013 la CX-7 è sostituita dall'attuale CX-5, la gamma SUV Mazda vede la comparsa della più grande CX-9 per il mercato USA e pochi altri e dei più compatti CX-3 e CX-30, fra i modelli oggi più venduti, disegnati con il linguaggio stilistico Kodo Soul of Motion che sta conquistando premi in tutto il mondo.

Le attuali crossover CX-5 (in fondo), più alta e spaziosa, e CX-30 (in primo piano) più sportiveggiante e dinamica.





Vittorio Jano e Gianni Lancia.

VITTORIO JANO, GLI ANNI IN LANCIA

FINITO IL RAPPORTO DI AMORE E ODIIO CON ALFA ROMEO, JANO GIUNGE ALLA LANCIA IN UN MOMENTO DELICATO, ALLA SCOMPARSA DI VINCENZO, MA SI TROVA SUBITO IN SINTONIA COL FIGLIO GIANNI, IL QUALE CONTRIBUIRÀ - INSIEME AD ALTRI TECNICI DEL CALIBRO DI DE VIRGILIO E ZACCONE MINA - A CREARE ALCUNI FRA I MASSIMI CAPOLAVORI LANCIA, STRADALI (AURELIA E APPIA) E DA CORSA (D50)

di Lorenzo Morello e Rino Rao (Commissione Cultura ASI)

Jano non resse all'umiliazione del perentorio rifiuto di Nuvoletti di guidare la 12 C al GP d'Italia e rassegnò le dimissioni, accettate con sollievo da Gobbato, che poté così realizzare con minori resistenze il suo progetto di sciogliere la Scuderia Ferrari e creare una struttura staccata dalla fabbrica e ospitata in un apposito edificio sul quale spiccava a caratteri cubitali il logo Alfa Corse. Gobbato, dopo aver acquistato la 158 già costruita, le altre quattro impostate e tutte le macchine e i ricambi in magazzino, nominò Ferrari a dirigere la nuova struttura, offrendogli un lauto stipendio, l'utilizzo di una meravigliosa 2900 Touring e altri benefit. L'Alfa Corse era dotata di autonomia sportiva, ma non tecnica, che ricadeva sotto la direzione di Wifredo Ricart. Ferrari, dopo cir-

ca un anno, entrato in contrasto con l'arrogante Ricart, costringeva Gobbato a scegliere fra lui e lo spagnolo, rendendo inevitabile il suo licenziamento. Enzo ritornò a Modena con una lauta liquidazione, ma con il veto di usare, per quattro anni, il suo nome sia come gestore di scuderie sia come costruttore. Lasciare l'Alfa Romeo fu per Ferrari un distacco doloroso, tuttavia verso Gobbato non serbò rancore e lo ricordò con nobili espressioni nelle sue memorie: *"... Fu per me un grande maestro. Era un tecnico di alto livello, ma soprattutto un organizzatore. Mi onorò di un'amichevole stima, generata ed alimentata dai contrasti. I nostri sentimenti non mutarono affatto, neanche dopo l'ultimo scontro, quello del 1939 che portò al mio licenziamento."*¹

Gobbato, contrariato per la perdita di Ferrari, affidò l'Alfa Corse a Trevisan che, nonostante la collaborazione di Ricart Colombo e Costantini, non riuscì mai a raggiungere il successo con le nuove 308, 312 e 316. Infatti, le uniche vittorie furono conquistate dalle creazioni di Jano: la 2900 B e la 158, la macchina costruita a Modena nel '37 per volere di Ferrari con l'apporto di Colombo, Massimino, Giberti e Bazzi, ma con la *longa manus*, seppure contestata, dello stesso Jano.² A Gobbato va comunque riconosciuto il grande merito di avere salvato l'Alfa Romeo dal fallimento, convertendola alla produzione aeronautica e bellica a scapito di quella automobilistica.

Con le dimissioni di Jano e di Ferrari, calava il sipario su un'epoca ricca di successi tecnici e sportivi durata quattordici anni, ma gli insegnamenti di Jano si tramanderanno ben oltre agli anni '70. Se, grazie ai lavori di Cherrett e Slater, sappiamo tutto delle meravigliose 6C e da Borgeson, Ferrari e Fusi abbiamo ricevuto esaurienti informazioni sulle altre apicali creazioni del periodo Alfa, alquanto lacunose sono le ricostruzioni riguardanti la permanenza di Jano alla Lancia e alla Ferrari. Tuttavia, qualche nota sul periodo trascorso alla Lancia emerge dagli interessanti lavori di Goldberg su De Virgilio, di Weernink e Calvani sulla Lancia in generale, e, ovviamente, da quanto è rimasto delle stupende creature di questo periodo.

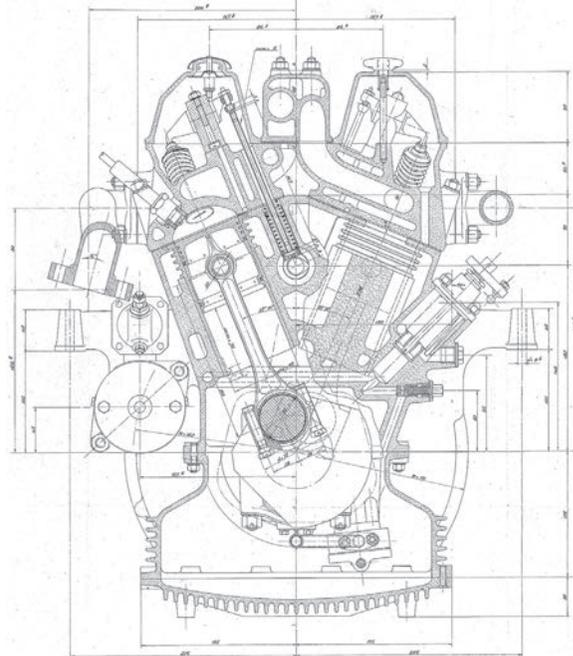
Nel 1938 Jano approdò alla Lancia, orfana inconsolabile del grande Vincenzo, deus ex machina di tutte le ricercatezze tecniche che avevano creato l'immagine della Casa, interpretate fedelmente da Falchetto per il telaio e da Sola per il motore; la Lancia era provvisoriamente retta con tenacia, seguendo la rotta tracciata dal marito, dalla vedova Adele Miglietti.

Com'è già stato ricordato, la mancanza di una laurea penalizzò in più occasioni la carriera di Jano. Pur essendo, in pectore, il nuovo Direttore Tecnico della Lancia, per ricevere ufficialmente la carica dovette attendere il 1943, con il ritiro in pensione dell'ingegner Vaccarino. All'assunzione, gli fu affidata la Direzione Esperienze, condotta nel periodo dello sviluppo dell'Ardea e dell'Esatau. Nella primavera del 1949, fu nominato Direttore Generale e Ammi-

nistratore Delegato l'erede di Vincenzo, l'ingegner Gianni Lancia, appena fresco della laurea conseguita a Pisa; fra il giovanissimo manager e il maturo tecnico si stabilì subito una sintonia alimentata dalla comune passione per l'innovazione e le corse e, probabilmente, rafforzata dall'essere entrambi nuovi nell'affiatata compagine aziendale. Gianni, privato dei benefici del piano Marshall a causa della sua ventilata iscrizione al PCI, aveva preso coscienza dell'insufficienza degli utili aziendali per finanziare il rinnovo indifferibile degli impianti, divenuti ormai obsoleti. Jano si presentava come un tecnico carico di un glorioso passato, offuscato senza colpa dagli ultimi insuccessi. Non era uno *squeezed lemon*, dimostrandolo con la rinnovata creatività con la quale guidò un team di giovani e validi tecnici, che Gianni Lancia mise al suo servizio. Fra questi spiccavano: Francesco De Virgilio, progettista del motore V6 dell'Aurelia ed esperto in calcoli, il progettista di motori Ettore Zaccone Mina, di cambi Luigi Bosco, di telai e sospensioni Francesco Faleo e gli sperimentatori Dante Mattei e Giuseppe Gilio. Da questo team, nacquero l'Aurelia, l'Appia e le auto da competizione della serie D.

Alla Lancia Jano non trovò un terreno vergine come all'Alfa, dove gli fu naturale instaurare una sorta di dittatura, ma si dovette confrontare con una cultura tecnica già radicata che forse, pur ammirandola, non condivideva completamente. Se ci riferiamo al culto della Lancia per l'innovazione - come strumento per offrire al cliente opere uniche, che la distinguevano dalla produzione di massa - il suo accordo fu totale, come dimostrò facendo diventare l'Alfa l'unico costruttore ad aver saputo applicare alla serie le tecnologie delle auto da competizione. Tuttavia, Jano aveva basato la sua strategia tecnica sul miglioramento della respirazione del motore e della sua velocità, introducendo la distribuzione in testa con valvole di grande diametro a comando diretto, collettori ottimizzati e sovralimentazione. Alla Lancia dovette convivere con la cultura dei motori a V stretto che, anche se d'ingombro ridotto, sacrificavano il rendimento volumetrico con collettori contorti, mal raffreddati e distribuzioni inadatte agli alti regimi per la loro complessità. ➤

L'Alfa Romeo 158 dalla lunga carriera sportiva. A destra, il motore prototipo 538, pensato per ringiovanire l'Aprilia.



2. Griffith Borgeson Alfa Romeo Tradition, Ed. Folius 1990, p. 115: intervistati da Borgeson, sia Jano che Colombo si attribuiscono la paternità della 158.

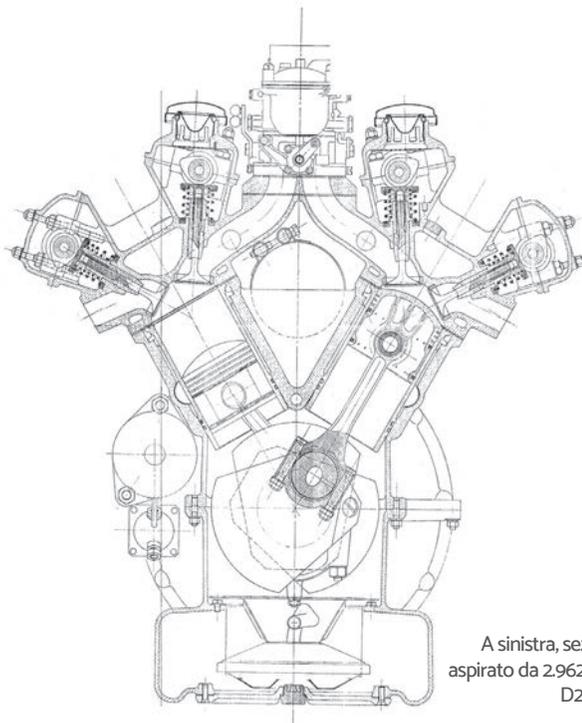


Un'Aurelia B10 della collezione FCA Heritage in allestimento ancora originale.

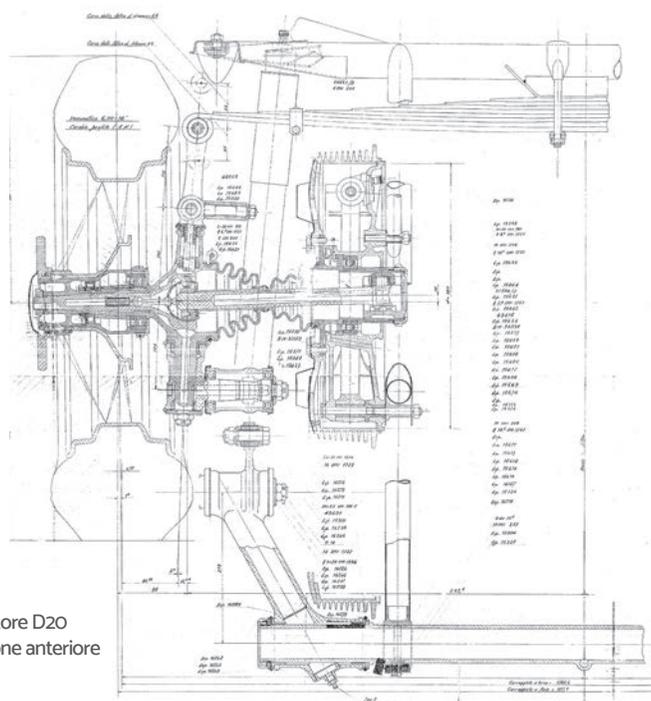


L'Aurelia GT B20 nel 1951 a Le Mans.

La gestazione dell'Aurelia era iniziata già nel '43, quando l'ufficio tecnico della Lancia era ancora sfollato a Padova. Gianni Lancia aveva in un primo tempo giudicato opportuno sviluppare un'evoluzione dell'Aprilia con un motore a sei cilindri, a V stretto secondo la tradizione, installabile nell'angusto spazio disponibile. Furono provati angoli di 39° e 45°, adottando poi il secondo che, anche se appena compatibile con il vano motore, permetteva la completa separazione fra le teste delle due bancate e l'alloggiamento di collettori di aspirazione degni del nome. Ne risultò il motore prototipo 538, che anticipava, con una cilindrata di 1.569 cm³, l'architettura dell'Aurelia, con fusioni in alluminio per testa e basamento, canne riportate, un asse a camme al centro del V, camere emisferiche con valvole allineate lungo l'asse longitudinale delle bancate, comandate con i particolari bilancieri del brevetto Mulazzani, che la Lancia possedeva dal 1934. Possiamo supporre che l'angolo di 45° soddisfacesse da un lato le nozioni pratiche di Jano sul disegno dei collettori e dall'altro i calcoli di De Virgilio, alla meritevole ricerca di un'equilibra-



A sinistra, sezione trasversale del motore D20 aspirato da 2.962 cm³. A destra, sospensione anteriore D20 con freni entrobordo.





La D20 guidata da Chiron a Le Mans nel 1953. A destra, la D23 alla Coppa delle Dolomiti del 1953, guidata da Felice Bonetto con l'immane pipa.

tura soddisfacente. Dopo che Gianni decise di sostituire l'Aprilia con un'auto completamente nuova, fu possibile aumentare l'angolo del V a 60°, con la massima soddisfazione delle esigenze dei due progettisti, che così inventarono il motore V6, replicato poi da tutti i costruttori che preferirono quest'architettura, dimenticando - come d'altra parte molti libri di testo, che lo descrivono solitamente come un motore a V naturale - che era in realtà un motore a V stretto di scuola Lancia.

Quando fu presentata l'Aurelia B10 nel 1950, come a un appuntamento concordato, anche gli altri due maggiori costruttori italiani introdussero le loro nuove ammiraglie: l'Alfa Romeo la 1900 e la FIAT la 1400. Le tre automobili perseguivano obiettivi commerciali diversi: l'Alfa si proponeva per le caratteristiche sportive, frutto della scuola motoristica di Jano; la Fiat per l'elevato controvalore in rapporto al prezzo; la Lancia per l'eleganza, il confort e la ricercatezza tecnica, che nella globalità equilibrata dei suoi contenuti meccanici ed estetici rinnovò lo spirito innovatore della casa.

Come potete leggere nel servizio a lei dedicata, l'Aurelia prevedeva inizialmente tre versioni con motore di 1.754 cm³ (B10) e uno di 1.991 cm³ declinato nelle potenze di 70 CV (B21) o 90 CV (B22). Tutte queste registrarono un buon successo con 10.841 esemplari prodotti, contro 5.950 dell'Alfa Romeo 1900; tuttavia, la B12, prodotta dal '54 al '55 - malgrado i notevoli miglioramenti tecnici del propulsore da 2.266 cm³ ed il ponte De Dion - fu un flop, dovuto al mal riuscito restyling della carrozzeria, con sole 2.414 vetture contro le 8.760 delle Alfa. Miglior accoglienza ricevettero le versioni sportive B20 Coupé e B24 Spider/Convertibile.

Tutti i motori Aurelia erano dotati di carburatore a doppio corpo con pompe di ripresa. Per la prima volta fu applicato un doppio termostato, uno sul tubo di mandata dell'acqua, l'altro per comandare l'apertura dei flabelli regolanti il flusso dell'aria attraverso il radiatore. La sospensione anteriore conservò il classico schema Lancia, quella posteriore, a ruote indipendenti come già sull'Aprilia, aveva però bracci inclinati per il recupero del camber nel rollo; per uniformare

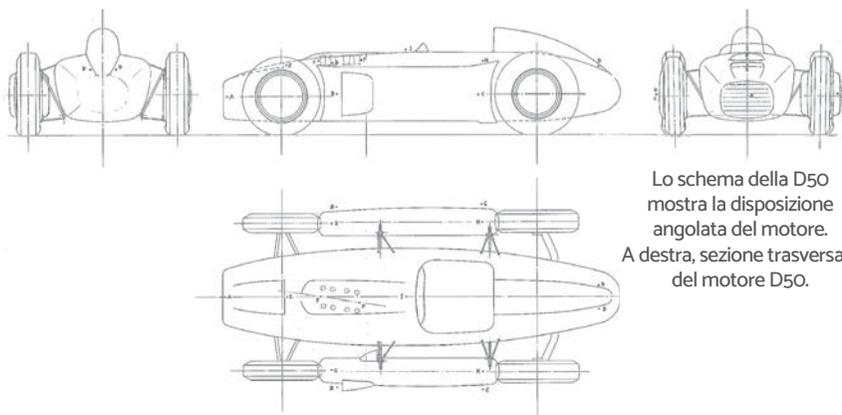
la distribuzione delle masse, frizione, cambio, differenziale e freni erano assemblati in unico gruppo sistemato sull'assale posteriore. Dal 1954, la sospensione posteriore fu migliorata con l'adozione del ponte De Dion; le masse non sospese non crebbero sensibilmente, ma si ottenne la condizione di perpendicolarità della ruota al suolo in ogni condizione. Le soluzioni adottate da Jano, garantivano alla vettura, maneggevolezza, tenuta di strada ed elevato comfort.

Quando l'Aurelia B20, soprattutto per merito del perfetto equilibrio delle sue componenti meccaniche, si affermò alla grande nelle corse, talora mortificando anche le Ferrari e le Maserati, Gianni Lancia incaricò Jano di progettare un'innovativa auto da competizione, che avrebbe dovuto prefigurare la nuova Aurelia Gran Sport. Nacquero così, in rapida successione, le moderne e competitive V6 bialbero, dotate di un efficiente autotelaio, le D20, D23, D24 e D25, che trionfarono alla Mille Miglia, Giro di Sicilia, Targa Florio, Carrera, e altre ancora. Le prestazioni spaziavano da 220 CV a 6.500 giri/min (2.962 cm³), a 270 CV a 6.800 giri/min (3.284 cm³).

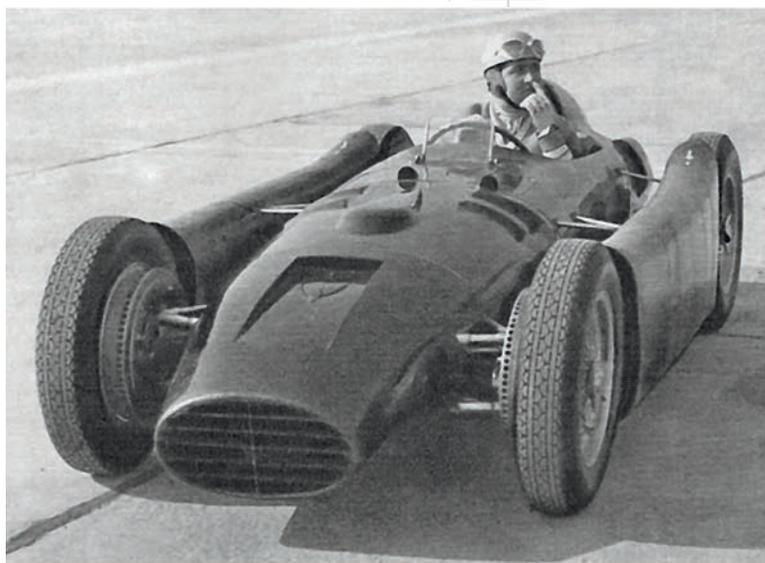
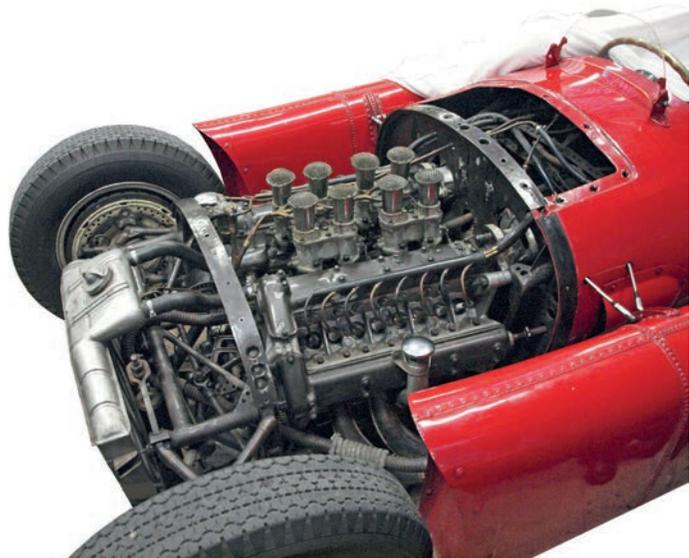
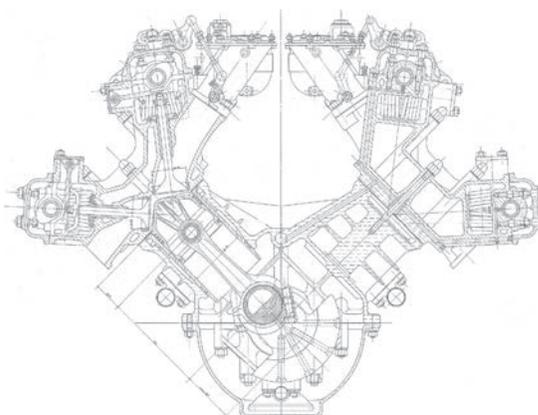
Alcune caratteristiche tecniche di queste auto richiamavano l'Aurelia B20, ma molti dettagli erano specifici e particolarmente appropriati all'impiego agonistico: si conservava l'architettura V6 a 60°, ma le valvole erano trasversali all'asse della bancata, richiamate da una doppia molla, comandate da quattro assi a camme in testa. Inoltre, era nuovo il sistema di regolazione del gioco, che avveniva avvitando o svitando la punteria; lo svitamento spontaneo era impedito da un grano impegnato in una scanalatura sullo stelo e da un'appendice della molla che bloccava il piattello. Erano applicate due candele per cilindro, potendo così aumentare il rapporto di compressione a 9,2, nella versione aspirata, e 6,6 in quella sovralimentata. Il motore era dotato di tre carburatori a doppio corpo, uno per cilindro. Jano, memore delle passate esperienze, applicò il compressore all'Aurelia B20 che con Maglioli ottenne il 4° assoluto alla Carrera Panamericana del '52. Del tutto infelice fu, invece, la stessa operazione sulla D20 per Le Mans, dove il propulsore delle quattro vetture iscritte cedette, dopo una mediocre prestazione, senza raggiungere il traguardo. ➤



La D24 conservata al Museo Nazionale dell'Automobile, guidata da Manuel Fangio alla Carrera Panamericana. A destra, la D50 conservata al Museo Nazionale dell'Automobile.



Lo schema della D50 mostra la disposizione angolata del motore. A destra, sezione trasversale del motore D50.



Rimosso il cofano, la D50 della collezione FCA Heritage mette in mostra i quattro carburatori doppio corpo. Ascari (a destra), in una delle prime uscite per il collaudo della D50 sulla pista dell'aeroporto di Caselle.

La sospensione anteriore delle vetture sport, diversa da quella dell'Aurelia, aveva quadrilateri con balestra trasversale e freni entrobordo; questi erano collegati alle ruote mediante giunti omocineticici; la sospensione posteriore aveva il ponte De Dion, anche qui con balestra trasversale come elemento elastico. La carrozzeria della D20, opera di Pininfarina, era sostenuta da un telaio spaziale in tubi di acciaio saldati di diametro ridotto. In un'immagine in questo servizio, potete vedere la fotografia di una D23 alla Coppa delle Dolomiti del 1953, guidata da Felice Bonetto con l'immane pipa. La linea, molto personale, era simile, a parte il brutale taglio del padiglione, a quella delle D20. La barchetta D24 appare ancora più aggraziata delle vetture precedenti; presente anche quella guidata da Manuel Fangio alla Carrera Panamericana del 1953.

Tuttavia, quando con la nuova D25, ancora in fasce (con 3.750 cm³ erogava 305 CV a 6.500 giri/min), il Campionato Sport Marche del

'54 poteva essere acquisito, ecco Gianni virare improvvisamente in favore della F1 con la convinzione che Jano e la sua équipe, avrebbe creato un bolide vincente anche contro la rientrante Mercedes. Nel pensiero di Gianni, ciò avrebbe permesso alla Lancia di ottenere il prestigio necessario ad attrarre nuovi capitali per la modernizzazione della fabbrica. Fu una vera scommessa, nella quale egli, già in rotta con la famiglia, detentrica del pacchetto di maggioranza, puntò tutte le risorse, trascurando la produzione di serie, che deluse la clientela con le iniziali pecche dell'Appia, dell'Aurelia B20, diventata troppo pesante nella quinta serie, e soprattutto della nuova Aurelia B12 che registrò un clamoroso fiasco.

Jano progettò una modernissima F1, la D50, curando la disposizione delle masse su un telaio leggero in tubi, alla cui rigidità contribuiva anche la struttura del motore. La carrozzeria in alluminio, messa a punto nella galleria del vento del Politecnico, era costituita da un

corpo centrale che sorreggeva i serbatoi della capacità di circa 90 litri ognuno, posti fra le ruote di ciascun lato. In questo modo il loro volume non influiva sulla sezione maestra e la posizione del baricentro non era modificata dalla quantità di carburante contenuto. Alcuni dei sostegni tubolari dei serbatoi erano utilizzati anche per l'adduzione del carburante al motore. Furono costruite due versioni di passo: una da 2.300 mm e una da 2.200, quest'ultima, tuttavia, senza successo. L'asse del motore era inclinato in pianta di 12° rispetto alla mezzzeria del veicolo; con questo espediente, l'albero di trasmissione percorreva l'abitacolo sul lato sinistro del pilota, che poteva così sedere in basso, anche grazie al cambio a cinque rapporti con alberi trasversali, installato sull'assale posteriore, comandato da un rinvio a ingranaggi conici. Il motore, disegnato da Zaccone Mina, riprese alcune caratteristiche di progetto della D24 ma con otto cilindri a V di 90°, con albero a quattro manovelle e cinque sopporti; considerando il limite di cilindrata, l'alesaggio era 76 mm, la corsa 68,5 (emersero dopo la prova di tre varianti del rapporto alesaggio-corsa), per una cilindrata di 2.486 cm³. Le molle-valvola elicoidali avrebbero avuto dimensioni eccessive per lo spazio disponibile; per questo si scelsero quelle a spillo, con bilancieri di ridotte dimensioni. I condotti erano alimentati singolarmente da quattro carburatori a doppio corpo Solex 40 PII. La potenza ottenuta nei primi allestimenti fu di circa 250 CV a 8.000 giri/min, per raggiungere 265 CV nella messa a punto definitiva. Riguardo all'alimentazione, Gianni Lancia, sostenuto da Zaccone Mina, nella speranza di un accordo con la Bosch, tentò inutilmente di convincere Jano ad adottare l'iniezione diretta e per metterlo sotto pressione ricorse a uno scherzo alquanto volgare quando, dopo un lauto pasto a base di trote, gliene fece recapitare una, avvolta in un disegno, in cui un iniettore sodomizzava un carburatore dal flaccido aspetto. Jano fece finta di non capire.³ Egli era, infatti, assolutamente contrario all'iniezione diretta, solendo sentenziare: *"Niente iniezione, troppa complicata, troppe vibrazioni."* Le sospensioni erano simili a quelle delle serie D precedenti, ma tutti i freni erano dotati di quattro ganasce a effetto auto-avvolgente, soluzione che, malgrado gli sforzi di Jano, non raggiunse mai una messa a punto ottimale e fu la probabile concausa di molte uscite di strada, compresa anche quella di Ascari quando era in testa al GP di Monaco. La massa era contenuta in soli 620, kg contro i 690 della Mercedes W196 (720 della versione

caremata), i 670 della Maserati 250F e i 650 della Ferrari 625 Squalo. A guidarla furono assunti il Campione del Mondo Ascari, il veterano Villosesi e la promessa Castellotti. Quando, all'inizio del '54, la D50 fu pronta per i collaudi, emersero numerosi difetti d'infanzia che misero in affanno Jano e la sua équipe. Si dovette così rinunciare al debutto previsto per il GP di Francia, dove le Mercedes esordirono vittoriose. Dopo che Jano trascorse un'estate, per superare i problemi di affidabilità dei freni e di tenuta di strada a serbatoi pieni - tanto da avere dubbi sulla validità delle scelte fatte⁴ - la D50 esordì in autunno, con Ascari e Villosesi, al GP di Spagna, l'ultimo della stagione. Il bolide si dimostrò velocissimo, Ascari conquistò la pole position distaccando di 1,2" la Mercedes di Fangio e di 2,6" la Ferrari di Hawthorn e in gara scattò in testa rimanendovi, con vantaggio di 20', sino al ritiro, causato dal cedimento della frizione. L'inizio del '55 fu frustrato dalla carente tenuta di strada, che mise la D50 fuori gioco in Argentina e da un'avaria all'impianto frenante a Pau, quando Ascari era già in vista della vittoria, che finalmente ottenne, dominando i GP di Napoli e del Valentino.

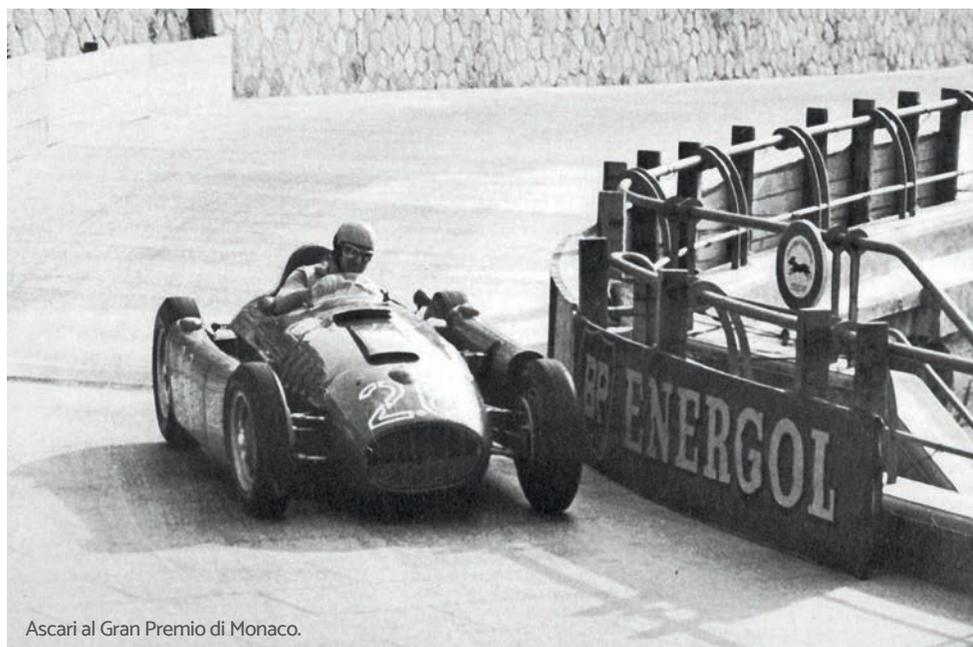
Ed ecco giungere il GP di Monaco, che avrebbe potuto sancire il trionfo. La Casa torinese schierò una squadra forte di Ascari, Villosesi, Castellotti e Chiron. La Mercedes, Fangio, Moss e Simon. Nelle prove, Ascari e Fangio furono primi *ex aequo*, ma in gara, dopo una breve leadership di Castellotti, il milanese fu progressivamente staccato da Fangio e Moss, che impressero un ritmo indiano e insostenibile. Infatti, la W196 dell'argentino cedeva a metà gara e quella di Moss si rompeva di schianto all'81° giro, in prossimità della chicane, lasciando in pista una scia d'olio, a causa della quale il sopraggiungente Ascari volava in mare senza conseguenze personali. Purtroppo, una settimana dopo, a Monza, accettando l'invito di Castellotti a provare la Ferrari 750, dopo due giri, forse per evitare un muratore che attraversava la pista, Ascari uscì di strada ribaltandosi e perdendo la vita dopo pochi minuti di agonia.

La scioccante notizia provocò in Gianni un crollo psicologico. Tutto era perduto, proprio nel momento in cui avrebbe potuto trionfare, agevolando così la trattativa con Pesenti, che finalmente si presentava come nuovo finanziatore per la Lancia. L'accordo fu concluso, ma costò alla Lancia la fine delle ambizioni sportive e a Gianni la testa. ■

(continua)



Ascari al Gran Premio del Valentino.



Ascari al Gran Premio di Monaco.

4. Si presume che il problema fosse dovuto all'eccessivo momento d'inerzia della vettura a serbatoi pieni, tanto che nelle versioni successive essi furono ravvicinati al baricentro.

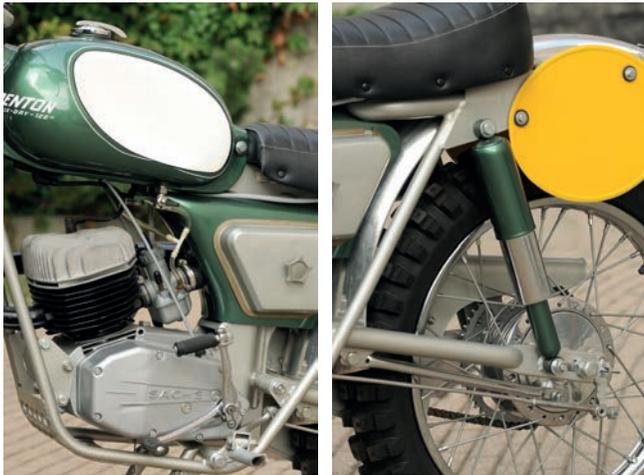
KTM-PENTON

DALL'AUSTRIA ALL'OHIO

LA KTM È OGGI UNA DELLE PIÙ GRANDI CASE MOTOCICLISTICHE AL MONDO,
MA ALLE ORIGINI DEL SUO SUCCESSO C'È ANCHE LA COLLABORAZIONE
CON UNA FAMIGLIA DI APPASSIONATI AMERICANI ...

di Franco Daudò





La prima versione in vendita al pubblico della Penton 125 montava il motore Sachs col cilindro di ghisa e la testa ad alettatura verticale. A destra, un dettaglio dell'ammortizzatore posteriore completamente chiuso, con l'astuccio superiore in tinta col serbatoio. Sotto, la zona di attacco del forcellone al telaio. Il tachimetro VDO è montato in un supporto di lamiera. In basso, il piccolo silenziatore a sigaro con il numero di omologazione.



La forcella è una Ceriani.

Oggi la KTM è una delle realtà più importanti sulla scena motociclistica mondiale. Non solo possiede anche un altro marchio storico, quello dell'Husqvarna, che mezzo secolo fa rappresentava il suo più forte avversario nel fuoristrada, ma ha esteso la presenza in ogni settore delle due ruote arrivando perfino a competere nella MotoGP. Merito di una dirigenza di grandi capacità che è stata in grado di guidarla attraverso questi quasi settant'anni di storia con idee nuove, concrete e soprattutto originali. Un successo che affonda le radici agli inizi degli anni '50, quando Hans Trunkenpolz, già da tempo titolare di un'officina di riparazione a Mattighofen, in Austria, decide di divenire costruttore di motociclette. Nel 1955, anno in cui insieme a Ernst Kronreif fondò la KTM, (acronimo di Kronreif e Trunkenpolz, Mattinghofen), fu presentata la Tourist, una 125 col motore Rotax che, debitamente preparata, fu utilizzata nella Sei Giorni Internazionale disputata in Cecoslovacchia, evento che segnò il debutto della KTM nel fuoristrada. Nel 1962,

inizia la crescita della KTM, coi primi prototipi di un ciclomotore da cui deriverà il fortunato Comet 50, e la produzione di biciclette, che esporterà in grandi numeri negli Stati Uniti. Dopo aver partecipato nel 1964 alla Sei Giorni di Erfurt, in Germania e l'anno successivo essere apparso alla Valli Bergamasche, all'epoca la gara di regolarità seconda per fama solo alla Sei Giorni, il nome KTM comincia a farsi conoscere tra gli appassionati europei, ma per crescere nei volumi produttivi occorre guardare verso il mercato d'Oltreoceano, in particolare gli USA, assai ricettivo per le moto da fuoristrada, pur declinate nel loro modo di concepire questa disciplina. Tra le piccole cilindrate la scena era dominata dalla Case giapponesi, soprattutto la Honda, che offrivano delle piccole scrambler adatte allo scopo. Nel 1967, con la consulenza di Fritz Dengel di Cleveland, che ne diverrà poi l'importatore, la KTM allestì una 100 col motore Sachs che negli USA assunse il marchio Hansa, nome forse scelto per l'assonanza con Honda. ➤



La KTM-Penton Six Day 125 nella versione 1970-71. Il motore Sachs 125 monta un nuovo gruppo termico col cilindro in lega leggera e la testa con l'alettatura radiale.



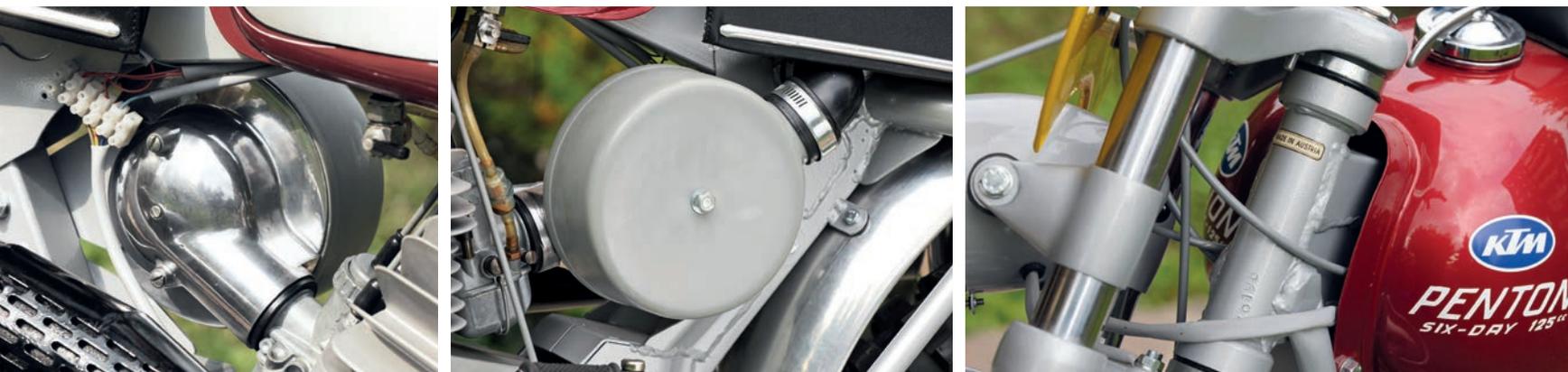
LA FAMIGLIA PENTON E LA JACK PINE

Gli Enduro americani potevano svolgersi su distanze che andavano da poche decine di miglia fino alle lunghe maratone di 500 miglia. Si trattava, almeno inizialmente, di gare a media prestabilita, nelle quali i piloti dovevano rispettare una serie di passaggi a orari prestabiliti, più o meno come la nostra regolarità. Tra queste, una delle più famose era il Jack Pine Enduro, una maratona fuoristrada lunga 500 miglia, ovvero 800 chilometri, che rappresentava uno dei traguardi più ambiti per i piloti americani di questa specialità. Tra questi c'era anche John Penton, che nel dopoguerra iniziò a correre negli enduro con una vecchia Harley-Davidson militare adattata all'impiego. Coi suoi tre fratelli Bill, Ted e Ike, nel 1948 John Penton aprì una concessionaria BSA ad Amherst,

Ohio, loro città natale, e un anno dopo, proprio con una leggera, rispetto alla Harley-Davidson, BSA 350 si classificò secondo nella Jack Pine. Da allora vincere quella gara divenne una sorta di sfida per Jack, che per farlo utilizzò varie moto, tutte caratterizzate dalla dote della leggerezza piuttosto che della potenza pura, come la NSU 250 o la monocilindrica BMW R27. Ma la svolta avvenne quando i Penton divennero concessionari Husqvarna. La leggera due tempi svedese cambiò completamente il volto del fuoristrada in America, portando negli Enduro il giusto equilibrio tra potenza e leggerezza, affidabilità e facilità di manutenzione. Doti che coincidevano esattamente con l'ideale di motocicletta ipotizzata da John Penton per vincere la Jack Pine, cosa che, nel 1967, finalmente gli riuscì. Ma John Penton andò oltre. Pensò che i 250



Sopra, da sinistra, la forcella Ceriani è ora priva dei soffiotti di gomma. Gli ammortizzatori Ceriani con un corto astuccio che ripara il pistone idraulico dal fango. Un dettaglio della pedana pieghevole. Sotto, da sinistra, il nuovo filtro aria, introdotto nel 1969, che aspira nella trave superiore del telaio. In questa immagine si vede il manicotto di gomma che collega il filtro al telaio. Il canotto di sterzo ruota su cuscinetti a rulli conici.



o i 360 cc dei motori Husqvarna erano esagerati, e che una 125 sarebbe stata ancora più adatta allo scopo. Per questo chiese alla Casa svedese di produrre una versione più piccola e ancor più leggera della loro moto. Ottenuto un diniego senza appello, Penton non si perse d'animo e cercò altrove. Col senno di poi, gli svedesi fecero un grande sbaglio. Non solo il loro rifiuto contribuì, come vedremo, a creare il mito della KTM, ma questa Casa, che all'epoca sicuramente non consideravano una minaccia, sarebbe divenuta così potente da addirittura acquisire il loro blasonato marchio...

NIENTE HUSQVARNA? NASCE LA PENTON

Come riporta Ed Youngblood nel volume "John Penton and the off-road motorcycle revolution" l'approccio di Penton fu semplice e

concreto e seguì un'idea che aveva già espresso anni prima: "Sono in grado di ricordarmi ogni pezzo che si è rotto sulle mie moto durante un enduro. Credo che la miglior cosa sarebbe quella di prendere i migliori componenti da tante moto e metterli insieme per crearne una migliore di ciascuna di esse".

Spesso le cose importanti nascono per caso, e il caso volle che nel 1967 Fritz Dengel incontrò Penton e gli chiese di provare una della sue Hansa. Penton scoprì che il motore Sachs aveva delle buone potenzialità e nel corso della Sei Giorni Internazionale in Polonia, trovò il modo, con l'aiuto di un pilota KTM, di incontrare Trunkenpolz a Mattighofen. Da lì nacque l'accordo con cui la KTM si impegnava a realizzare il prototipo di una 125 da enduro seguendo le indicazioni di Penton. ➤

Nell'autunno del 1967 Penton, Dengel e Trunkenpolz visitarono il Salone di Milano per trovare la miglior componentistica da montare sulla nuova moto e a fine anno il prototipo era già negli USA per i primi test. Si realizzava così il sogno di John Penton: una moto leggera, essenziale e robusta, con un piccolo motore Sachs 125 da 16 CV e il cambio a 5 marce, forcella e ammortizzatori Ceriani e comandi Magura. Le ruote erano da 18" e 21" e il telaio a doppia culla in tubi di acciaio era rinforzato nelle zone più sollecitate. Fu così che le prime Penton arrivarono negli USA nel marzo 1968 dando inizio alla storia delle KTM-Penton e alla definitiva affermazione della Casa austriaca nel mondo del fuoristrada. Un dettaglio: tra i colori scelti da Penton per le sue moto spiccava una livrea rosso amaranto e argento che ricordava le Husqvarna. Un pizzico d'ironia verso che gli bocciò l'idea?

PRODOTTE PER SOLI 3 ANNI

Tra i piloti che per primi misero alla prova le nuove moto ci fu anche Jack Penton, il figlio di John, un talento che contribuì con la sua bravura a far ben figurare le peraltro eccellenti moto austriache. Le Penton erano prodotte senza impianto di illuminazione e silenziatore che potevano però essere acquistati a parte per rendere la moto bivalente e dunque a più ampio raggio di utilizzo. Le prove misero in luce i punti deboli che furono progressivamente migliorati nel corso dei primi anni di produzione. Secondo lo storico del marchio Youngblood l'identificazione dei modelli non è sempre

agevole, a causa delle modifiche che sopraggiungevano senza una data precisa di introduzione, anche se le differenze più evidenti tra un modello e l'altro sono state applicate su base annua. Per il 1968, il primo anno di produzione, le Penton erano proposte nelle cilindrate 100 e 125 che si differenziavano, a prima vista, solo per il diverso colore del serbatoio, della scatola filtro e degli astucci degli ammortizzatori: rosso metallizzato per il 100 Berkshire e verde metallizzato per la 125 Six Day. Per il 1969 le modifiche più importanti riguardarono il sistema di aspirazione, che fu rivisto per renderlo più efficiente. In origine esso era costituito da una scatola d'alluminio che conteneva il filtro posta sotto la sella. John Penton si ispirò alla sua vecchia NSU Max e collegò la scatola filtro stagna del carburatore Bing, tramite un manicotto di gomma, alla trave scatolata del telaio posta sotto il serbatoio che aveva una serie di fori sui fianchi, nella parte vicina al canotto di sterzo. Oltre a questo, i dettagli che differenziano le prime due versioni (1968-69 e 1970-71) sono evidenziati nelle fotografie. Ricordiamo la sostanziale differenza nel gruppo termico del motore, che con la seconda serie assume dimensioni più estese e monta una testa con alettatura radiale. La produzione delle Penton proseguì fino al 1971, anno della presentazione della KTM GS 125, una moto totalmente nuova che la Casa austriaca decise di commercializzare per proprio conto, lasciando a Penton il privilegio di continuare a marchiare col suo nome le moto vendute sul mercato USA. Ma di questo ce ne occuperemo in una prossima puntata. ■

Il telaio con evidente la trave superiore forata per dare aria al motore in una zona lontana da impurità.



EPOCA CHAMPIONSHIP®
Campionato Italiano Grandi Eventi Aci Sport

GRAN PREMIO Muvolari



SPORT



Club ACI Storico



COMUNE di
MANTOVA



MANTOVA
CORSE



Mantova - Italia, (17) - 18 - 19 - 20 Settembre 2020

www.gpnuvolari.it

CHE AUTO SI POTEVA

NEL 1970 IL MONDO DELL'AUTO È IN DIFFICOLTÀ:
IL SUCCESSO E L'ASCESA DI MOLTI PRODUTTORI DURANTE IL BOOM ECONOMICO SAREBBERO
PRESTO STATI MINATI DA CRISI AZIENDALI E SCIOPERI SELVAGGI

Il 1968, le rivendicazioni sindacali del 1969 e l'inizio degli scioperi selvaggi, soprattutto nell'azienda automobilistica, uno dei settori fonda-

**OPERAIO SPECIALIZZATO, ETÀ FRA I 30 E I 40 ANNI, CON MOGLIE E UN FIGLIO,
BUDGET DI 1 MILIONE DI LIRE.**

È alla ricerca di una vettura economica ma spaziosa che possa sostituire l'obsoleta utilitaria acquistata negli anni '60 e non più adatta al trasporto di tre persone comode, specialmente ora che il figlio è adolescente. Grazie alle "cambiali", può spendere una cifra intorno al milione di lire e avere una vettura nuova per ogni esigenza della famiglia. Il mercato italiano offre vetture per lo più a marchio Fiat, si tratta solo di scegliere fra l'inossidabile 850, che nella versione Special costa 845 mila lire ed eroga una discreta potenza di 47 CV ma è dotata di sole due porte oppure della ben più moderna 128 che, nella versione base a 4 porte, costa 1 milione e 15 mila lire, è dotata di un moderno 1.1 da 55 CV e, grazie alla trazione anteriore e al motore trasversale, risulta sicura e stabile in ogni condizione di viaggio. Sul mercato c'è anche da pochi mesi l'Autobianchi A112, dalla linea piacevole e moderna, al costo di 925 mila lire ma risulta

davvero troppo sacrificata per tutta la famiglia e i bagagli. Molto spaziose sono invece le numerose proposte del mercato francese: la Citroën Ami8, che costa appena 835 mila lire (ma forse è poco potente col suo motore bicilindrico 600 da 35 CV?), la Renault 10, più tradizionale nel disegno ma con un motore di 1,3 litri da 48 CV, che costa 998 mila lire e la vasta offerta della razionalissima Simca 1000, con prezzi da 819 mila a 960 mila lire e addirittura della più elastica 1100 (60 CV) che parte da 1 milione e 50 mila lire. Molto vasta anche l'offerta dei marchi tedeschi: la Ford offre la Escort con prezzi tra le 825 mila e le 985 mila lire ma è solo a 2 porte, la Opel propone invece il modello a 4 porte della Kadett a 1 milione e 40 mila lire, mentre, per andare sul sicuro, si può scegliere il classico "Maggiolino" Volkswagen, con prezzi tra le 855 mila e le 955 mila lire (motori 1.2 e 1.3).



Sopra, a sinistra, la Fiat 128 presentata nel 1969, è la prima vettura del marchio del Lingotto a trazione anteriore e motore trasversale. A destra, la Citroën Ami8: tanto spazio e un piccolo bicilindrico di 600 cm³. Sotto, a sinistra, la Simca 1000 è una delle vetture più apprezzate, all'epoca, per l'ottimo rapporto qualità/prezzo. A destra, l'inossidabile Volkswagen Maggiolino, sempre una scelta razionale e affidabile.



COMPRARE 50 ANNI FA?

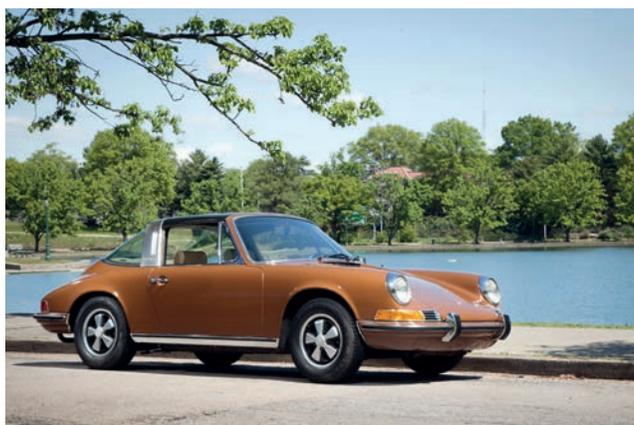
mentali per la nostra economia, avrebbero aperto un periodo buio per l'intera nazione. In questo momento i produttori, specialmente quelli italiani, si trovano nella difficoltà di evolvere prodotti che hanno riscosso tanto successo nel decennio precedente, viziati da continui blocchi della produzione che minano gravemente la qualità

costruttiva e l'affidabilità delle auto nuove, e la ricerca di soluzioni per la mutata mobilità urbana e per quella situazione che sarebbe poi sfociata nell'austerità. Anche questa volta 4 clienti tipo, con esigenze e budget di spesa diversi. Il listino di riferimento è quello di settembre 1970.

SIGNORA MOLTO BENESTANTE DI MEZZA ETÀ (45-55 ANNI), VETTURA SCOPERTA, BUDGET DI 6 MILIONI DI LIRE.

Negli anni '60 le donne conquistano un'autonomia mai avuta prima. Le signore dell'alta borghesia iniziano a voler guidare in prima persona l'automobile e la vogliono particolare, meglio se scoperta, cabriolet o spider a soli due posti, da utilizzare nella bella stagione al posto della berlina con l'autista. Il budget è piuttosto importante e la proposta non è da meno. In Italia attira la Dino 2400 Spider, due posti secchi dalla linea filante e sportiva, disegnata da Pininfarina e un motore 6 cilindri realizzato in collaborazione con la Ferrari: garantisce velocità medie molto alte e un comportamento incisivo. Costa 4 milioni e 130 mila lire. Scartate Ferrari e Maserati, dal prezzo e dai costi di gestione troppo onerosi, è probabilmente la Germania il mercato più allettante,

soprattutto in casa Mercedes-Benz: se la nostra signora cerca una vettura comoda e di prestigio può rivolgersi alla prestigiosa 280 SE 2.8 Cabriolet (W111), ormai però sul mercato da una decina d'anni, che costa poco più di 6 milioni 200 mila lire oppure lasciarsi sedurre dalla mitica spider 280 SL "Pagoda", 2 posti secchi, motore di 2778 cm³ per 195 CV a un prezzo di 4 milioni e 750 mila lire. Se invece si vuole orientare su un modello più sportivo, ideale è la Porsche 911 Sportomatic Targa Cabriolet, con cambio semiautomatico senza frizione pensata proprio per le signore, al prezzo di 4 milioni 500 mila lire. Splendida outsider invece, è la Jaguar E-Type, nella versione 4.2 spider allo stesso prezzo della Porsche...



Sopra, la Fiat Dino Spider Pininfarina è una delle auto più prestigiose della Casa torinese. A destra, la Mercedes-Benz 280 SL "Pagoda" è l'ultima e più matura evoluzione della serie W113: entrerà nella leggenda. La Porsche 911 T Sportomatic con cambio semiautomatico è per lo più pensata proprio per le signore. A fianco, la Jaguar E-Type in tutto il suo splendore.



DIRIGENTE D'AZIENDA, 50 ANNI, BERLINA, BUDGET DI 3 MILIONI DI LIRE.

È un uomo affermato che cerca un'auto tradizione, che sia berlina, di medie-grandi dimensioni, comoda, confortevole nei lunghi viaggi (la usa per raggiungere le varie sedi dell'azienda in Italia e Nord Europa), possibilmente parsimoniosa (tanto che prende in considerazione varianti a gasolio) e spaziosa per le vacanze con la famiglia. In Italia, scartata l'Alfa Romeo 1750 berlina, fin troppo potente e dispendiosa, la scelta potrebbe ricadere su una Fiat 130, anch'essa però decisamente assetata di benzina e poi un po' fuori budget, col suo prezzo di 3 milioni e 300 mila lire. Più adatta è forse la Lancia Flavia 2000 LX, dotata di un motore potente ma elastico, del confort proverbiale delle vetture di Borgo San Paolo e di un abitacolo spazioso, grazie alla trazione anteriore, che garantisce anche ottima tenuta di strada, soprattutto nelle trasferte invernali verso nord. Altra berlina tradizionale è la Peugeot 504 nella più potente versione GL 1.8 a iniezione (103 CV), a 1 milione 980 mila lire: è un'auto moderna, presentata da appena un anno e mezzo, della quale dicono essere robusta e affidabile. Per

BMW vale quanto detto per Alfa Romeo: troppo potenti e impegnative le Neue Klasse di 2 litri (prezzi tra i 2 milioni 240 mila lire e i 2,59 milioni) sulle quali però, si può avere il cambio a cinque marce (220.000 lire) che permette una guida più rilassata in autostrada e un calo dei consumi, mentre davvero allettante la proposta della serie "barra 8" Mercedes-Benz, soprattutto per quanto riguarda la gamma diesel: le 200D e 220D costano rispettivamente 2.625.000 lire e 2.725.000 lire, cioè appena 150.000 lire più delle versioni benzina di pari cilindrata mentre se si cerca maggior potenza si può andare sulle 6 cilindri 230 e 250 con prezzi alle soglie dei 3 milioni. Oppure si può scegliere: se si vuole spazio e confort molto elevati ma linea convenzionale ci sono le enormi Opel Commodore GSE a iniezione (2.415.000 lire) o Kapitän S (2 milioni 845 mila lire), se ci si lascia sedurre da un design davvero anticonvenzionale, da soluzioni tecniche avanzatissime e da viaggi in totale souplesse, non si può fare a meno che scegliere una "Dea", la Citroën DS 20 o 21 Pallas a 2.520.000 o 2.810.000 lire.



Sopra, a sinistra, la più sofisticata delle Lancia Flavia II serie, la 2000 LX: sobria, elegante e comoda. La "Dea", qui in versione "Pallas".
A destra, molto vasta la proposta della "cadetta" Mercedes "barra 8" (W114/115), completa anche delle versioni diesel 200D e 220D, ad appena 150 mila lire in più delle omologhe benzina. Sotto, la imponente e solida Opel Kapitän, nel 1970 giunta quasi a fine carriera ma ancora valida viaggiatrice.

PICCOLA IMPRESA ARTIGIANALE, VETTURA DA CARICO AGILE E GUIDABILE DA TUTTI GLI IMPIEGATI, BUDGET DI 1,5/1,8 MILIONI DI LIRE.

Un'impresa con quindici dipendenti cerca una vettura che possa garantire un utilizzo trasversale: trasportare manufatti prodotti senza dover fare sempre ricorso a furgoni e mezzi specifici, trainare carrelli ma anche permettere lunghi viaggi a impiegati, commessi e rappresentanti per recarsi dai clienti e adempiere alle trasferte anche di cinque persone. In questa ottica le versioni che vengono prese in considerazione sono le station wagon, più che le versioni van o furgonate. In Italia, scartate le Autobianchi Bianchina Giardiniera e le Fiat 850 T Familiare, non adatte per potenza e meccanica ai lunghi viaggi, ottima è la Fiat 124 Familiare, con grande portellone, dotata del valido 1.2 da 60 CV della berlina a 1 milione 190 mila lire. Ottima la proposta dei modelli Break di Peugeot, con modelli benzina e diesel: 204 diesel (motore di 1,3 litri da 45 CV) a 1 milione 460 mila lire, 404 nella più spartana versione Export (benzina 1.6 da 80 CV) a 1 milione 540 mila lire o nelle più curate 404 Familiare benzina (1 milione 570 mila lire) o Station wagon diesel (2 litri da 63 CV, 1 milione 785 mila lire). Passando in Germania, infine, abbiamo le Opel Rekord nelle versioni Caravan di 1,5 litri (1.455.000 lire), 1,7 litri (1.556.000 o 1.715.000 lire per la versione Lusso) e 1,9 litri (1.685.000 o 1.745.000 lire per la versione Lusso).



In alto, la Fiat 124 Familiare, comoda, spaziosa e facile da caricare grazie all'ampio portellone. Sopra, a sinistra, la compatta ma generosa Peugeot 204 Break, con motore diesel. A destra, le "infinite" 404 Break/Familiare/SW, disponibili in varianti benzina o gasolio. Sotto, la valida Opel Rekord Caravan, qui nella più potente versione 1.9 S.

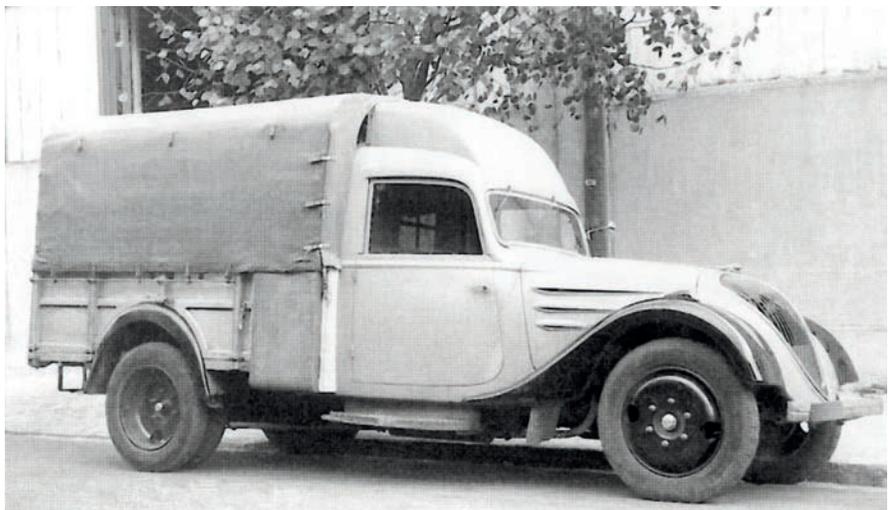
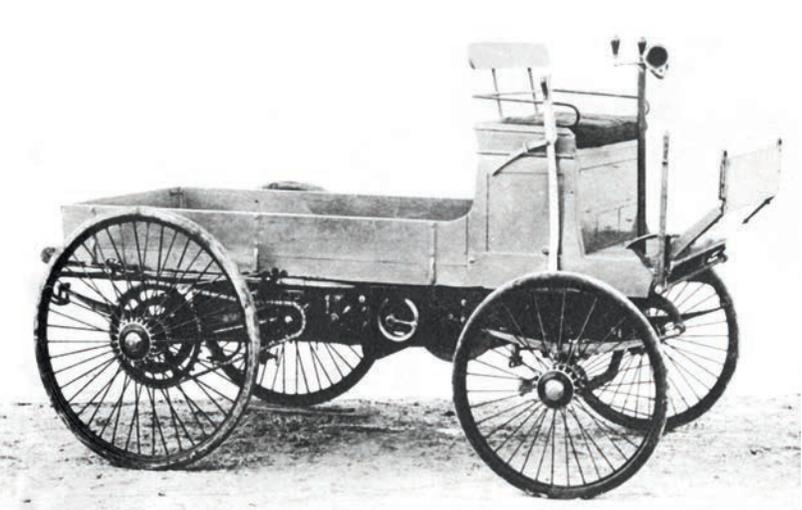




IL LEONE AL LAVORO, DA 124 ANNI

DAL 1896, ANNO DEL LANCIO DEL PRIMO MEZZO COMMERCIALE FORTEMENTE VOLUTO DA ARMAND PEUGEOT, LA CASA DEL LEONE HA “SERVITO” CON I SUOI MEZZI SPECIALIZZATI MOLTISSIMI ARTIGIANI, AZIENDE ED ENTI PRIVATI E PUBBLICI. RIPERCORRIAMONE LE ORIGINI FINO AL MITICO “NEZ DE COCHON”

Sopra, i mastodontici 1525 del 1917 da 4 tonnellate, nati per scopi militari e poi molto apprezzati in ambito civile. Durante la Prima guerra mondiale saranno impegnati nella “Voie Sacrée”, percorso strategico tra Bar-Le-Duc e Verdun per la tradotta di uomini e armamenti. Sotto, a sinistra, la Type 22 del 1898 è ancora molto legata allo schema del carro a traino animale, come si nota dal cassone e dalla posizione di guida. A destra, il DK5 del 1940 riprende le linee aerodinamiche delle berline della Casa.



Nel 1890, Armand Peugeot, erede di una lunga dinastia familiare nel campo della lavorazione del metallo, dell'utensileria e poi di mezzi di trasporto come la bicicletta, presenta la sua prima autovettura. Ben presto, vista la curiosità suscitata da questo mezzo, Peugeot intuisce che, quel veicolo semovente che regala autonomia e possibilità di viaggio sconosciute fino a quel momento, potrebbe essere anche un ottimo compagno di lavoro, egregio e molto più efficiente sostituto degli animali: nel 1894 progetta il Type 13, destinato appunto ad aziende e ai primi professionisti che possono così implementare la propria produzione: sviluppa 3 CV di potenza e trasporta fino a 500 kg. Ben presto il modello sarebbe diventato una vera e propria gamma, completata da un minibus a 8 posti, il Type 20 (1897-1900), da un pick-up, il Type 22 (1898) e dal primo camion Peugeot, il Type 34 (1900), con vano di carico più ampio e coperto da una struttura con telo.

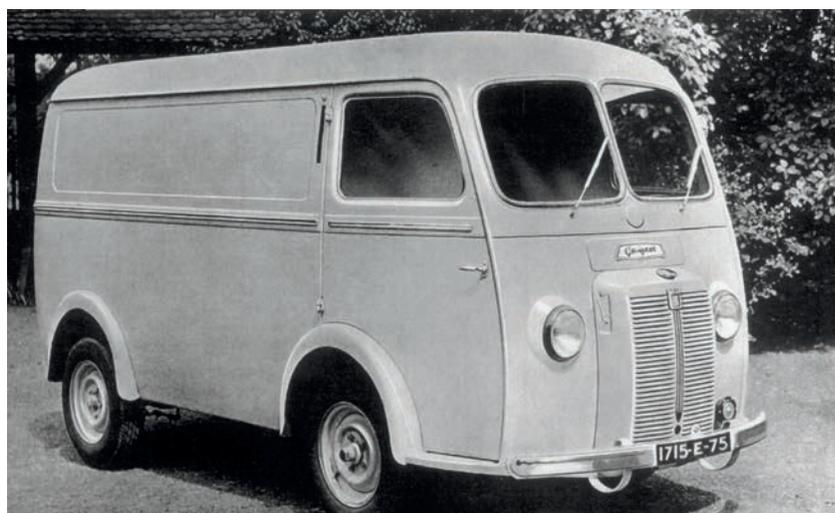
In quel periodo l'industria automobilistica è un pullulare di soluzioni fantascientifiche, alcune azzardate e destinate a sparire in una bolla di sapone, altre che sarebbero diventate dei capisaldi dell'industria come gli pneumatici: il primo mezzo commerciale della Casa del

Leone a saggiare le doti della "gomma" con camera d'aria sarà il Type 64, capace di un carico utile di 1200 kg e di un motore da 10 CV: adotta un'estetica moderna, lontana dall'aspetto consueto del carro trainato da cavalli dell'epoca (caratteristica che accomuna invece i mezzi originari come il Type 22), con un motore anteriore verticale e un volante molto inclinato.

Con lo scoppio della Prima guerra mondiale, i veicoli da trasporto di Sochaux mettono alla prova la loro affidabilità e resistenza sul campo di battaglia. Durante il conflitto, la Casa produce ben 6 mila camion, dal capostipite 1501 (1914-16) all'imponente 1525 (1917), un moderno camion militare con vano di carico coperto da telonatura, in grado di trasportare 4 tonnellate di carico o un plotone di soldati con tutti gli armamenti al loro seguito. Tutti questi modelli avranno un ruolo di primo piano nella "Voie Sacrée", un percorso strategico di 72 km che collega la città di Bar-Le-Duc con Verdun, luoghi simbolo della Grande Guerra: 600 camion percorreranno questa strada quotidianamente, trasportando 48.000 tonnellate di munizioni e 263.000 uomini, su un fondo difficile, poco più che una trazzera di campagna severamente messa alla prova dall'intenso passaggio di mezzi. ➤



La 203 Furgonette è una delle prime esponenti della saga dei veicoli "derivati", ossia elaborazioni in versione furgone, pick-up, telai da rivestire o combinato delle vetture di serie. Sotto, a sinistra, il DMA costruito durante la II guerra mondiale. A destra, il "Nez de Cochon" D3A.



Dopo la firma dell'armistizio, Peugeot diversifica la gamma lanciando, affianco ai tradizionali mezzi specificatamente studiati per il trasporto persone e cose, modelli commerciali derivati dalle autovetture via via lanciate sul mercato: è il caso del Type 163 del 1919, il primo veicolo del marchio del Leone con un motorino di avviamento e una batteria elettrici. Durante i suoi 5 anni di carriera commerciale, vedrà nella sua gamma anche la presenza di versioni furgonette, attestandosi come capostipite di una lunga tradizione che sopravvive ancora oggi, con le numerose varianti van degli attuali modelli Peugeot in gamma. È da qui che nascono veri e propri "miti nei miti" come le versioni con cassone, telaio da allestire con cabina singola, furgone vetrato o chiuso e pick-up di 202, 302, 203, 204, 404, 504 e 505, "muli meccanici" tuttora attivi in molti paesi in via di sviluppo, soprattutto in Africa.

Le campagne pubblicitarie Peugeot saranno molto attente ai clienti professionali. Così, nel 1937, viene annunciata la Peugeot SK3 Boulangère (letteralmente "panettiera"), derivata dalla 302, evidenziando le grandi possibilità di carico grazie ai suoi 800 kg di portata utile: in grado di trasportare 12 sacchi di grano, 4 barili di vino da 220 litri o 6 barili da 200 litri di benzina.

Ben presto si sarebbe però affacciata sul panorama internazionale una nuova guerra mondiale, costringendo i produttori, fra i quali Peugeot, all'impegno nella realizzazione di mezzi militari. Ci sarà poi l'occupazione tedesca, che imporrà la produzione del Peugeot DMA (1941-48), il primo camion della Casa con una cabina avanzata, con motore da 45 CV della 402. Grazie ai suoi 2000 kg di carico utile, venne utilizzato dalla Wehrmacht in tutta Europa. Dopo la fine della Seconda guerra mondiale, Peugeot, nonostante l'impiego poco nobile, continuerà a produrre questo modello poiché lo stabilimento produttivo di Montbéliard non avrà possibilità di realizzare altri tipi di furgoni e camion: vengono lanciate unità in grado di funzionare anche a gasolio e, dal 1946, verrà rinominato DMAH, per via dell'adozione dei freni idraulici. Due anni dopo, sulla base di un'estetica

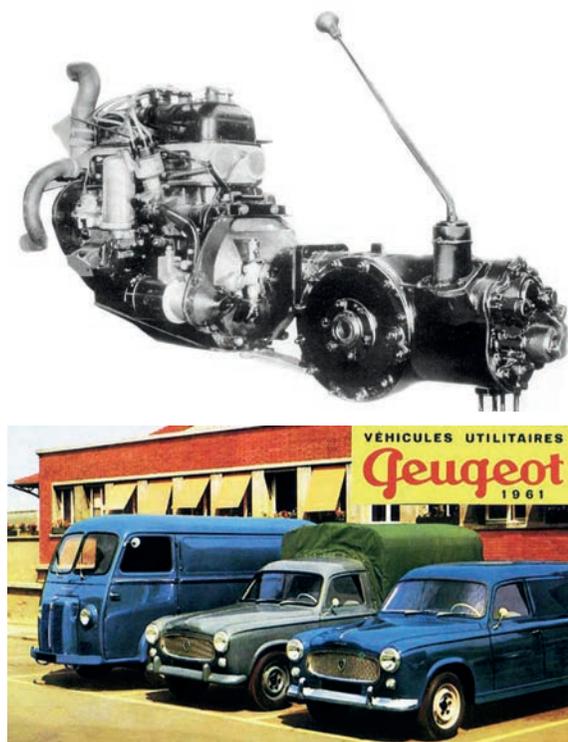
molto simile, Peugeot sviluppò la Q3A che presenta un telaio evoluto, ammortizzatori posteriori e un passo più lungo.

Ma il vero momento di svolta nella vicenda dei mezzi commerciali Peugeot, quello che avrebbe dato una sferzata di cambiamento a tutta la linea sulla quale si sarebbe poi basata la gamma ancora oggi attuale, avviene nel 1950. La Chenard & Walcker, antica azienda produttrice di vetture di pregio, caduta in disgrazia negli anni '30, in quel periodo, sta cercando di risalire la china proprio con un veicolo da trasporto, rivoluzionario con la trazione anteriore e la cabina piazzata sopra il motore, già anticipata dal prototipo TA 60 del 1939 poi presentato in una sfortunata piccola produzione di serie. Nel 1947 la C&W si rivolge a Peugeot per motorizzare l'evoluzione del suo furgone, il CPV, con il motore 4 cilindri di 1133 cm³ da 30 CV della berlina 202: fino a quel momento, i furgoni C&W avranno motori di piccola cubatura ma, per permettere l'alloggiamento del TG 2U della 202, si rende necessario realizzare un radiatore "esterno" al disegno della carrozzeria (monoscocca, prodotta dalla Chausson, azienda che rileva la C&W negli anni '30), da piazzare sul frontale, elemento che gli varrà il curioso nomignolo di "Nez de Cochon", ossia "Naso di Maiale". Nel 1950 Peugeot acquisirà la licenza dalla C&W per produrre il modello, lo aggiornerà e darà vita al mitico D3A (con motore TPM da 1,3 litri della 203), da tutti ricordati come il laborioso "maialino" che motorizzerà artigiani e piccole aziende francesi del felice dopoguerra. Verrà commercializzato in versione furgone, minibus, ambulanza, trasporto di bestiame, inaugurando soluzioni nuove poi adottate da tutti, come le porte laterali scorrevoli.

Durante i suoi 124 anni di esperienza nel mondo dei veicoli commerciali, la Casa del Leone è stata all'avanguardia con camion, furgoni e furgonette che hanno assicurato sia la fornitura di prodotti di prima necessità che servizi essenziali come quello dei Vigili di Fuoco, delle forze dell'ordine e del Pronto Soccorso sanitario.

L.m.

A sinistra, un "Nez de Cochon" pubblicitario per il lancio del motociclo Peugeot BB (sul tetto). A destra, il motopropulsore del D3A che trova posto sotto e in parte internamente alla cabina, fra i sedili. In basso a destra, la gamma di commerciali Peugeot del 1961: da sinistra "Nez de Cochon", 404 pick-up e 404 Furgonette.





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



Le Aurelia B10 di Mercury in scala 1:40 e 1:80, entrambe in metallo pressofuso.
A destra, le Aurelia B10 di Tecnomodel in scala 1:43 (in basso) e di Mercury in scala 1:40.



Da sinistra le Aurelia B20 di FDS, Norev, Brumm e Solido, tutte in 1:43.

AURELIA, L'AUTO ITALIANA DI GRAN CLASSE, NON PERDE FASCINO NEPPURE IN SCALA

LA LANCIA AURELIA, AUTO DI FASCINO E ALL'AVANGUARDIA NELLA TECNICA, HA INTERESSATO NUMEROSI PRODUTTORI DI AUTO IN MINIATURA CHE HANNO RIPRODOTTO ANCHE LE FAVOLOSE FUORISERIE, CHE ERANO REALIZZATE SUL PIANALE DEDICATO AI CARROZZIERI

di Bruno Libero Boracco

Latorinese Mercury realizzò ben due modelli in metallo pressofuso dell'Aurelia B10, la prima serie. Quello di maggiori dimensioni era in scala 1:40 circa, senza riproduzione della vetratura e degli interni come era normale all'epoca, ma la linea era ben interpretata. Tutti i pochi dettagli erano ricavati nello stampo: mascherina anteriore, paraurti, sede della targa, mentre i fari anteriori dalla foggia elegante, erano stampati a parte in metallo e inseriti nella carrozzeria. I fanali, la griglia del radiatore ed i paraurti erano evidenziati con un tocco di vernice argento. Nel catalogo Mercury c'era anche il simpatico modello in scala 1:80, anche lui abbastanza fedele al soggetto, interamente verniciato e senza alcuna pennellata colore argento sui dettagli. La Pinotti, azienda produttrice di giocattoli in latta, mise in vendita una discreta Aurelia prima serie con carica a molla, attualmente un pezzo difficile da reperire. L'Aurelia B12, l'ultima della serie delle berline Aurelia, interessò parecchi anni fa il marchio artigianale R Modelli che, con la tecnologia dell'epoca, realizzò una riproduzione in scala 1:43 non molto fedele. Da notare che questo modello e quello realizzato dalla PB Model, anch'esso in scala 1:43, sono tuttora le uniche B 12 in miniatura. Molto tempo dopo l'azienda lombarda Tecnomodel si dedicò al soggetto Aurelia B10 con mano felice, mettendo nel suo programma un accurato modello in resina, con parti in metallo fotoinciso, in scala 1:43 e fornito persino dei pneumatici a fianco bianco, un obbligo all'epoca per le auto ele-

ganti. Si dovettero attendere parecchi anni prima di potere mettere in collezione una bella riproduzione a prezzo accessibile dell'Aurelia B10 e ciò avvenne grazie all'iniziativa editoriale della casa editrice Hachette, che incaricò una delle migliori aziende di modellismo, la francese Norev, di riprodurre per la serie Lancia Story Collection non solo l'Aurelia berlina, ma anche le varianti B20 coupé 1951, B24 spider 1954 e il concept Florida II, del 1957, auto personale di Battista Pinin Farina. Per tutti i soggetti venne utilizzato il metallo pressofuso e parti in plastica che nel caso dei paraurti e della mascherina erano cromate. Strano destino quello della Norev in quanto negli anni '60, quando utilizzava solo la plastica, mise in vendita un buon modello in scala 1:43 della Lancia Aurelia B20, che rimase per anni l'unica miniaturizzazione disponibile di tale auto. Era una riproduzione che per l'epoca era già ben dettagliata avendo la vetratura e parti in plastica cromata come la mascherina anteriore, i fari, i paraurti. Questo stampo era così adeguato che anni dopo la Eligor lo utilizzò, sia pure con qualche modifica, come le ruote più realistiche, la mascherina anteriore con grigliatura differente e la riproduzione dell'interno che nel modello di Norev mancava. Anche il primo produttore nazionale di modelli in scala artigianali, Francesco Di Stasio, per il suo marchio FDS realizzò una B20 in metallo bianco da montare discretamente riuscita. Ad inizio anni '80 la Brumm mise in catalogo una B20 che colmò un vuoto nelle vetrine dei collezionisti appassionati del pre-

stizioso marchio Lancia. Si trattava di una miniaturizzazione in scala 1:43 realizzata con la tecnica della pressofusione, fornita di una riproduzione abbastanza accurata degli interni e di molte parti applicate in plastica cromata. Con il tempo all'allestimento stradale vennero affiancate delle varianti: Mille Miglia 1951, Carrera Panamericana 1951, 24 Ore di Le Mans 1951 e 1952, primo posto Rallye di Monte Carlo 1954. In tempi successivi e per un'iniziativa promozionale della Lancia, la francese Solido miniaturizzò con cura una bella B20 prima serie, che veniva venduta in una elegante scatola metallica. In seguito lo stesso modello, in un'altra colorazione, venne commercializzato direttamente dalla Solido con una confezione tradizionale. L'orientale IXO, in tempi a noi vicini, inserì nel catalogo una bella B20 del 1953, sia stradale che nell'allestimento vittorioso del Rally di Monte Carlo del 1954. La cura dei dettagli in questo modello in scala 1:43 è accentuata dai particolari in metallo fotoinciso e dall'accurata verniciatura. L'Aurelia B20 fece parte del programma di uno di produttori artigianali più noti, la ABC Brianza, che ebbe nel suo programma la B20 in scala 1:18, in resina con parti in metallo fotoinciso. La lombarda Tecnomodel, sempre in scala 1:18, in resina, ebbe nel suo programma la B20 nella variante elaborata anche esternamente dalla Lancia stessa: B20 Carrera Panamericana 1952, 24 ore di Le Mans 1952, Mille Miglia 1952, Targa Florio 1952. Un'altra sorte venne destinato al soggetto Aurelia B24. Probabilmente il primo modello in scala fu quello in 1:43 in metallo della torinese Idea3, certo non molto fedele nell'interpretare la prima serie, la B24 spider. In seguito

ci pensò la nostrana Bburago, allora in piena e proficua attività, a miniaturizzare in scala 1:18 in zamac la B24 spider, dotata di cofano motore, bagagliaio e porte apribili. In quegli anni era già un buon modello ed era disponibile anche nella variante Mille Miglia 1955 ed anche in kit preverniciato e dotato in questo caso di hard-top. Delle gradevoli Aurelia B24 spider in miniatura vennero proposte in scala 1:43 in metallo anche dalla Brumm, e dalla Grani&Partners per la serie "100 anni di auto italiane" di De Agostini. La Brumm ebbe in catalogo per la B 24 spider le varianti capottina chiusa, hard-top, Mille Miglia ed anche la B24 cabriolet. Anche l'orientale Spark si interessò alla B24, utilizzando la resina e la scala 1:43, mettendo in listino sia la B24 spider che la cabriolet. La Lancia Aurelia interessò molto anche i maggiori carrozzieri dell'epoca che realizzarono delle auto eleganti e sorprendenti. A questa tematica si interessò in modo particolare la ABC Brianza che dedicò la sua attenzione ai seguenti soggetti, tutti in scala 1:43 in resina: B 10 Giardinetta Viotti 1951, B52 PF 200 aperta 1953 e B52 PF 200 carrozzeria chiusa 1954, Aurelia Blue Ray II di Michelotti 1958, B55 Ghia 1955. La Mini Miniera di Cuneo un paio d'anni orsono commercializzò una splendida B52 PF 200 1952 in scala 1:18, in resina e ricca di dettagli. Cito anche l'olandese Matrix che nel suo vasto programma in scala 1:43 inserì la B56 Florida I 1956, progenitrice della Flaminia, la B50S cabriolet di Pininfarina 1950 e la B52 Junior Ghia 1952. Bella anche la B52 coupé Vignale 1952 di Avenue 43, realizzata con la consueta cura di questo produttore tedesco specialista delle auto particolari.



Aurelia B12 di R Modelli, 1:43.



Aurelia B10 prodotta da Norev per Lancia Story Collection di Hachette, scala 1:43.



Aurelia B21 Mille Miglia 1952, modello Norev per la collezione Mille Miglia Collection di Hachette, 1:43.



Aurelia B20 1951, Solido, 1:43.



Aurelia B20 di Norev, 1:43.



Aurelia B 20 1953, Ixo, 1:43.

Aurelia B20 vincitrice del Rallye di Monte Carlo del 1954, Ixo, 1:43.



Aurelia B20 corsa 24 Ore di Le Mans 1952, piloti Valenzano-Castiglioni, Tecnomodel, 1:18.



Aurelia B20 1951, di Norev per la Lancia Story Collection di Hachette, 1:43.



Aurelia B20, Brumm, 1:43.



B20 1957, ABC, 1:18.



Aurelia B20 convertibile, Brumm, 1:43.



B20 "l'affaire Tournesol, della collezione Tintin di Atlas, 1:43.



Aurelia B24 spider, Idea3, 1:43.



Aurelia B24 spider, Bburago, 1:18.



Aurelia B24 spider, Grani & Partner per la serie 100 anni di Auto Italiane di DeAgostini, 1:43.



Aurelia B24 spider, Norev per la serie Lancia Story Collection di Hachette, 1:43.



Aurelia B52 Pininfarina 1950, Matrix, 1:43.



Aurelia Florida I 1956, Matrix, 1:43.



Aurelia PF 200 1952, La Mini Miniera, 1:18.



Aurelia Blue Ray II Nardi-Michelotti-Vignale 1958 in scala 1:18 e 1:43, ABC.



Aurelia B52 PF 200 1954, ABC, 1:43.

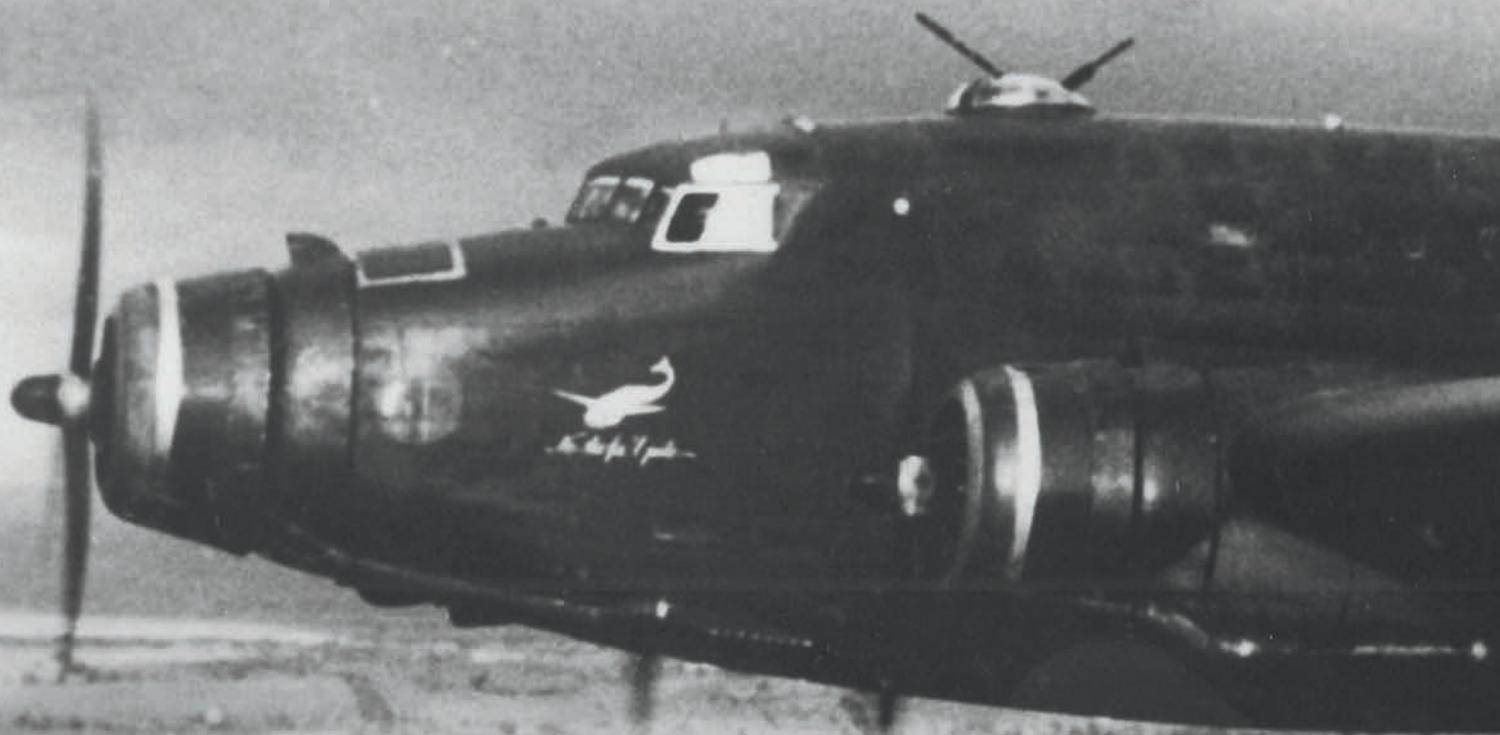


Aurelia B55 Ghia 1955, ABC, 1:43.



Aurelia Giardinetta Viotti 1951, ABC, 1:43.

SAVOIA-MARCHETTI SM 82, IL “MARSUPIALE”



Per le esigenze di trasporto e bombardamento a largo raggio della Regia Aeronautica, nasce nel 1939 il nuovo velivolo progettato da Alessandro Marchetti.

Derivato dal bellissimo SM 75 civile, di cui riprende la struttura mista - ala in legno e fusoliera in struttura a tubi metallici - l'SM 82 presenta quest'ultima notevolmente ingrandita, ridisegnata e articolata su due livelli di pavimento, in grado di accogliere carichi di grandi dimensioni. Sono proprio queste sue caratteristiche a rendere il velivolo un multi-impiego che permette, per un certo periodo, di mantenere i collegamenti e i rifornimenti con i possedimenti nei territori dell'Impero, fino a quando questi ultimi non verranno perduti per via degli eventi bellici.

Il ruolo dei primi prototipi è quello del trasporto: solo nel prosieguo, a conflitto iniziato, viene equipaggiato come bombardiere a lungo raggio e il primo impegno strategico lo vede sulle basi inglesi di Gibilterra e Malta.

L'azione più eclatante di cui è protagonista il velivolo avviene il 18 ottobre 1940 quando una formazione di quattro SM 82, al comando

del Ten.Col.Pilota Ettore Muti, decollati da Gadurrà in Egeo, si portano sulle raffinerie inglesi di Manaua (Isole Barhein) nel Golfo Persico ed effettuano il bombardamento di queste che, non aspettandosi un tale evento, sono illuminate a giorno. Il volo prosegue e, dopo aver percorso senza scalo, in 15 h e 30', 4200 km, gli aerei atterrano a Zula (Eritrea, Africa Orientale Italiana), da dove rientrano in patria. L'azione, eccezionale a livello tecnico, è più che altro dimostrativa dal punto di vista bellico ma, oltre ad evidenziare l'efficienza e la possibilità del velivolo a effettuare voli su lunga distanza, conferma la preparazione dei nostri equipaggi.

L'IMPIEGO CIVILE- LA L.A.T.I. LINEE AEREE TRANSCONTINENTALI ITALIANE

La Società, costituita l'11 settembre 1939, effettua il primo volo il successivo 21 dicembre sulla rotta Roma-Rio de Janeiro con scali intermedi a Siviglia, Lisbona, Villa Cisneros, Isola del Sale (scalo tecnico) Recife, Rio.

L'istituzione della nuova compagnia aerea nasce come costola dell'A-

NATO COME TRASPORTO E BOMBARDIERE A LARGO RAGGIO,
SI È RIVELATO IL MIGLIOR VELIVOLO “TUTTOFARE” ITALIANO.
È RIMASTO OPERATIVO FINO AL 1960

di Umberto Anerdi

Una bella immagine di un SM 82 appartenente alla 603ª Squadriglia da bombardamento notturno, in volo.

la Littoria, al fine di assicurare un collegamento postale e passeggeri con l'America Meridionale dove sono presenti emigrati italiani residenti in Brasile, Argentina e Uruguay. Inizialmente vengono impiegati gli SM 79 e SM 83, successivamente, ravvisandosi la necessità di imbarcare un maggior numero di passeggeri, in attesa di velivoli più adatti all'impiego transoceanico, la L.A.T.I. richiede una versione specifica dello SM 82. Le modifiche riguardano in particolare l'aumento dell'autonomia, con l'installazione di due nuovi serbatoi, l'impianto di erogazione ossigeno ai posti passeggeri, la strumentazione di navigabilità e l'installazione di una toilette, mentre vengono sbarcate le attrezzature militari.

L'82, oltre ad una maggiore autonomia ha, rispetto all'S 79 ed al suo derivato S 83, la possibilità di imbarcare più passeggeri, pur risultando più lento nella velocità di crociera.

Con i mezzi di allora alcuni incidenti, più o meno gravi, sono inevitabili tuttavia l'attività procede con regolarità e, fino a che i voli non vengono sospesi per cause belliche, assommano a 68 le trasvolate transatlantiche effettuate con regolarità con questi velivoli.

L' ATTIVITÀ BELLICA

La necessità di disporre di un bombardiere strategico a grande autonomia fa sì che, quasi contemporaneamente all'uscita della versione da trasporto, il Governo solleciti l'approntamento di una versione militare armata con torrette difensive e gondola di puntamento, adatto anche all'attività aerolancistica dei paracadutisti.

Quest'ultima specialità viene sollecitata in particolare da Italo Balbo - all'epoca governatore della Libia - e sperimentata nella Colonia dove è in corso l'addestramento di reparti di paracadutisti libici.

All'inizio delle ostilità (10 giugno 1940) i dodici SM 82 presenti nei reparti vengono impiegati intensamente per il trasporto di truppe e materiali sulla rotta Catania-Bengasi. Il velivolo dimostra le sue grandi capacità di carico portando verso la Colonia africana pezzi di artiglieria, stazioni radio, proiettili da 75 e rifornimenti, con carichi massimi prossimi alle 7 tonnellate.

Anche l'isolata oasi di Giarabub viene nell'occasione rifornita per via aerea con gli '82 che caricano nel vano bombiero tutto quanto necessario alla sopravvivenza nell'isolato caposaldo italiano. ➤



Scena di vita operativa degli SM 82 della Regia Aeronautica: gli aeroconvogli di "Marsupiali" sostano nei campi africani dopo una pericolosa traversata a volo radente, dalla Sicilia alla Tripolitania, per sottrarsi alla caccia avversaria, trasportando truppe e ogni genere di rifornimenti. A destra, SM 82 in piena produzione di serie nella primavera del 1940 a Sesto Calende. Sotto, da sinistra, SM82 con matricole civili I-BAIA e colori della L.A.T.I. - Linee Aeree Transcontinentali Italiane - impiegato nei collegamenti con il Sud America. Questo SM 82 della 609^a Squadriglia porta evidenti i fori dei proiettili derivanti da uno scontro con la caccia avversaria. La struttura a traliccio, con rivestimento in tela e compensato, aveva il vantaggio (si fa per dire...) di poter essere sommariamente riparata con rappazzi, qualora non venissero ad essere colpiti organi vitali. Questo SM 82 in Russia nel 1943 porta le insegne della Luftwaffe. L'aviazione tedesca acquistò un centinaio di questi velivoli, molto apprezzati per le capacità di trasporto.



Già fin dalle prime settimane del conflitto si palesa la necessità di rifornire per via aerea le Colonie dell'AOI, rimaste isolate per effetto della avvenuta chiusura alle navi italiane del Canale di Suez, all'epoca controllato dagli inglesi.

I rifornimenti vengono effettuati in un primo tempo con gli SM 75 e SM 83 a grande autonomia ma con limitato carico utile. Dopo attenta analisi delle percorrenze e dei consumi di carburante per l'andata e il ritorno in patria, gli SM 82, che hanno superiori capacità di carico sia come volume sia come peso trasportabile, vengono modificati con l'aggiunta di due serbatoi supplementari da 1300 litri di carburante ed uno da 200 litri per l'olio. Con questi lavori di adattamento iniziano i primi voli trasporto sulla rotta Roma-Bengasi-Gura (Asmara). A questi collegamenti, che richiedono notevoli capacità operative da parte degli equipaggi, comportando lunghi voli notturni su territori ostili, si aggiungono i collegamenti con le Isole dell'Egeo, e con l'Albania. L'attività di volo verso l'A.O.I., rappresenta ormai l'unico legame di quelle Colonie con la madre patria, dove il Duca d'Aosta Amedeo di Savoia combatte una guerra ormai fatalmente destinata ad essere persa.

Tra l'inizio delle ostilità e la definitiva caduta del sogno imperiale dell'Italia, gli '82 trasportano in Africa ben 51 aerei da caccia Fiat CR42, smontati e con i loro motori di ricambio, oltre a tutti i materiali indispensabili a quelle colonie isolate, effettuando la massima parte dei 330 voli (andata e ritorno) in quanto l'attività svolta dagli SM 83 e SM 75 è limitata nel tempo per via della contenuta capacità di carico. Nell'ultima fase della guerra sul fronte africano, prima della perdita definitiva anche della Libia, quel fronte vede ancora gli SM 82 protagonisti degli ultimi disperati tentativi di trasportare colà

quanto indispensabile alla sopravvivenza delle nostre Forze Armate. Con le note vicende dell'armistizio chiesto dall'Italia agli Alleati Anglo Americani l'8 settembre 1943, i nostri velivoli da trasporto sono quasi tutti schierati sugli aeroporti del centro-nord e i tedeschi occupanti hanno buon gioco ad incorporare tutti questi stormi nella Luftwaffe anzi, apprezzando molto l'S 82, ne fanno proseguire la produzione dalla SIAI Marchetti fino alla fine del conflitto.

IL DOPOGUERRA

In conseguenza del Trattato di Pace firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, il numero dei nostri velivoli da trasporto ancora in linea nella neonata Aeronautica Militare (il TdP vieta espressamente il possesso di aerei da bombardamento), eccede quello consentito. Si pone il problema di conservarli tutti, evitando tentativi da parte di gruppi economici neo-costituiti allo scopo di acquisire le eccedenze a prezzi stracciati come surplus, per impiegarli in fantomatiche attività di trasporto di ortofrutticicoli (gli avventurieri del dopoguerra si contano a migliaia...). La soluzione per mantenere intatta la linea di volo viene trovata passando i velivoli in soprannumero sotto le insegne del Sovrano Militare Ordine di Malta che li impiega in attività umanitarie per il rifornimento di viveri e pacchi di soccorso della Croce Rossa alle popolazioni in difficoltà e per il trasporto di feriti a Lourdes, sempre con equipaggi di volo dell'Aeronautica Italiana.

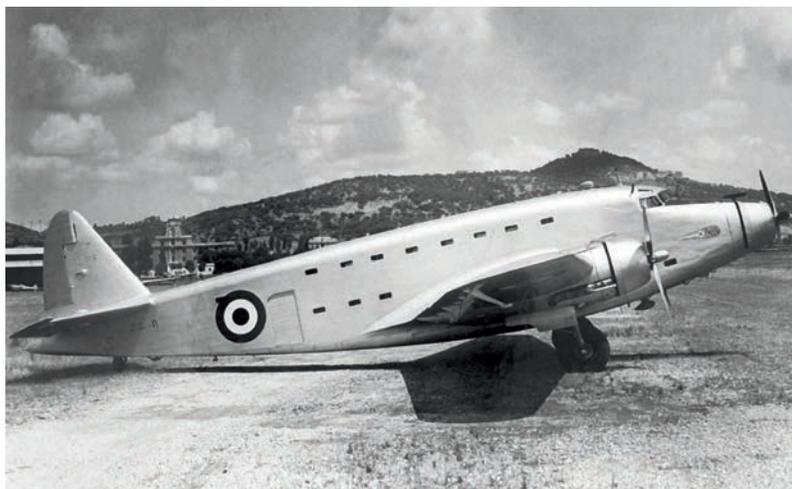
Questa originale soluzione viene accettata dalle potenze vincitrici consentendo di salvare i preziosi velivoli da trasporto scampati al conflitto e di mantenere intatte le relative squadriglie anche se con insegne miste. Aumentano solo le missioni umanitarie per conto dello S.M.O.M. come il trasporto di ammalati e di profughi.

Gli unici limiti dell'aereo sono rappresentati dalla modesta potenza dell'impianto motore, limite che ne ha caratterizzato tutta la vita operativa fin dall'inizio, anche se vi fu un tentativo di riequipaggiarne una parte, destinata al bombardamento notturno, con i radiali Piaggio PXIX da 1350 CV al decollo, tentativo abortito per i problemi tecnici sollevati da questo tipo di motore. Anche la soluzione di montare il nuovo Alfa Romeo A.R. 135 in luogo del consueto A.R. 128 non è sembrata una via praticabile in quanto il 135 da 1000 CV ha avuto una gestazione lunghissima e non è mai stato perfettamente a punto per via dei problemi di surriscaldamento dei cilindri della stella posteriore. Il surpotenziamento del A.R. 128 con etilizzatore permette di erogare 1000 CV al decollo per un breve periodo anche se, lo sforzo richiesto al motore, sia pure per il solo tempo di decollo, ne pregiudica l'intervallo tra le due revisioni (T.B.O., Time between overhaul) che nei motori nazionali del tempo è già abbastanza ridotto (150 ore) per via dei materiali "autarchici" utilizzati. Il problema della potenza viene risolto solo nel 1951 con il montaggio da parte della SIAI e della Agusta dei P&W Twin Wasp R-1830 da 1217 CV, in sostituzione degli Alfa Romeo. Un aumento della potenza installata di oltre 1000 CV e la maggiore efficienza dei motori americani, ha così permesso di prolungare la vita operativa dei gloriosi velivoli da trasporto nazionali fino a 1960. A partire dal 1955 verranno gradualmente sostituiti con i più giovani Fairchild C-119 di produzione USA.

L'autore ringrazia Gregory Alegi per il materiale fotografico



Sopra, sul teatro di guerra della Sicilia già occupata dagli Anglo-Americani, questo SM 82 dell'Aeronautica Co-Belligerente. Sotto, a sinistra, il vecchio Marsupiale torna a nuova vita nel dopoguerra dopo una completa revisione e la sostituzione dei motori AR 128 RC 18 da 860 CV con gli americani Pratt & Whitney Twin Wasp R 1830 da 1217 CV e l'adozione delle nuove porte da carico laterali in sostituzione dei portelloni ventrali (comodissimi ma considerati troppo "bellicosi" dal Trattato di Pace che vietava all'Italia il possesso di velivoli da bombardamento). A destra, il grande vano di carico superiore allestito per il lancio paracadutisti. In alto, al centro, i tralicci di forza con la rotaia sospesa ed il verricello per il sollevamento di carichi pesanti.



A sinistra, il percorso dei velivoli partecipanti alla missione offensiva sui pozzi petroliferi del Barhein dell'ottobre 1940. A destra, nel dopoguerra alcuni SM 82 vennero dati in carico al Sovrano Militare Ordine di Malta (S.M.O.M.) in quanto eccedenti il numero di velivoli consentito da Trattato di Pace. La soluzione, che permise di conservare l'intero parco degli aerei da trasporto, ebbe successivamente termine con l'adesione dell'Italia alla NATO.





FANTASIA E RARITÀ, UNA COLLEZIONE UNICA

PER I CASTAGNO LE UNICHE DISCRIMINANTI NELLA SCELTA DI UN PEZZO CHE ARRICCHISCA LA LORO COLLEZIONE SONO RARITÀ E ORIGINALITÀ. POI VALE TUTTO: PERIODO, CONDIZIONI, DIMENSIONI, CARATTERISTICHE TECNICHE, ESTETICHE E DIVERSE PRESTAZIONI. NE RISULTA UNA VARIETÀ DI MEZZI INCREDIBILE DA VEDERE TUTTI INSIEME

di Luca Marconetti

La collezione completa di tutti i modelli Oto Melara messa insieme da Elvio e Fabrizio Castagno.

Sotto, a sinistra, un Gambino del 1934, qui durante una trebbiatura all'antica. Venne realizzato dall'omonima fonderia di Chieri (TO) riprendendo le caratteristiche di un Lanz HR5 in riparazione presso l'officina dell'azienda. È uno degli 8 esistenti attualmente conosciuti. A destra, Titan del 1918, importato per la motoaratura di Stato.





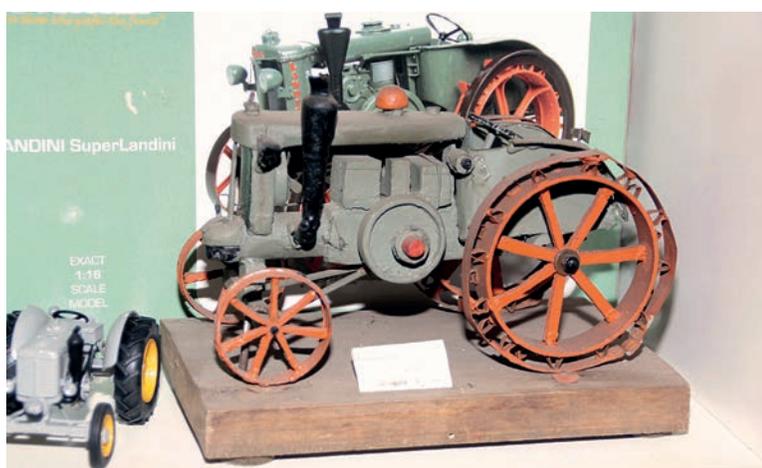
Elvio e Fabrizio Castagno sono padre e figlio, appassionati di motori e, come spesso accade quando queste passioni nascono, si coltivano, crescono e vivono in campagna, di mezzi agricoli di ogni genere, siano essi aratri, trattori, falciatrici o trebbie. Fin qui nulla di strano se non che, nella loro casa alle porte di Cavour, in provincia di Torino, famosa per le sue mele e per aver ospitato gli ultimi anni di vita di Giovanni Giolitti, oltre che i territori appartenuti alla famiglia dell'omonimo conte e statista Camillo Benso, i trattori sono circondati da una quantità di oggetti di qualsiasi tipo, collezionati soprattutto da papà Elvio (che ha anche un museo etnografico in un agriturismo vicino), sempre incuriosito e affascinato dalla meccanica e dal funzionamento dei marchingegni più disparati: caffettiere e macchine del caffè, targhe e tabelle smaltate di tutti i periodi, latte di oli, lubrificanti e combustibile, biciclette, torni, cricchetti, martinetti, utensili per officine, carrozzerie o per la campagna, lampade, lanterne e chi più ne ha più

ne metta. È quindi normale che, in un panorama simile, anche i trattori dei quali possiamo godere la vista, tutti ordinati nel cortile di casa e in una piccola area esterna, siano i più diversi e variegati fra loro, alcuni totalmente restaurati e certificati ASI, altri conservati nelle condizioni di origine altri in paziente attesa (assolutamente non causata dalla mancanza di cura dei proprietari quanto dall'estrema rarità dei modelli e, di conseguenza, difficoltà nel reperire e far ricostruire i ricambi) di essere ripresi e rimessi in funzione o rigenerati esteticamente, soprattutto grazie all'impegno e alla competenza di Fabrizio, con il prezioso aiuto del fratello Loris, "custode" della collezione di casa.

All'ingresso troviamo il mezzo più anziano, che è anche uno dei più imponenti e probabilmente il più raro. È infatti una macchina prodotta nel 1934 dai fratelli Gambino, un'azienda di Chieri, a pochi passi da Torino, oltre la collina che la delimita a nord-est, fonderia che nasce come costruttrice di macchine per l'enologia. ➤

Le centinaia di tabelle smaltate - insieme ad altri oggetti p4M (in restauro) - raccolte da Elvio nei mercatini e in giro per il mondo.
Da sinistra, Oto C40, motoaratrice Pavese Tolotti P4M, Super Orsi 40-45 CV e un francese Vierzon testacalda.





A sinistra, in alto, il Landini L55. Sotto, il modellino di un Velite realizzato da Fabrizio quando era ancora un bambino, in attesa di poter guidare quello vero del papà Elvio. Qui sopra, Vierzon H2 da 35 CV.

In estate l'azienda inizia ad avere la necessità di muovere dei convogli di trebbie e presse per la raccolta del grano in appezzamenti di loro proprietà o di aziende confinanti: quindi, copiano letteralmente la struttura di un Lanz HR5 (un esemplare del quale, tra l'altro, è anch'esso presente nella collezione Castagno, accanto a un HR2 22-28 CV, caratterizzato dal raffreddamento a ebollizione senza radiatori, giunto in collezione da Berlino in condizioni drammatiche e ora in avanzata fase di restauro) in riparazione presso la loro officina e ne costruiscono, secondo statistiche U.M.A. (Utenti Motori Agricoli), 17 esemplari, utilizzati internamente e poi alcuni venduti negli anni '50. Quello che abbiamo di fronte è uno dei soli 8 noti ancora esistenti, caratterizzato dal caratteristico assale anteriore desunto dal camion Fiat 18 BL. Affianco al Gambino troviamo una macchina più conosciuta ma non per questo più rara: è una Titan del 1918, importata dagli USA per la motoaratura di Stato che permettesse la ripresa della economia rurale nel primo dopoguerra. Rispetto all'omologo americano, è più corto e ha l'assale anteriore di una Fiat 700. Segue poi un modello piuttosto prestigioso, un Bubba UT6 da 35 CV, una vera e propria "fuoriserie delle campagne" allora come oggi.

Seguono poi una carrellata di modelli "necessari" in una collezione di mezzi agricoli che si rispetti: Super Landini e Landini L55 (uno dei primi, basato sul Landini 45, con stesso assale e cambio a 3 marce senza riduttore ma con cilindrata aumentata e potenza di 55-60 CV), Oto Melara (dei quali sono presenti esemplari di tutti i modelli, dal più anziano e piccolo, il "18" a tre ruote del 1949 fino al 45 CV bicilindrico, passando per 20, 25, 30 a quattro ruote e cingoli e 40 CV con ruote gemellate).

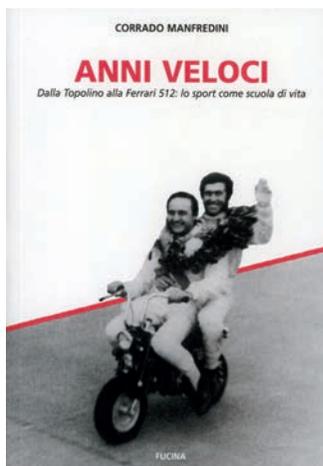
Ma le rarità non sono finite: seguono una Pavesi P4M del 1919, una delle sole 4 conosciute in Italia: è la famosa motoaratrice snodata realizzata su brevetto dell'ing. Pavesi Tolotti; un Super Orsi 40-45 CV, uno dei primi realizzato a Tortona, che riprende ancora la linea dei Lanz, distinguibile dal parafrangente aperto ma, proprio per la diatriba con quest'ultimo produttore che accusa Orsi di averlo copiato, presenta alcune modifiche come il radiatore frontale - che sarà poi una delle cifre stilistiche dei più importanti modelli Orsi - e non laterale; un maestoso Ford 8600, con motore 6 cilindri, classico trattore di grandi dimensioni degli anni '70 le campagne americane, uno dei pochi importanti in Europa, vera mosca bianca in Italia: si distingue dal "fratello" americano per il parafrangente squadrato in luogo di quello tondo; Field Marshall, macchina dalle straordinarie doti di traino e per la trebbiatura, all'epoca costosa e rara nel nostro paese: questo esemplare è passato di mano fra aziende agricole della provincia di Torino e Cuneo, dove verrà utilizzato perfino per azionare le pompe di irrigazione; da citare ancora due trattori francesi, piuttosto comuni in patria ma rarissimi da noi: un Vierzon H2 da 35 CV di prima serie - riconoscibile per i grandi fari "a occhio", il camino di scarico a imbuto, il posto di guida "chiuso" come i Landini e la sospensione a balestra trasversale - e un più compatto "testacalda" semi-diesel (confrontabile con il nostro Landini L25), uno dei pochi con documenti italiani poiché portato in Italia da un immigrato francese che lo farà reimmatricolare. Concludono la rassegna i due simpatici trattorini Lugli Lilliput e Raimondi Leprotto, modellini - alcuni costruiti da Fabrizio quando era ancora un bambino - e una ingente mole di documentazione cartacea non solo legata ai mezzi della collezione ma a tutto il magico mondo dei trattori d'epoca. ■

FUCINA, DUE BELLE NOVITÀ

Sono appena state presentate le ultime novità editoriali in campo motoristico di Fucina, una delle case editrici più eclettiche del nostro mondo. I libri che vi presentiamo questo mese sono "Il Furto dell'Entusiasmo" di Claudio Bonfioli e "Anni Veloci" di Corrado Manfredini. Il primo è un giallo brillante e agile, avvincente, uno di quei libri che vuoi leggere tutto d'un fiato per sapere chi è "il colpevole". A scriverlo è un radiologo con la passione per l'arte, l'automobile (specialmente le Alfa Romeo), le barche d'epoca da "scatenare" sulle acque dell'amato Lago Maggiore e, ovviamente, la scrittura. Sullo sfondo di località mondane e frequentate dalle più importanti aristocrazie europee e asiatiche, si consumano il furto di un quadro apparentemente di poco valore, una eterna partita a scacchi che assume valenze simboliche che via via si scoprono leggendo e le vite dei protagonisti, reduci di un'Italia scomparsa, quella della bellezza assoluta e della Dolce Vita. Il tutto collegato da scorrazzate, a volte avventurose, a volte romantiche, a bordo di alcune delle più belle auto di sempre. Il secondo libro è invece più incentrato sulla realtà e sui motori: la storia di un costruttore edile che si appassiona tanto alle corse da volerne diventare parte (fra le partecipazioni ci sono anche Mille Miglia e 24 Ore di Le Mans) ma non solo, cogliendole come occasione per "imparare la vita", lasciarsi ispirare non solo per pilotare un'automobile e vincere ma anche per affrontare la quotidianità, accorgendosi che i sacrifici, il rigore e la rigidità che ci vogliono per conquistare una gara, sono il fondamento della vita. In definitiva, il racconto di Manfredini diventa una cavalcata nella sua gioventù e in quella della generazione, con sullo sfondo la passione viscerale per i motori e l'emozione di poter guidare auto "del cuore" come la Topolino o da sogno come la Ferrari 512, evocando esperienze, aneddoti, compagni e personaggi incontrati in un percorso entusiasmante.



"Il furto dell'Entusiasmo"
di Claudio Bonfioli, Fucina Editore,
testo in italiano, 106 pagine, 12 €.

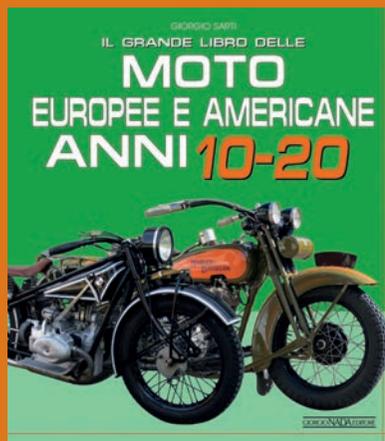


"Anni Veloci" di Corrado Manfredini,
Fucina Editore, testo in italiano,
foto b/n e colori, 250 pagine, 20 €

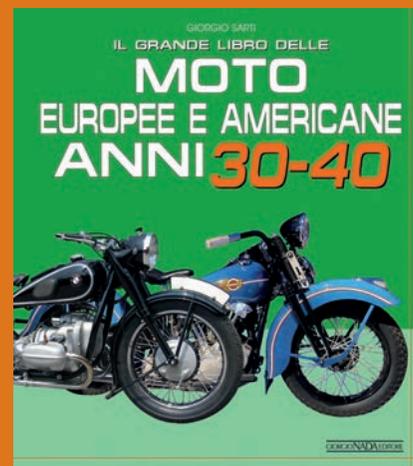
LE MOTO DI UNA VOLTA NELLA COLLANA DI GIORGIO SARTI

Continua con successo l'ampliamento della collana "Il grande libro delle Moto" edita da Giorgio Nada Editore e curata da Giorgio Sarti, grande appassionato e conoscitore delle due ruote a 360°, l'autore italiano che ha pubblicato il maggior numero di libri sull'argomento. I nuovi titoli sono entrambi dedicati a moto anteguerra, quelle europee e americane degli anni '10 e '20 e quelle degli anni '30 e '40, quattro decenni intensi. I primi due caratterizzano gli albori del motociclismo e per questo già ricchi di fascino: per la prima volta non siamo più di fronte a biciclette con piccoli motori ma a vere e proprie "motociclette", con tutte le loro caratteristiche

innovative. BMW, DKW, NSU, Terrot, Peugeot, Motobécane (in Europa), Harley e Indian, Pierce, Ace, Henderson, Cleveland (negli USA) contribuiranno al mito delle straordinarie "Sottocanna". I secondi sono invece caratterizzati da modelli più potenti, da linee più sinuose con i serbatoi sopra il telaio e dall'aspetto più importante e incisivo. I marchi europei sono gli stessi ma le gamme diversificate e dedicate a qualsiasi utente mente negli USA, il crollo di Wall Street del 1929, lascia spazio alle leggendarie Harley Davidson e Indian.

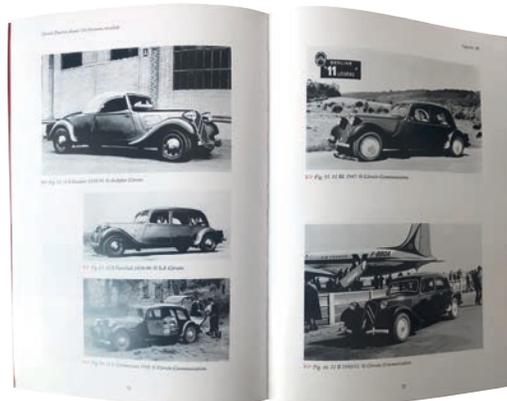


"Il Grande Libro delle Moto Europee e Americane anni '10 e '20 (Vol I), anni '30 e '40 (Vol II)"
di Giorgio Sarti, testo in italiano,
foto b/n e colori, 250 pagine
circa a volume, 44 € a volume

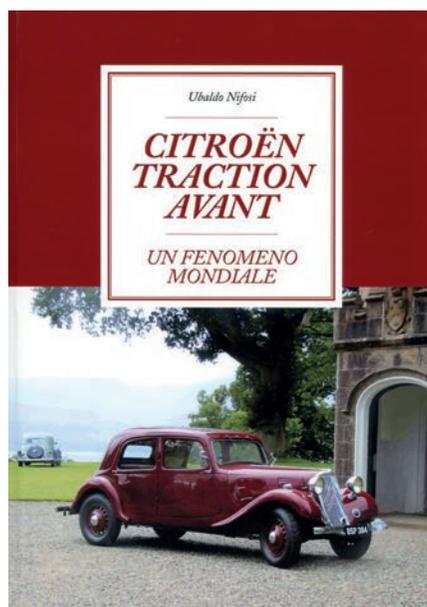


IL NUOVO PUNTO DI RIFERIMENTO SULLA TRACTION AVANT

Ubaldo Nifosi, esperto di marca Citroën, specialmente del modello Traction Avant, ha recentemente completato la revisione e l'arricchimento del suo testo di riferimento, appunto dedicato alla rivoluzionaria vettura di prestigio a trazione anteriore del Double Chevron. L'approccio al modello è quello del racconto, puntuale e preciso, serie per serie, modifica per modifica, di un "fenomeno mondiale", ripercorrendone le tappe principali: la genesi, pionieristica, il progetto, con il coinvolgimento di geni come lo scultore Flaminio Bertoni e poi la produzione e la distribuzione, molto vasta anche fuori dalla Francia, e durata dal 1934 al 1957. In totale ci troviamo di fronte a un'opera piacevole da leggere e sfogliare, suddivisa in 28 capitoli, dove a parlare sono anche i bellissimi disegni tecnici, gli spaccati, gli esplosi, gli schemi, le tavole esplicative e, ovviamente, le circa 250 fotografie dell'epoca.



"Citröen Traction Avant. Un fenomeno mondiale" di Ubaldo Nifosi, autoprodotta,
testo in italiano, foto b/n e colori, 208
pagine, 48 €. Per acquisto scrivere a
garagetractionavant@libero.it o visitare il sito
www.garagetractionavant.it





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!!



BORRACCIA TERMICA € 20.00

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.

NOVITÀ € 4.00

PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA

Pratico profumatore prodotto in esclusiva con Ma-Fra con i colori dell'ASI, al fresco e delicato profumo di talco "auto nuova", con clip per agganciarlo alla bocchetta di areazione dell'abitacolo. Dimensioni cm 6x3



€ 8.00

PORTACHIAVI

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



SPILLA/PIN DA GIACCA € 4.00

Scudetto ASI in ottone, finitura color oro Smaltato a piu' 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 SPECIALE!
Libro + Modellino Lamborghini Miura
EDIZ. LIMITATA a soli € 99

ZAINETTO MULTITASCHE

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



€ 25.00

Per l'intera collezione visita il sito www.osiservice.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



€ 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)

€ 48.00



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

NOVITÀ

€ 180.00

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

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



€ 180.00

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

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

€ 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



€ 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

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.



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.

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. 1,40.



€ 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.



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

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

ASI BOOKSHOP

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

OFFERTA SPECIALE: 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	€ 29,00 <input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Beige (logo ASI in similpelle)	
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	€ 29,00 <input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Blu petrolio (logo ASI in similpelle)	
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 <input type="checkbox"/>
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 <input type="checkbox"/>
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 <input type="checkbox"/>
CAPPELLINO BASEBALL in spandex tessuto tecnico		
<input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu Royal		€ 13,00 <input type="checkbox"/>
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 <input type="checkbox"/>
GEMELLI CON LOGO ASI in metallo dorato		€ 15,00 <input type="checkbox"/>
(rif. foto ASI SHOP maggio 2020) in argento 925/000		€ 65,00 <input type="checkbox"/>
MODELLINO LAMBORGHINI MIURA P400S del 1969		€ 48,00 <input type="checkbox"/>
OROLOGIO CRONOGRAFO MODELLO GRIF		€ 140,00 <input type="checkbox"/>
OROLOGIO UNISEX		€ 95,00 <input type="checkbox"/>
OROLOGIO AUTOMATICO SUB JUBILEE art. OR00003		€ 180,00 <input type="checkbox"/>

OROLOGIO AUTOMATICO SUB OYSTER art. OR00004 novità	<input type="checkbox"/> Ghiera Verde <input type="checkbox"/> Ghiera Blu/Nero	€ 180,00 <input type="checkbox"/>
OROLOGIO CRONOGRAFO LOCMAN per ASI 50° offerta		€ 220,00 <input type="checkbox"/>
COPRI CAPOTE per cabrio e spider		€ 68,00 <input type="checkbox"/>
COPRI AUTO ASI		
Tg. 1: Vetture Piccole da mt. 2,55 a 3,20 di lungh.		€ 85,00 <input type="checkbox"/>
Tg. 2: Vetture Medie da mt. 3,10 a 4,00 di lungh. SW fino a mt. 3,60.		€ 120,00 <input type="checkbox"/>
Tg. 3: Vetture Medio/Grandi da mt. 3,70 a 4,50 di lungh. SW fino a mt. 4,20.		€ 135,00 <input type="checkbox"/>
Tg. 4: Vetture Grandi da mt. 4,30 a 5,10 di lungh. SW fino a mt. 4,85.		€ 150,00 <input type="checkbox"/>
COPRI AUTO ASI mod. ELITE Rosso <input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/>		
Tg. 1: Vetture Piccole da mt. 2,55 a 3,20 di lungh.		€ 115,00 <input type="checkbox"/>
Tg. 2: Vetture Medie da mt. 3,10 a 4,00 di lungh. SW fino a mt. 3,60.		€ 155,00 <input type="checkbox"/>
Tg. 3: Vetture Medio/Grandi da mt. 3,70 a 4,50 di lungh. SW fino a mt. 4,20.		€ 175,00 <input type="checkbox"/>
Tg. 4: Vetture Grandi da mt. 4,30 a 5,10 di lungh. SW fino a mt. 4,85.		€ 195,00 <input type="checkbox"/>
BORRACCIA TERMICA IN ACCIAIO - 740 ml <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Argento		€ 20,00 <input type="checkbox"/>
CAR BADGE PER RADIATORE Grande (90x80) <input type="checkbox"/>		€ 35,00 <input type="checkbox"/>
Piccolo (65x58) <input type="checkbox"/>	novità	€ 30,00 <input type="checkbox"/>
ZAINETTO MULTITASCHE		€ 25,00 <input type="checkbox"/>
PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA novità		€ 4,00 <input type="checkbox"/>
PORTACHIAVI <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu		€ 8,00 <input type="checkbox"/>
SPILLA/PIN DA GIACCA		€ 4,00 <input type="checkbox"/>
BORSONE VINTAGE WEEKEND		€ 48,00 <input type="checkbox"/>
COVER PER SMARTPHONE <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu		
Modello.....	verifica su www.asiservice.it i modelli disponibili	€ 19,00 <input type="checkbox"/>

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

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, volanti 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, volanti, ecc.

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

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

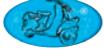
Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Tutti i ricambi originali, nuovi e usati, qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi, disponibilità ricambi anche per marche prestigiose europee.

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

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



SCONTO SOCI FMI

SCONTO SOCI VESPA CLUB



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



Navalinea sport
guarnizioni speciali

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



Kit Freno a Disco Topolino e 500

KIT POMPA MINISERVO

FIAT 500 D/F/L/R	AUTOBIANCHI AT12
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, volant 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. Assicriamo 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 Cistalia, 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, Tracton 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.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com. Restauro integrale di meccanica Citroën classiche: Tracton Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

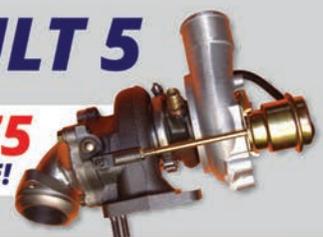


SAITO
 WWW.SAITO.IT
 SHOP.SAITO.IT
 INFO@SAITO.IT
 071 715693



SPECIALE RENAULT 5

KIT TURBO SR175
 PRESTAZIONI SPORTIVE!



CARTER TURBINA
 REVISIONA IL TURBO DI SERIE!

"30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA SOVRALIMENTAZIONE"

e elvezio esposito
 Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO



Tappezzeria 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 - elvezioblog.wordpress.com

Siamo presenti anche su **YouTube** con un nostro canale per spiegarvi passo passo, tutto sugli interni delle vostre auto!

(www.youtube.com/user/ElvezioEsposito)

#MADEINITALY - #ELVEZIOESPOSITO
 #COMPRIAMOTTALIANO

TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI A 200 EURO

METALFLASH

RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE

SCROMATURA E SNICHELATURA ELETTROLITICA, DECAPAGGIO NICHELATURA OPACA, RAMATURA, NICHEL LUCIDO E CROMO. PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA DI QUALSIASI METALLO. RIPARAZIONE SERBATOI AMMACCATI, CROMATURA ZAMA.

PREVENTIVI ONLINE: enniopesce74@gmail.com
 Via E. Barone 11, 31030, Dosson di casier (TV)
 TEL. 0422/633301 CELL. 328/6744153



NPM Citroën 2CV Service S.R.L.



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...

In base alle future disposizioni governative Vi faremo di nuovo sapere quando e dove trovarci nelle fiere che si svolgeranno.

NUOVI RICAMBI NEL NOSTRO WEBSHOP!

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

7. AUTOMODELLI

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

8. AUTORADIO

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

9. CAPOTE

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

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com. Disponibilità immediata di capote in versione originale elettrosaldate, in tessuto, tela doppia gommata 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 riparazioni interni attuali e d'epoca, con tessuti skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

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

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

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

10. CARBURATORI

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

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069 020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it. Ricostruzione e manutenzione carburatori, nuovi e revisionati, di tutte le marche, normali e sportivi, compresa la meccanica d'auto d'epoca.
British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Tutti i ricambi per carburatori S.U.; servizio messa a punto e restauro carburatori S.U.
GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Distributori di ricambi per carburatori S.U.; carburatori in rotazione, pronta consegna per ogni autovettura inglese equipaggiata S.U., Zenith-Stromberg.

GABRIERI 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 Alfa anni '60-'70 e ruote a raggi e in lega.

Borghetti 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 1/2 "10" fino a 7x13". Gomme da 10"-12"-13". Cerchi in lega per la Mini BMW. Consulenze e preventivi gratuiti.
EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità di cerchi e ruote per auto nazionali ed estere dal 1930 al 1980.

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

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

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

Tassi Davide - FE - Tel. 347 2511545 - www.cerchiautodepoca.com - 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.

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

COSTRUZIONE:

- Radiatori in rame
- Radiatori nido d'ape
- Radiatori alluminio

CDR ITALIA

RADIATORI E SCAMBIATORI DI CALORE

TEL: 0574 1940369
WWW.CDRITALIA.IT
INFO@CDRITALIA.IT

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.

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.



GIOLITTI



+39 3391464360

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

dal 1940

giolittiricambiautodepoca.com

SEGUICI SU



Tanti nuovi ricambi auto classiche ed instant classic italiane

12. CILINDRI

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

13. COLLEZIONISMO

Automobilista Marcello - 334 8607277 - arcaba.marcello@gmail.com - www.automobiliamarcello.com. Ampia disponibilità di distintivi, stemmi, portachiavi e oggetti smaltati, rari e introvabili e libretti uso e manutenzione.

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

14. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel. / Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di ricambi per Abarth 595, 695, 850, 1000, Fiat, Lancia e Alfa anni '55-'70. Cerchi e gomme anni '50-'75: Campagnolo, Abarth e altri modelli, a raggi e in lega.

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Tutti ricambi originali e o di riproduzione di alta qualità di meccanica e di carrozzeria per Porsche 356.

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Ricambi e accessori orig. 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 bronzine, guarnizioni, valvole per tutti i tipi di Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa e Fiat.

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

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

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

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

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

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

Brusa - Il mondo delle Mini - FC - Tel. 348 7419838. Hobbista-scambista dispone di alberi motore, monoblocchi, testate, pistoni, carburatori, kit potenziamento, collettori di scarico speciali LCB originali e marmite RC 40 ad alto rendimento. Assetti modificati, bracci per camber negativi ed ammortizzatori originali SPAX. Disponibili kit di potenziamento per la nuova Mini BMW. Consulenze **Casa del Contachilometri - BO - Tel. 051 552274 - Tel./Fax 051 521140.** Restauro, riparazione e vendita di strumentazione e cruscotti di auto e moto classiche e sportive; cruscotto per Fiat 500, 600, 850, 1000 e derivate, Giannini e Abarth, ampia disponibilità di articoli a magazzino.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Disponibilità di ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carrozzeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhette identificative, manuali di riparazione e caratteristiche tecniche originali. Solo ed esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi. **Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. 031 933663 - Fax 031 3530453 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@libero.it.** Tutti i ricambi per Jeep militari-Fiat AR 51 59-AR76-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.

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 faro, 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 - europaamerica@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 (volantini, 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

RICAMBI MGA - MGB - MGC
MG TD-TF - MG MIDGET

COMPONENTI MOTORE	COMPONENTI SPINTEROGENO E ACCENSIONE	PARTI ELETTRICHE	RICAMBI CARBURATORI E ALIMENTAZIONE

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

GBAUTO
di Gion Battista Salerno

TAPPEZZERIA
AUTO D'EPOCA & TAPPETI
Conforme agli originali

www.gbauto500.it
Via G.Matteotti, 308 - Vittoria (RG) Sicilia
Maurizio: 339.5369280 - Gion Battista: 331. 9785571
e-mail: gbauto500@alice.it

R.C. snc di Renato Cicia & C.

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

• Pannelleria • Braccioli
• Cielo • Capotes
• Moquette

"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

via delle industrie, 10 - 31010 Onè di Fonte (TV) - Tel. e Fax 0423 949614
pec: ro-ciciasnc@legalmail.it - info@ro-cicia.com - www.ro-cicia.com

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
it. Ampia disponibilità di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manicotti radiatore e filtri aria e olio per Fiat, Alfa Romeo, Lancia 1940 - 1970. Tutti ricambi nuovi.

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

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

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail:info.ilsorpasso@gmail.com - [Stores.ebay.it / ilsorpassoricambiatodepoca](http://Stores.ebay.it/ilsorpassoricambiatodepoca). 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 - mar@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 - commerciale@tm-motori.it - www.tm-motori.it. Ampia disponibilità di ghiera, modanature, maniglie, paraurti, parabrezza, interni, ecc... più altri componenti di meccanica e carrozzeria, per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 388465 - www.ricambijep.com - turi@ricambijep.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 - 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 - giancarlovalla@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@cromaturarabon.com - www.cromaturarabon.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 - www.oldbearings.com - info@oldbearings.com. Qualsi-

asi cuscinetto non più in produzione per auto d'epoca dal '20 al '70 (su mozi 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 cessata produzione per auto classiche nazionali dagli anni '20 in poi.
M.A.R.A. - MI - Tel. 02 33 11 747 - Fax 02 3319313 - mar@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 - amerigo@libero.it. Impianti frenanti completi di auto nazionali fino agli anni '70.

C.R.S. Centro Restauri Storici

F.lli Tramontana Esperienza Pluritrentennale

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

Restauro cromature di auto e moto d'epoca con riporto di rame a spessore

METODO TRADIZIONALE ALTA PROFESSIONALITÀ

www.galvanicapartenopea.com
info@galvanicapartenopea.com

Galvanica

PARTENOPEA

SAREMO PRESENTI ALLE SEGUENTI FIERE:
 PADOVA - 22 OTT 2020
 LIONE - 6 NOV 2020
 BRUXELLES - 20 NOV 2020
 TORINO - 30 GEN 2021
 STOCCARDA - 5 FEB 2021

Via Agrigento, 4 - 80025 - Casandrino (NA) - Tel. Fax: 081 737 23 25

ByMont

di Luigi Montani

Restauri conservativi in pelle per auto d'epoca e moderne

Eseguiamo con competenza e professionalità il restauro degli interni mantenendo la pelle originale. Usurati dal tempo, danneggiati, scoloriti, macchiati o semplicemente invecchiati, dopo il nostro intervento torneranno nuovi!!!

Mob.: +39 337 604555
montaniluigi@alice.it

Prima

Dopo

ORAM

1951

SOSPENSIONI Snc

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

SOSPENSIONI

CENTRO FRENI

COMPONENTISTICA

(anche su misura)



Dragon



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

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965
 ... qualunque pratica
 ... per qualsiasi veicolo
 ... di ogni età

DEMOLITI e RADIATI
PROVENIEN. ESTERA
ORIG. SCONOSCIUTA
COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it
TEL. 02 96320107



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

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 ultratrentennale.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, cilindretti, dischi freno, servofreni e tubi per impianti Girling, Dunlop e Ate per tutte le Alfa Romeo dalla 1900 alla 75 anche solo kits di revisione qualità, pastiglie freno originali Alfa Romeo, kit frizione completi, pompe frizione e cilindretti ripetitori.

Formula Vintage - PO - Tel : 338 8520140 www.formulavintage.it - info@formulavintage.it. - Ampia disponibilità di pompe, cilindretti, tubi, pasticche, 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 italiana e straniera - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

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 italiana e straniera, 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, copie 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, spingidischi, cuscinetti a crociera, trasmissione per auto italiane Alfa Romeo, Fiat e Lancia dalle origini al 1970.

Fortè 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, spingidischi, cuscinetti reggispinta, giunti albero di trasmissione, crociera, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '40 '70 - Tutti ricambi nuovi.

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

Agenzia Autosprint - CR - Tel. 0373 84850 - Fax 0373 252514 - www.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazioni e riscrizioni auto e moto d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficoltà - Revisioni veicoli ante anni '60.

Studio Nicolini Bruno Snc - RE - Tel. 0522 558130 - Fax 558131 - paolo@nicolinibruno.it. Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà dal 1962.

Il Lamierista di Trevisi



Restauratori Automobili d'Epoca

Prototipisti e battilastra - 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

p.i.v.a. 0151-4810389

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
Fregi cromati cofani Lambretta LD tutte le versioni	€ 60,00
Sella anteriore in pelle completa Lambretta A(m) prima serie	-su richiesta- € 240,00
Contakn rettangolare Lambretta LD '57	€ 50,00
Portaruota meccanismo scorrevole Lambretta LD '57 nichelato € 80,00	cromato € 110,00
Sella completa bicolore Lambretta J50cc. 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

Porsche 356

TANNER

Offriamo:

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

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

M & C

INJECTION SPECIALIST

revisione iniezioni
 K e KE Jetronic

www.revisionek-jetronic.com

V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792



TuttoLambretta

**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

22. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it
Ampia disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1950.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 - ore serali e w.e. - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it
Ricambi elettrici per vetture dal '40 in poi di ogni tipo: motorini, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria sciolta.

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma - Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com
Cavi candele per tutte le autovetture italiane ed europee, impianti elettrici completi di auto italiane anche su campione nel pieno rispetto dell'originalità, ampia disponibilità di fanaleria in genere dalle origini agli anni '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, fanalini 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 - casarinalfa@hotmail.com
Fanalini 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, minuteria impianto elettrico, pompe benzina elettriche ed elettroniche, solo ed esclusivamente per Alfa Romeo.

Casini Geri - FI - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauro di parabole fari di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 - Fax 041 5301669. Per Ferrari Dino e Fiat Dino modelli 246 - 208 - 308: parti di meccanica, carrozzeria e impianti elettrici. Reperibilità di tutto il materiale Ferrari.

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità fanaleria marche nazionali ed estere anni '30 - '70.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Ampia disponibilità di fari, fanali, 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 - info.ilsorpasso@gmail.com - Stores. ebay.it / ilsorpassoricambiautodepoca.com. 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 fari, fanalini, frecce, devioluci, etc. per vetture Lancia d'epoca.

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento di magneti e bobine per autovetture, motocicli, scooter, trattori, ciclo-motori ecc... Riavvolte anche in olio (a richiesta). 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. Materiale vario e di vari marchi quali: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergitristallo 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 / www.tmmotori.it - commerciale@tm-motori.com / www.tmmotori.com. Ampia disponibilità di fari, fanalini, frecce, devioluci e altro materiale elettrico per auto nazionali dal 1950 in poi.

23. INGRANAGGI

INGRANAGGI PRIMA - BI - TEL. 348 169 9960 - info@ingranaggiprima.it - www.ingranaggiprima.it. Cambi ravvicinati - Coppie coniche - Differenziali autobloccanti - Scatole guida dirette - Semiassi rinforzati - Pulegge e particolari in Ergal.

Auto d'epoca Cacciani dal 1966

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

GMA SPECIALISTI IN RICAMBI ROLLS ROYCE

KIT TAGLIANDO **KIT CAVI CANDELE** **SET TUBI FRENI** **RICAMBI SPINTEROGENO**

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

Felice Service

Via Circum. Esterna n°207 - 80019 Qualiano (NA) - tel. 081 818 60 67
342 9208769 (Whatsapp) - info@feliceservice.com
www.feliceservice.com

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

Prezzi senza confronto!!! Quality Service

RIPARAZIONE E RESTAURI COMPLETI - REVISIONI CARBURATORI - SPEDIZIONI GIORNALIERE
SI RILASCIANO CERTIFICATI D'IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO

Chiamateci o scriveteci per un preventivo

VISA MasterCard

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA
PETROL ENERGY4

www.petrolenergysrl.net | info@petrolenergysrl.com | +39 06 22484809

ROWE MOTOR OIL

LUBRIFICANTI VINTAGE & AUTOMOTIVE MADE IN GERMANY

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

24. INTERNI AUTO

Autotapezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel. / fax 035300089 www.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.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.

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606. Disponibilità di tappeti e guarnizioni sia in gomma che in velluto.

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

Classica by Olmi - PT - tel/fax 057 3544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Restauro e rifacimento di interni per auto storiche italiane ed estere, rifacimento di selleria, sotto celo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori disponibili), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali omologabili ASI, originali per vetture italiane ed estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in italy per le medesime.

Elvezio Esposito Tapezzeria 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, simpelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GBAUTO500 tapezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Forniture per interni auto d'epoca e moderne con tessuti originali, simpelle 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 / ilsorpassoricambiautodepoca. Disponibilità di pannellaria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

Lucio Paolini Tapezzeria 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, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

Marmorini Angelo 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 Autotapezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Si effettuano restauri e ricostruzioni 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. Cruscootti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.



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



25. KIT DI ELABORAZIONE

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...

Officina Ratto sas di Ratto Roberto - SV - 019 862625 - info@officinarratto.it - www.officinarratto.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.tuttolambretta.it. Disponiamo di 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 gran turismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti più esigenti.

26. LAMIERATI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. 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 accessoriistica 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 - Quattrostrade - 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/ fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi lamierati, fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.

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 - gionica2003@libero.it - Ampia disponibilità di lamierati per autovetture nazionali anni 1950-1970: parafranghi, cofani, sottoporta, fondi, ecc...

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



Targhe Storiche

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



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

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 / ilsorpassoricambiautopocca. Ampia disponibilità di lamierati originali per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponibilità ricambi di carrozzeria per tutte le vetture Lancia d'epoca: mascherine, paraurti, parafranghi, vetri, ecc.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponibilità di lamierati vari per autovetture Innocenti dal '74 al '96.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '50 - '75: sportelli, cofani, parafranghi + varie.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di lamierati per Alfa Romeo, A112, Fiat 500, 600, 131, 124, 850 Pulmino e 850 coupé, Giulia GT, nuovi e usati.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it/commerciale@tm-motori.it - www.tm-motori.it. Ampia disponibilità di componenti di carrozzeria per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

27. MAGNETI

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento, magneti e bobine auto, moto, scooter, trattori, ciclomotori ecc. Riavvolte anche in olio (a richiesta). Magneti a doppia acc. per motori spinti. Magnetista per hobby, consulenza gratuita.

28. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Ampia disponibilità libretti

di 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, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni.

EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione per auto e camion nazionali ed esteri dal 1920 al 1980.

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com. Libretti di uso e manutenzione, cataloghi delle parti di ricambio, manuali d'officina per auto e moto, riviste, foto, deplianti 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 deplianti, 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. Mar-



Centro Lariano Fuoristrada
di Spinardi Cesare






- Vendita veicoli nuovi e usati
- Officina specializzata in riparazioni e ricostruzioni di veicoli militari
- Rifornito magazzino ricambi per: Land Rover - Fiat AR59 - AR76 - 1107 - Jeep MB - CJ2A - CJ3B
- Veicoli militari e moto, ex esercito italiano

Via Roncaia, 4 - 22070 Oltrona San Mamette (CO)
Tel. 031.933.663 - Fax 031.353.0453
www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com



SPECIALISTI IN RICAMBI TRIUMPH SPITFIRE

 RADIATORE NUOVO	 POMPA CARBURANTE	 GRUPPO FRIZIONE	 MOTORINO AVVIAMENTO
--	--	---	---

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM
TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA
EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

mitte 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 marmitte e collettori per auto di varie marche e modelli.

Brezzi Samuele Collezioneismo - AR - Tel. 347 0822722 - www.brezzisamuele.com.

Ampia disponibilità di marmitte motocicli anni '50: MV, Gilera, Morini, 125 H e Morini Country, Laverda, Guzzi Nuovo Falcone militare e civile, Stornello 125, Stornello Regularità, Stornello Scrambler, Lodola 235, Ducati, Mondial, Capriolo, Benelli, Bianchi, Aermacchi, Motobi, Beta, Rumi, Motobi Sprint Lasting, Fantic Trial 50 mod. 330, Parilla.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it.

Ampia disponibilità di ricambi per Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di 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 telaiistica di Bianchi Aquilotto (tutti i modelli) e Garelli Mosquito, e relativi ricambi.

31. MILITARIA

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it/commerciale@tm-motori.it - www.tm-motori.it. Ampia disponibilità di ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

32. MOTORE E SUE PARTI

AAA RACING PARTS - PD - Tel. 348 4120565 - patavinitas@tin.it - Componenti speciali di meccanica per 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 repli- che dal '30 in poi.

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 COMpravendita AUTO D' EPOCA
AUTOVIGANO
CONFESSIONARIA 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.

 <small>TR3 WINCESTER, restauro totale documentato professionale - targa oro ASI con perizia tribunale</small>	 <small>FERRARI 360 MODENA, auto super tagliandata - pompa acqua, cuscinetti, cinghie distribuzione, gomme, freni, centralina e motore.</small>	 <small>ALFA ROMEO GIULIETTA, colore oro metallizzato - omologata ASI</small>	 <small>LAND ROVER, restauro totale maniacale.</small>
---	---	---	--

autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com



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




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

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ
Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Tutti i ricambi originali e o di riproduzione di alta qualità per la meccanica delle Porsche 356.

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383
- info@alfaricambi.it. Disponibilità di varie parti meccaniche per Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi.
Abarth-Andronico - ME - 338 7265281
Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - P.IVA: 03581560830.

Disponibilità di motori nazionali sportivi anni 60/70: Alfa Romeo GTA; Alfa Romeo GT 1300, 1600, 1750, 2000; 695 e 850 Abarth; altri.

Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272. Disponibilità di vari ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto più si effettuano restauri integrali.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO - Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Si effettuano restauri integrali e messa a punto di tutta la meccanica, disponibilità di ricambi per auto inglesi, Porsche 356 e 911, Alfa Romeo dal 1950 al 1970.

Autofficina Aldo Tel. / Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque auto classica e sportiva. 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 avanzanti 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 - casarinaifa@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti elencate, servofreni, pompe acqua e revisioni, parti in gomma per meccanica, esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinaifa@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti 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 - clfspinar@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 - europaamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa Romeo, Autobianchi 112 Abarth, Fiat 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 - 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, soffiotti, 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.

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 - oldtimer@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 - www.tm-motori.it - commerciale@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.ricambijeepp.com - turi@ricambijeepp.com. Disponibilità di una vasta gamma di ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Autovetture d'epoca italiane e straniere - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

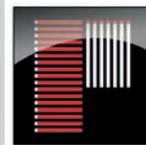
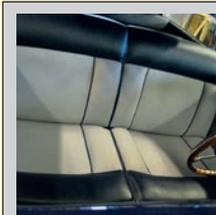
Negro Ricambi

Ricambi e accessori per scooter d'epoca

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



www.negroricambi.com info@negroricambi.com



PAOLINI LUCIO E SIMONE & C.

TAPPEZZERIE PER AUTO E NAUTICA

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



Autosprint • Agenzia Autosprint

REIMMATRICOLAZIONI
NAZIONALI NAZIONALI AUTO E MOTO EPOCA

Sede: Via Boldori, 12 • 26013 Crema (CR)
Deposito veicoli: Via Dossi, 3 • 26010 Izano (CR)
Tel. 0373 84850 • Fax 0373 252514 • Cell. 348 7972093
info@autosprintcrema.it - www.autosprintcrema.it



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.**



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 prenotazione 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 veicoli 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 vetture spider, cinghie, manicotti, cuffie cambio e differenziale per autovetture 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 - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - 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 / ilsorpassoricambiautodepoca. Ampia disponibilità di guarnizioni e particolari in gomma per auto nazionali anni 40 - 70.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità di guarnizioni, tappetini, cuffie cambio, pipe candele e ogni altra parte in gomma per tutte le vetture Lancia d'epoca.

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 11 35 - 337 56 99 41. Ampia disponibilità di guarnizioni e tappeti in gomma per tutte le auto d'epoca. Possibilità di effettuare ricostruzioni anche su campione.

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

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



**Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955**

www.deminici.it

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.

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.

Americana Auto & Ricambi - MI - Tel. 335 240700 - www.americanauto.it - luca.di.grazia@usa.net. Importazione pneumatici da USA e UK per autovetture classiche americane, inglesi, tedesche, Ferrari, Maserati, Lamborghini, Lancia, Alfa Romeo, e moto storiche inglesi e americane.

Borghini Pneumatici - FE - Tel. 0532 773251 - Fax 0532 774095 - www.borghiepoca.it - borghipneumatici@gmail.com. Vasto assortimento di pneumatici e gomme d'epoca.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com www.covercar.com. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.

F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l'Italia di pneumatici per auto da collezione MICHELIN - Rivenditori autorizzati PIRELLI - AVON - FIRESTONE - BF GOODRICH - WAYMASTER - EXCELSIOR - DUNLOP - BLOCKLEY, consulenza specializzata su pneumatici da vettura dal 1900 agli anni 2000.

Musso Maria di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - mussogomme@tiscalinet.it. Ampia disponibilità pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel.347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per Citroen. Spedizione in tutta Italia.

38. PRODOTTI SPECIALI

Borghini Automobili - MI - Tel. 02 474051 - Fax 02 4222996 - info@borghiautomobili.it. Distributore per l'Italia AUTOGLYM - Una linea completa di prodotti per la cura dell'auto, specifici per ogni esigenza, dalle vernici alle parti cromate, ai cerchioni, 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

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruzione radiatore in rame, ottone e alluminio. Rigeneriamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca. Rigeneriamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Rigeneriamo Filtri antiparticolato per qualunque mezzo con certificazione.

Dal 1950 Fabbrica Radiatori Masolini F.R.A.M. Corse - VR - Tel. 0442 640655 640223 - Fax 0442 640223 - info@masoliniradiatori.com - www.masoliniradiatori.com - www.framcorse.com. Costruzioni complete in vari materiali quali: alluminio, rame, ottone, repliche radiatori anche pannellati a nido d'ape, restauri. Vendita e costruzione di RADIATORI MOTO IN ALLUMINIO, anche maggiorati e supplementari su misura per team agonistici.

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



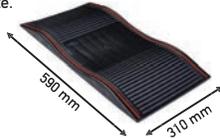
Maggiolino
GARAGE



CONSULENZA
RESTAURI
MOTORI DI
ROTAZIONE

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. IT03462960121 • info@covercar.com • www.covercar.com

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP



SPECIALISTI IN RICAMBI

JAGUAR XK120 - 140 - 150



VENTOLA RADIATORE



KIT VASCA ESPANSIONE



GRIGLIA NUOVA



LAMIERATI

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM
TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA
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 Aلسeno (PC)
Tel 0523 244111 - Fax 0523 945884
info@aylmer.it
www.aylmermotors.com



40. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc..... in vera radica di noce, maple, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc..... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

41. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

AAA RACING PARTS - PD - Tel. 348 4120565 - patavinitas@tin.it - Componenti speciali di meccanica per autostoriche da corsa dagli anni '50 in poi: carburatori, collettori d'aspirazione, kit di elaborazione, ecc.

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

Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272. Restauro integrale di meccanica e telaiistica di Bianchi Aquilotto (tutti i modelli) e Garelli Mosquito, e relativi ricambi.

Auto d'epoca Cacciani Restauri da battere le mani dal 1966 - AN - tel e Fax 0731 789153 - www.restauroautodepoca.it - info@automobilidepoca.com. Restauro con profonda professionalità automobili d'epoca. Cura ogni particolare fino al raggiungimento della perfezione. Ripristino dell'efficienza dinamica come all'origine. Lavoro attento e particolareggiato. Esperti ebanisti per telaio in legno. Gestione familiare. Prezzi concorrenziali. Specializzati in Porsche, Fiat, Lancia, Alfa, Triumph, MG, Dino 246, Maggiolino.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Restauri professionali integrali o parziali, cura nel dettaglio, assistenza per omologazioni ASI ed immatricolazioni. Servizio di rimessaggio, ricerca auto da restaurare, specializzati in auto inglesi, Porsche 356 e 911, AR '50 al '70.

Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617. Restauro integrale di meccanica di qualunque auto

classica sportiva. Specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it. Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato 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 ed anche vincitori 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.

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 - cifs@spinardi@libero.it. Restauro totale di veicoli militari in genere, specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

Chiozz 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, Traction Avant e SM, sia di meccanica, carrozzeria e tappezzeria. Disponibilità di ogni ricambio nuovo o usato.

Diego e Lorenzo Maspes - CO - Tel. 031 305640. Restauri integrali di meccanica esclusivamente su vetture Alfa Romeo con esperienza di mezzo secolo di officina. Officina autorizzata Alfa Romeo.

Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com. Per auto storiche, sportive e speciali saldature di monoblocchi e testate in ghisa e alluminio con relativa rettificata, 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 - Cascina Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauro.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto 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, Ben-

tley, 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 Gurlioli 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. 02 575 04126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini offriamo servizio di assistenza meccanica; preparazioni sportive e racing; ampia disponibilità di ricambi.

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

Officina Ratto sas di Ratto Roberto - SV - 019 862625 - info@officinarratto.it - www.officinarratto.it - Si eseguono restauri completi di Lancia Fulvia tutte le versioni sia di meccanica che di carrozzeria. Disponiamo di banco prova e banco di riscontro con dime dell'epoca.

Paride - Tel. 335 6686305. Restauro completo serbatoi moto: verniciatura esterna; trattamento inter-

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

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

Amerigo Ricambi

AMMORTIZZATORI - CARBURATORI
CERCHI RUOTA - DISCHI FRENI
PASTIGLIE E TAMBURI
FARI - FILTRI - FRIZIONI - MARMITTE



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



Dinopoint

BERGAMO

www.dinopoint.it

Vendita auto, visita il nostro sito



Raduni ufficiali
www.dinoitalia.com

Marco - Telefono 392 2606546
info@dinopoint.it - marco@dinopoint.it

Ricambi originali e repliche

Specializzati in auto
con motore Dino V6



Carrozzeria / Banco dima



Banco prova motori



Tappezzeria



no; filettatura a mano; applicazioni Decas.
Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - & 0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuaniernico.com info@vertuaniernico.com. Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroën classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

42. RETTIFICHE

Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com. Per auto storiche, sportive e speciali saldature di monoblocchi e testate in ghisa e alluminio con relativa rettificatura, finitura a pezzi e revisione completa motore.

Nuova Lunelli - MO - Tel. 059 2551230 - Fax 059 2551222. Specializzati nella rettificatura dei motori di autovetture classiche e sportive. Realizzazioni e personalizzazioni ricambi da campione.

43. RIVISTE, LIBRI

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro.balestra@interfree.it. Disponibili molte riviste nazionali e internazionali, libri e pubblicazioni anche fuori commercio, archivi fotografici, deplanistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.
Amerigoric Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Compro/vendo riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, moto-

cicli, camion, trattori.
Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualiauto.com - luperini@manualiauto.com. Collezioni complete e non di varie testate riviste quali: Quattroruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana.
Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per autovetture, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it - Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori: libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esaurienti 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, si effettuano saldature dei monoblocchi e delle testate in ghisa e alluminio con relativa rettificatura, finitura a pezzi. Inoltre si esegue la revisione completa del motore.

45. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: tel.: 360 933010 - www.motortransfers.it - Ampia 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. Dispongono di 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.brezisamuele.com. Ampia disponibilità di rivestimenti su misura per selle di motocicli nazionali.

47. SELLERIA, TESSUTI

Autotapezzeria Cassina e Milesi snc - BG-Tel. /fax 035300089 www.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 cielo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali omolog. ASI, orig. per vetture italiane ed estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in italy per le medesime.
Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562

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, FAROASSO 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

MAGNETISTA PER HOBBY

CONSULENZA TECNICA GRATUITA



LUCIO PALLINI

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

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, Tractor 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, Bailla, Topolino, Auguste, 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, Bailla, Volkswagen, ecc., Kit pronti da montare tappeti su misura in moquette per tutti i tipi di auto classiche e moderne da noi troverete qualità e assistenza.

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

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Restauro ripristino rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle. RC Autotappezzeria - TV - Tel. / Fax 0423 949614. Riparazione - ricostruzione - restauro della selleria di auto classiche e attuali in qualunque materiale.

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. Restauro 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 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 - parper@alice.it - Tel.



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

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, speciali e attuali su carrozzoni 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 - mrvale@ gmail.com - info@matino.eu - dessy@matino.eu. Costruzione di ogni tipo di valvole, su disegno o campione, per vari modelli di 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, disponibili in cinque diametri. 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. Si eseguono 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 riveniciati per PORSCHE 356 - 911. Non dispongo di volanti Nardi costruiti dopo il 1975. Accessori, per carrozzeria, lamierati, portapacchi, cerchi per PORSCHE 356.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di volanti in radica legno di qualunque auto classica, sportiva, speciale.

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



dal 1960

SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE

Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL
www.virginio Brambilla.it
info@virginio Brambilla.it



Ricambi Rolls Royce - Bentley nuovi e ricondizionati

POST-WAR ROLLS ROYCE AND BENTLEY SPARE PARTS / LUXURY SPORT CARS FULL SERVICE

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

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



Borghi Automobili

dal 1919

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

Consulenza telefonica - Spedizioni giornaliere



Milano - Via Trezzo d'Adda, 14 - Via Stendhal, 59 - Tel. 02 474051 - 02 427827
Fax 02 4222996 - e-mail: info@borghiautomobili.it - http://www.BorghiAutomobili.it



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 Pontevecchio (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - Carlo 335 6064508 - Aldo 339 4779464

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 EFFETTIAMO
IL RESTAURO COMPLETO
DEI COMPONENTI DA CROMARE
PRIMA DEL PROCESSO
GALVANICO**

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORIE AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

YOUNGTIMER CERTIFICATE SILVAUTO SPA...



LANCIA DEDRA SW 1.6 I.E. 16V (YOUNGTIMER), 07/1998, Iscritta Asi Con Crsc - VETTURA MANIACALE COME NUOVA! - DISPONIBILE TUTTA LA MANUALISTICA COMPLETA A CORREDO.
18.902 KM ORIGINALI !!! - DOCUMENTI ORIGINALI
€ 6.450



FIAT COUPE 1.8 16V (YOUNGTIMER), Produzione 2000, targhe e documenti originali - italiana da sempre - un solo proprietario ed un collezionista, autoradio ancora da montare.
KM 23.616 ORIGINALI !!!
€ 12.300



ALFA ROMEO 156 1.8 TWIN SPARK DISTINCTIVE (YOUNGTIMER), 12/1998, iscritta ASI con CRSC - vettura maniacale come nuova! - DISPONIBILE TUTTA LA MANUALISTICA COMPLETA A CORREDO - documenti originali.
SOLO 24.564 KM ORIGINALI !!!
€ 7.800



ALFA ROMEO 166 2.0 TWIN SPARK PROGRESSION SUPER (YOUNGTIMER), PROD. 1999, Iscritta ASI Con CRSC - vettura maniacale come nuova! - DISPONIBILE SECONDO KIT DI CERCHI E GOMME ORIGINALI ALFA ROMEO NUOVI - doc. originali.
10.076 KM ORIGINALI !!!
€ 10.450

HANNO FATTO LA STORIA DEI RALLY... SOLO DA SILVAUTO NELLA RARA VERSIONE STRADALE



LANCIA STRATOS STRADALE, 1976, PERFETTA E TOTALMENTE CORRISPONDENTE: Sedili AVANA, Moquette SERENO 15, Carrozzeria BLU 2.466.190 - PRODOTTE SOLAMENTE 492 UNITA' - Una rarità da non perdersi, restauro totale rispettando l'originalità della vettura.
TRATTATIVA RISERVATA



LANCIA RALLY 037 STRADALE, 03/1984, primo esemplare stradale costruito e consegnato a cliente privato. vettura certificata autentica lancia classiche da abarth & c. spa con il massimo grado di autenticità: 10: componenti totalmente autentici, funzionanti e in eccellenti condizioni estetiche.
TRATTATIVA RISERVATA



ABARTH 500 ASSETTO CORSE 2000V, 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)



ABARTH 595 SS (ESSEESSE), 10/1967, Targhe (IM 06...) e documenti originali dell'epoca, vettura censita tra le Abarth Ufficiali ancora in circolazione nel libro Abarth 595/695 di Elvio Deganello.
TELAIO FIAT 110F 1534091 - ABARTH 105 1945 - MOTORE TIPO ABA 205 SS NR. 3091988
€ 49.000



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA (GRAN TURISMO ALLEGGERITA), 11/1965, Condizioni immacolate da concorso, vettura di altissimo prestigio collezionistico.
ORIGINALE AL 100% PRODOTTA SOLAMENTE IN 488 ESEMPLARI
€ 329.000



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



ALFA ROMEO ALFETTA 1.6 116.00 1ª SERIE SCUDO STRETTO "MONOFARO", 05/1976, Sedili in vellutino blu e Pannelli in Tex Alfa Skai Nero, Cerchi in lega millerighe accessorio originale ALFA ROMEO.
PERFETTA - DA AVERE
€ 15.000



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



ALFA ROMEO 1750 SPIDER VELOCE OSSO DI SEPIA 105.57, 06/1968, ASI TARGA ORO. Restauro Totale ed Altamente Professionale Eseguito da Artigiani Altamente Specializzati In Vetture Alfa Romeo - Restauro di Laittoneria, Fondi, Cromature, Impianto Frenante e Ciclistico.
PERFETTA
€ 63.000



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.3 105.09, 05/1973, AZZURRO LE MANS AR 348, Targhe (CT 33...) e documenti originali dell'epoca, PERFETTAMENTE RESTAURATA, MECCANICA RICONDIZIONATA A NUOVO.
PERFETTA
€ 17.800



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.
UNIPROPRIOETARIO - KM. 54.847 ORIGINALI
€ 10.000



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 1ª SERIE TIPO 116.50, 02/1980, Targhe (MI 89...) e documenti originali dell'epoca, vettura in perfette condizioni, vettura apparsa sulla copertina di ruote-classiche n. 304 di aprile 2014 "prendi la tua giulietta e scappa" con targa in evidenza e ampio servizio dedicato di test drive.
€ 7.800



ALFA ROMEO ALFETTA 1.6 116.00, 05/1980, Targhe (PV 45...) e documenti originali dell'epoca, vettura totalmente restaurata, rara versione fine 5ª serie "Maquillage", cerchi in lega Abarth/Cromodora.
CONDIZIONI ECCEZIONALI SUPER RESTAURO MANIACALE
€ 13.500



ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE TIPO 105.44, 02/1970, Targhe (PC 12...) e documenti originali dell'epoca, DISPONIBILE CERTIFICATO ALFA ROMEO ATTESTANTE LA PRODUZIONE E L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA.
OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO
€ 44.000



ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER DIESEL TIPO 115.40, 04/1977, targhe (LE 28...) e documenti originali, doppie chiavi originali, vettura totalmente restaurata, motore Perkins in ghisa con iniezione indiretta CAV LUCAS.
ULTRARARA - MATCHING NUMBERS UNICA IN VENDITA IN EUROPA
€ 40.000



NSU PRINZ 4, 06/1967, targhe (BG 15...) e documenti originali dell'epoca, introvabile in queste condizioni di conservazione, DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE.
UN SOLO PROPRIOETARIO ED UN COLLEZIONISTA
€ 8.500



BMW 2002 FARI POSTERIORI TONDI, 04/1973, Targhe (NO...), ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA, ITALIANA DA SEMPRE. Disponibile manualistica a corredo.
CONSERVATO DA URLO!!
€ 19.500



AUTOBIANCHI A 112 ABARTH 70HP, 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

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

SILVAUTO SPA, LA REALTA' NUMERO 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!
Per festeggiare i NOSTRI 18 ANNI DI ATTIVITA' il nostro sito CAMBIA VESTE!
Potrai essere il primo a cliccare sul nostro sito restyling: www.silvauto.it
(DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE IN ALTA DEFINIZIONE PER OGNI SINGOLA VETTURA D'EPOCA E DA COLLEZIONE)



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

...DA NOI VALE LA PENA INVESTIRE

RARISSIMA **SUPERPREZZO**

BMW M635 CSI, 05/1985, targhe (CO 81...) e documenti originali. PERFETTE CONDIZIONI PRONTA ALL'USO.
MITICO GIOIELLO DEL REPARTO SPORTIVO BMW MOTORSPORT DELL'EPOCA - PER VERO INTENDITORE
€ 50.000

CABRIO ECONOMICO **ECCELSA**

BMW 320i (E30) BAUR TC TOPCABRIOLET, 05/1985. Targhe (CR 34...) e documenti originali dell'epoca. Sedili sportivi in tessuto specifico piedipulci, Cerchi in lega, Volante sportivo M.
SUPERCONDIZIONI
€ 14.500

DA AVERE

LOTUS ESPRIT TURBO HC1 - TETTO APRIBILE ASPORTABILE, 03/1986. Disponibile CERTIFICATO DI PROVENIENZA attestante la produzione e l'originalità della vettura.
ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA
€ 39.500

SUPER TAGLIANDATA

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.
ECCELSA
€ 27.500

MANIACALE **SUPERPREZZO**

CITROEN 2CV 6 CLUB, 07/1985. Iscritta ASI, targhe (PA 78...) Restauro completo e maniacale, RARISSIMA VERSIONE CLUB: Fari quadrati, modanatura sottoporta di colore nero, Interni in tessuto e capotte in coordinato al colore carrozzeria.
DA VEDERE E PROVARE
€ 11.500

SUPERPREZZO

FERRARI 512 BB, 11/1982, vettura matching numbers, totalmente tagliandata in giugno 2018 presso Concessionaria Ferrari Ineco di Modena, disponibile carpetto completa di tessere di garanzia timbrata.
ECCELSA - RARA - SUPER TAGLIANDATA
€ 265.000

SUPER RESTAURO

FIAT 500 C TRASFORMABILE "TOPOLINO", 01/1951, Interni in vipla rossa TARGHE (PD 09...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.
PERFETTA E MANIACALE
€ 12.000

RESTAURO STRIATO SFERICO

FIAT 600 D MULTIPLA 6 POSTI, 03/1961. Targhe (AV 02...) e libretto a pagine originali dell'epoca.
COME NUOVA - DISPONIBILE AMBIO BOOK ATTESTANTE I LAVORI
€ 38.000

SUPERPREZZO

FIAT 850 FRANCIS LOMBARDI GRAND PRIX TIPO 1006, 10/1969, targhe (CO 26...) e documenti originali dell'epoca, ULTRA DIVERTENTE DA GUIDARE.
RARA - COMPLETAMENTE ORIGINALE
€ 24.500

RARISSIMA **SUPERPREZZO**

FIAT 1500 GT GHIA COUPE', 10/1965, targhe (BS 17...) originali, interni e pannelli in ski nero.
SOLO 846 ESEMPLARI PRODOTTI TELAIO ANTERIORE TUBOLARE GILCO OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C.
€ 79.500

RARA **DA AVERE**

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

RARA ED ECCELSA

LANCIA 2000 COUPE' PININFARINA H.F. I.E. TIPO 820.436, 10/1973, OMOLOGATA ASI E OMOLOGATA CSAI, Targhe (AO 08...) e documenti originali dell'epoca.
PRODOTTI SOLAMENTE 1229 ESEMPLARI
€ 26.500

RARISSIMA

LANCIA FLAMINIA 2.8 3C SUPER SPORT ZAGATO, 03/1965, targhe (CN 88...) vettura totalmente restaurata, interni in pelle nera.
MATCHING NUMBERS - MATCHING COLORS - OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO
€ 345.000

SOLO DA SILVAUTO

LANCIA FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8, 05/1963, Interni in Pelle blu, VETTURA TOTALMENTE RESTAURATA, PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO pronta all'uso.
OMOLOGATA ASI ORO
€ 75.000

CABRIO ECONOMICO

JAGUAR MK II 3.4, 01/1964, targhe (NO 17...) e documenti originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, interni in pelle totale Connoly tabacco, cruscotto in radica di noce originale, disponibile rarissima carpetto originale Jaguar comprensiva di libretto d'uso e manutenzione originale.
PERFETTA
€ 32.000

SUPERPREZZO

MERCEDES BENZ 350 SL R107 CON HARD TOP, 05/1971, targhe (RC 27...) del periodo, VETTURA DOTATA DI HARD TOP.
SUPER OCCASIONE
€ 21.000

ECCELSA

MERCEDES BENZ 500 SL R107, 06/1985, vettura totalmente restaurata, eseguiti importanti lavori di meccanica documentati, capote blu, interni e pannelli in pelle blu, disponibile libretto uso e manutenzione.
ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. ARIA CONDIZIONATA - HARD TOP
€ 50.000

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

DA VEDERE E PROVARE

MERCEDES-BENZ 280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO - TETTO APRILE ELETTRICAMENTE, 03/1981. Vettura maniacalmente conservata - Perfetta In Ogni Dettaglio - Ancora Disponibile Kit Primo Soccorso Allocato Nella Cappelliera.
TAGLIANDI ESEGUITI REGOLARMENTE E TIMBRATI SU LIBRETTO SERVICE ORIG.
€ 9.000

SUPERPREZZO

PORSCHE 924 5 MARCE, 08/1978, Targhe (PS 19...) e documenti originali dell'epoca.
ITALIANA DA SEMPRE - PERFETTA PER ASSAPORARE LA RAFFINATA SPORTIVITA' ED ELEGANZA PORSCHE AD UN PREZZO ALLA PORTATA DI OGNI COLLEZIONISTA
€ 10.000

SUPER CONDIZIONI

PORSCHE 911 L COUPE' SPORTOMATIC, 08/1968, targhe (Roma K...) originali dell'epoca, vettura eccellentemente conservata, appartenuta a nota famiglia nobile sino al 2007, italiana da sempre.
ASI TARGA ORO - SOLO 499 ESEMPLARI - DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA PORSCHE ITALIA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA
€ 140.000

SUPERPREZZO

SUZUKI SANTANA SJ 410J CON SOFT TOP NERO, 05/1987, Targhe (BG 85...) e documenti originali dell'epoca, da vedere e provare.
PERFETTE CONDIZIONI DI ORIGINALITA'
€ 8.800

SUPERPREZZO

DUNE BUGGY AUTOMIRAGE MINGOTTI SERGIO MIRAGE, 07/1973, Targhe (MI W7...) originali dell'epoca - RARA DUNE BUGGY ORIGINALE della ditta più rinomata e specializzata AUTOMIRAGE di Bologna.
DIVERTENTE E IMPERDIBILE
€ 17.000

ICONA SENZA TEMPO

VOLKSWAGEN MAGGIOLONE CABRIOLET 15A11, Targhe (BG 59...), e documenti del periodo, CARROZZERIA KARMANN, meccanicamente perfetta.
QUALSIASI PROVA - SUPER PREZZO
€ 13.500

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 GIULIA-----
1.600 ----- T1 ----- 1° SERIE
----- ANNO 1963 -----RESTAU-
RO TOTALE.... BIANCA.**

TARGHE PERUGIA



**ALFA ROMEO GIULIA-----
1.300 ----- 4 MARCE ----- 1°
SERIE ----- ANNO 1964 -----RE-
STAURO TOTALE..VERDE.**

TARGHE VENEZIA



**ALFA ROMEO GT 1.600, °°°UNA VERA E
PROPRIA RARITA°°° Colore Biancospino,
ex proprietario Collezionista Alfa Romeo
da 50 anni. BELLISSIMO.**

NOVEMBRE 1972!



**ABARTH 124 SPIDER STRADALE,
°°°TARGA MILANO°°°MATCHING NUM-
BER, ASI ORO, COMPLETA DI BOOK SER-
VICE E DOCUMENTAZIONE ORIGINALE
IN DOTAZIONE. SUPERLATIVA.**

MAGGIO 1975!



**NISSAN 300 ZX, °UNICO PROPRIETARI-
RIO° 3.0 TWIN TURBO 286 HP, °°°SOLO
50.500 KM DA NUOVA°°°ASI, ITALIANA
DA SEMPRE, TARGA PV, HO 30 ANNI !!!**

IMMATRICOLATA NEL 1990!



**ALFA ROMEO GT 1300, °°°LE PRIMIS-
SIME PRODOTTE°°°COLORE GIALLO
OCRA°°°LIBRETTO A PAGINE, targhe
nere PESARO.**

GENNAIO 1968!



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

GENNAIO 1968!



**VW GOLF, CON SOLO 28.450 CHILO-
METRI DA NUOVA°°°UNICO PROPRIE-
TARIO°°°.**

AGOSTO 1986!



**ALFA ROMEO GT 2.0, COLORE ARGEN-
TO con INTERNI color TABACCO °FAVO-
LOSI° CONDIZIONI da LODÉ, matching
numbers, targhe vecchie.**

APRILE 1972!



MINI MOKE 1.0 COLORE AZZURRO, ca-
pote bianca in perfetto stato, trasparenti
ottimi, bikini, cerchi in lega, sedili bianchi
con piping e cinture rosse, paraurti ant e
posteriore con ruota di scorta, fari e crom-
ature splendidi. HO 30 ANNI. ITALIANA
DA SEMPRE.

SETTEMBRE 1988!



**MERCEDES UNIMOG-411, °°°NOSTRO
DA 25 ANNI°°°, SOLO 8.000 KM DA NUO-
VA°°° Targa Torino IN FERRO, CAPOTE
ORIGINALE perfettamente conservata,
gancio di traino, snorkel in ferro, TRAINA
6,6 TONNELLATE.**

MARZO 1962!



**PORSCHE 3.0 CARRERA 200 cv, BIAN-
CO GRAN PRIX -- UNA delle 900 costru-
ite, ASI, TARGA BOLOGNA, ITALIANA DA
SEMPRE, UNICA e bellissima, 5 marce.**

ANNO 1977!

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



**BMW Z1, °°°BOOK SERVICE COM-
PLETO BMW - LIBRETTO GARANZIA
COMPILATO°°°SOLO 46.000 KM, COLORE
TOPROT ROSSO, porte elettriche scen-
denti perfette, capote originale, 2.500,
170cv, CONDIZIONI TOP!**

NOVEMBRE 1990!



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

DICEMBRE 1964!



**LANCIA AURELIA B20S GT, colore AZ-
ZURRO CIELO, interni tessuto/pelle ORI-
GINALI di nascita, CONDIZIONI SUPER-
LATIVE, INCESSANTEMENTE ITALIANA.**

GENNAIO 1959!



**ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3
°°°750D PASSO CORTO°°°, TARGA
COMO, matching numbers, perfetto
stato sia di carrozzeria che di motore.
Interni Superlativi.**

**GENNAIO 1957
ADATTA ALLA 1000 MIGLIA!**



**FERRARI 348 TS, °°°ASI°°°, UNICO PRO-
PRIETARIO, SOLO 20.400 KM. AUTO DA
COLLEZIONE.**

ANNO 1992!



**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!



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

MAGGIO 1981!



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

GIUGNO 1993!



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

GENNAIO 1962 - TARGA MILANO!



**FERRARI F355, 380 cavalli SPIDER °°°SOLO
40.100 KM°°°CAMBIO MANUALE°°°ASI°°°,
borsa in cuoio, book service completo,
telo copri capote,interni in pelle nera,
cerchi perfetti.**

GIUGNO 1995!

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



Vendita, acquisto e conto vendita auto storiche

Visite solo su appuntamento +39.328.2454909



1972 ALFA ROMEO MONTREAL
PERFETTA € 75.800



1965 ASA 1000 GT " LA FERRARINA"
RARISSIMA € 139.000



1964 AUSTIN HEALEY 3000 MK 3
BJ8/L € 59.800



1961 AUSTIN HEALEY 3000 MK1
ASI ORO € 49.800



1963 DAIMLER SP 250 DART TARGHE
NERE ORIGINALI ASI ORO



1960 TRIUMPH TR3A
OMOLOGATA ASI € 36.800



1957 MG A 1500 COUPE'
TOTALMENTE RESTAURATA € 37.800



ECCEZIONALE 1973 TRIUMPH TR6
TOTALMENTE RESTAURATO € 29.800



1966 JAGUAR E TYPE S1
4200 ROADSTER € 149.000



1969 JAGUAR E TYPE ROADSTER
4.200 ASI ORO € 86.800



1964 JAGUAR MK2 3.800
TOTALMENTE RESTAURATO € 49.800



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



1968 DE SANCTIS FORMULA 3
TELAIO 001 TOT. RIALZATA €69.800



1966 FIAT 1500 COUPE'
SOLO 3 PROPRIETARI € 26.800



1972 FIAT DINO 2400 SPIDER
TARGHE NERE DELL'EPOCA € 155.000



MASERATI 4200 F1 SPIDER
CAMBIOCORSA € 39.800



1988 MARCOS MANTULA 3500 V8
1 di 750 costruite € 46.800



1961 PORSCHE B 356 S90 € 66.800



1979 PORSCHE 911.930 3.0 SC
PER RALLY STORICI € 64.800



1995 PORSCHE 993 C2 CABRIOLET
€ 66.800 - ASI ORO



1959 MERCEDES BENZ 220 SE
COUPE € 59.800



1997 MERCEDES BENZ 320 SL
€ 16.500



1968 ALFA ROMEO
105.57 DUETTO 1750



1960 ALFA ROMEO
GIULIETTA SPRINT



1980 PORSCHE
911 SC 3000 180CV

www.cristianoluzzago.it

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

BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro sito
www.bresciacar.it

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com
Tel: 030 - 2140910 Fax: 030 - 2140950



VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



BMW R69/S, KM ZERO, ASI ORO.



BMW R90/S, FMI.



GIULIETTA SS, KM ZERO, DA VEDERE.



GIULIETTA PASSO CORTO, 1958, ASI ORO.
€ 80.000



GIULIA SPRINT GT VELOCE.
€ 55.000



GTV 2000, UNIPROPRIETARIO, PELLE NERA.



ALFETTA GT 2000, COME NUOVA.
€ 11.500



SPIDER CODA TRONCA 1300,
UNIPROPRIETARIO COME NUOVA.



OSSO DI SEPIA 1300, TARGHE E DOC.
ORIGINALI.



FIAT 1500 SPIDER PININFARINA, ASI ORO.
€ 19.000



FULVIA HF FANALONA, TARGHE E DOC.
ORIGINALI, LIVREA MONTEBELLO.



FULVIA SPORT 1300 ALLUMINIO.
€ 49.000



FIAT 1100 TV DEL 1954, KM ZERO, ASI ORO.
€ 40.000



LANCIA APRILIA 1500 DEL 1940, ASI ORO.
€ 39.000



TR5 PI DEL 1968, RARISSIMA, ASI ORO.



JAGUAR XJ6 2.8 AUTOMATICA.
€ 15.000



MAGGIOLINO DEL 1958 DA CONCORSO,
VEDERE NS SITO



PORSCHE CARRERA 3200 DEL 1986,
IMMACOLATA, TAGLIANDI PORSCHE.



GALLETTO DEL 1954 COMPLETAMENTE
NUOVO.



FALCONE CON SIDECAR CONSERVATO,
ECCEZIONALE.

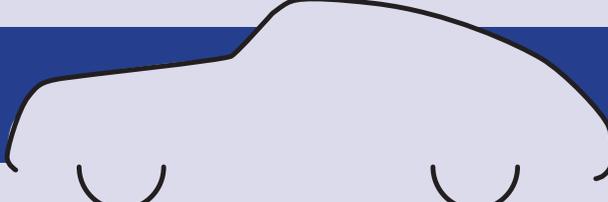


500F IN CONDIZIONI SPLENDE.
€ 7.000



KTM 125.
€ 3.500

FOTOGRAFIE DETTAGLIATE DI OGNI VETTURA DISPONIBILI PER E-MAIL



EVER GREEN CARS

**EVER GREEN CARS, Via Napoli, 1
CASALMAIOCCO (MI) - Tel. 335 7704626**

www.evergreencars.it - info@evergreencars.it

NON SOLO PORSCHE...

PRESENTI A MILANO AUTOCLASSICA 25/27 SETTEMBRE 2020 E A PADOVA 22/25 OTTOBRE 2020



PORSCHE 964 CABRIO, restauro totale, nera int. nera, bellissima.



PORSCHE 964 - CARRERA 2, anno 1990, motore nuovo, bianco capote blu int. blu.



PORSCHE 356 SPEEDSTER PRE-A, anno 1955, restauro totale ad altissimi livelli, eleggibile 1000 miglia.



PORSCHE 911 2.0 E, anno 1969, auto rarissima, iniezione, costruita solo nel 1969, pochissimi esemplari.



PORSCHE 911 2.4 T, auto con look sportivo pronta per qualsiasi manifestazione, anno 1971, auto interessante.



PORSCHE 911 2.4 E, restauro totale con servizio fotografico. Auto perfetta.



PORSCHE 356 PRE-A, anno 1955, auto perfetta, restauro totale, eleggibile 1000 Miglia.



PORSCHE 911 SC, 210 CV, motore nuovo, ASI targa oro, targa personalizzata con il num 911.



PORSCHE 911 2.4 T, anno 1971, tappo olio esterno, auto molto rara, restauro totale, perfetta.



PORSCHE 911 SU BASE 3.0 SC, 204 CV su base singer, ma nulla a che vedere fatta tutta a mano in lamiera, auto bellissima, unico esemplare.



PORSCHE 356 PRE-A CABRIO 1550 SUPER, anno 1953, rarissima con vetro post. anziche' plexiglas, pochissimi esemplari costruiti, auto da grandi collezionisti, restauro super professionale, nera con int. begie, cruscotto marrone originale.



PORSCHE 356 BT5, anno 1962, restauro ultra professionale, motore 90 CV, auto con freni a disco, auto speciale imp. Elettrico 12 V, perfetta.



GOLF 1100 GL CABRIO, primissima serie, auto conservata, prezzo affare.



ALFA ROMEO GIULIA 1600, restauro totale in fase di montaggio.



ALFA ROMEO GIULIA 1600 VELOCE, restauro totale.



PORSCHE 911 2.2 T, anno 1970, restauro totale, colore bellissimo.



FIAT 1900, auto prestigiosa, eleggibile 1000 Miglia.



MERCEDES 450 SL, conservata con hard-top restaurato, capote nuova, anno 1972, auto molto bella.

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

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

NERVESAUTO

Via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)
335 82 62 808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com

www.nervesauto.com



Alfa Romeo Giulia 1.3 GT Scalino, 1967, motore tipo AR0530 1.300cc 4 cilindri, colore bianco, interni in sky nero. Video al nostro sito.



Mercedes 230 SL Pagoda, 1963, meccanica rivista dall'ultimo propr., ottimo esemplare, targata, revisionata, capote in canvas blu. Video al sito.



Fiat 500 C Topolino Belvedere, 1954, molto bella, libretto a pagine, targhe RE, revisionata con regolarità, altre Topolino in sede.



Fiat 1100 E "Musone", 1952, cambio al volante, iscritta CSAI e ASI, targhe TO, video della vettura al nostro sito internet.



Triumph Roadster 2000, 1949, colore interni carrozzeria origin., 2+2 posti, con "certificato d'origine". Video al sito.



MG YA, 1949, mai restaurata, con tetto apribile, 1250cc, funzionante, targata, iscritta all'ASI. Video al nostro sito internet



MGA Roadster 1500, 1959, restaurata, Old English White con interni rossi, guida a sx, lavori eseguiti da noi documentati da fotografie.



MGB Roadster, 1973, guida sx, con capote, raggi, radiatore olio ed altri accessori, targata, con "certificato d'origine", video al sito.



Peugeot 304 S, 1972, 2 posti, 1288cc, iscritta al registro storico, targata, revisionata, con capote in canvas nera. Video al nostro sito internet.



Royale Sabre, 1988, 2000cc, manuale, 2 posti, ampio bagagliaio, con capote, copri capote, moquette nuova, meccanica recente. Video al sito.



Triumph TR4, 1962, 2.100cc, motore revisionato dai precedenti proprietari, targata, omologata ASI oro. Video al nostro sito internet.



MGA Roadster 1500, 1959, restaurata, avorio con interni rossi, guida sx, lavori eseguiti da noi documentati da foto.



Classic & Sports Cars since 1987

VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.COMM.IT



ALFA ROMEO
ALFETTA GTV 2.0 - 1977
16.000 €



ALFA ROMEO
GIULIA 1300 SUPER - 1971
14.000 €



BMW
ISETTA 600 - 1959
20.000 €



CADILLAC ELDORADO
CONVERTIBLE - 1971
15.000 €



CHEVROLET SERIES AE
SW WOODY - 1931
29.000 €



CITROEN 2CV6
SPECIAL DOLLY - 1982
8.500 €



CITROEN TRACTION
AVANT 11 BL - 1954
18.000 €



FIAT 500 B
TOPOLINO - 1949
14.500 €



FIAT 850 SPORT RACER
BERTONE - 1969
21.500 €



FIAT 600 D
JOLLY SPIAGGINA - 1965
PREZZO SU RICHIESTA



FIAT 1400
CAMIONCINO - 1951
15.000 €



FIAT
CAMPAGNOLA 1101 - 1952
13.000 €



FORD MODEL
B SEDAN - 1933
27.000 €



FORD MUSTANG
FASTBACK - 1965
48.000 €



JAGUAR MARK X
3.8 SALOON - 1964
21.500 €



LANCIA FULVIA COUPÉ
1600 HF LUSO - 1973
43.000 €



LAND ROVER
88 SERIE II - 1959
7.800 €



ROVER P5 MARK II
3.0 L SALOON - 1963
15.000 €

City Motors - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - Via Maria Bricca, 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia
Tel. (+39) 011.968.26.55 r.a. - Fax (+39) 011.968.27.03 - www.citymotors.comm.it - e-mail: citymotors@comm.it



LANCIA FULVIA 1.3 S - 1974



MG MAGNETTE ZA - PRIMA SERIE 1955



PORSCHE BOXSTER 2.5i 24V - 1997

Via Donizetti n°1 - 24060 Casazza (BG) - tel. 035 0173659 - cell. 380 6971605 - panza-auto@outlook.it



FIAT 600 D 1964



FIAT 500 L 1968 - 1971 ROSSE



DUNE BUGGY HELVETIA MOMO 4 POSTI
1972



CHEVROLET CAMARO V6 T - TOP



CHEVROLET BLAZER K5 6.2 DIESEL + 5.7
V8 BENZINA



BENTLEY TURBO R 1990



FIAT COUPÉ 2.0i 20V 5 CILINDRI ASI 1996



FARMOBIL FM 700 1963



GO CART BIREL



FIAT 124 SPIDER 1.4 1968



AUDI 80 1.8 E QUATTRO 4X4 UNIPRO
ASI 1988



RENAULT R25 2.0 TX 1992 ASI



MG MGB COUPÉ TWO DOORS SPORTS
PRIMA SERIE 1966



MOTO GUZZI LODOLA + ZIGOLO



BMW K100 RS 1984 SOLO 47.000 KM

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

AUTOSTORICHE.NET

VENDITA, ACQUISTO E CONTO VENDITA AUTO STORICHE E GRANTURISMO ATTUALI



Abarth 850 TC
Ottima replica, documenti francesi.
€ 38.000



Fiat 130 Coupè
1977, ottimo restauro, 65000 km.
€ 29.000



Citroen DS 19
1961, uniproprietario, ottime condizioni.
€ 48.000



Citroen Mehari
1980, restauro completo.
€ 19.500



Range Rover 3.9 vogue
1994, ottime condizioni.
€ 28.000



Peugeot 304 Cabrio
1974, ottime condizioni.
€ 13.500



Alfa Romeo Giulietta Spider 1300
1961, restauro completo, motore nuovo.
€ 85.000



BMW 318i
1991, ottime condizioni.
€ 15.500

Carlo Gritti Morlacchi www.autostoriche.net / info@autostoriche.net / 335 7496890



PRIVATO VENDE

Collezione di 4 auto a un prezzo interessante

In blocco - per problemi di spazio



Fiat 1100 H, anno 1961, conservata, meccanica completamente revisionata, motore, freni, marmitta, revisione 2019, targhe e documenti originali.



Fiat 1100 H, anno 1960, conservata, meccanica rifatta completamente, motore, freni e radiatore, revisione 2019, documenti originali.



Alfa Romeo Twin Spark 1800 GTV, anno 1999, km 11.000 originali, ASI targa oro 53088, collaudata.



Bianchina panoramica, anno 1967, certificata ASI, auto conservata di meccanica e carrozzeria, freni rifatti, documenti originali.

Per ulteriori info e contatti: **320 1711215**

IDEALE PER STRADA O PISTA

TURRINO
CAR NO:
9
OSCA FS372

Le ruote a raggi in lega leggera di Turrino

TURRINO
CAR NO:
9

INFO@TURRINOWHEELS.COM WWW.TURRINOWHEELS.COM

Cicognani

Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 Ricostruzione anche su campione



Guarnizioni e tappeti in gomma



www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it



Tel. +39(0)544-83311
Fax. +39(0)544-84606
Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO • AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

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. DIVERTENTIS-SIMA - EDIZIONE LIMITATA N. 11 DI 49. IVA esposta compresa nel prezzo. € 39.900. Tel. 348 5503882.



ALFA ROMEO

156 1.8 TWIN SPARK DISTINCTIVE, 12/1998, iscritta ASI con CRSC - solo 24.564 km originali !!! - vettura maniacale COME NUOVA! - disponibile tutta la MANUALISTIVA COMPLETEA A CORREDO - doc. orig. € 7.800. Tel. 348 5503882.



2000 SPIDER TOURING, 1960, omologata ASI, restauro totale di carrozzeria, meccanica ed interni, perizia asseverata, no permuta. Visibile a Torino. € 100.000. Tel. 335 5218786. marcobossi@virgilio.it.



ALFETTA 1.6 116.00, 05/1980, targhe (PV 45...) e documenti originali dell'epoca, ISCRITTA ASI CON CRSC, manutenzione sempre eseguita regolarmente - PERFETTA. € 13.500. Tel. 348 5503882.



ALFETTA GTV 2.0, 1976, colore blu, interni in velluto aragosta, targhe e doc. del 1996 (demolita), motore AR01623 e meccanica ottimi, Km 131.000, completa ed originale, autovettura sempre conservata al coperto, per reimmatricolazione o ricambi. Prezzo da concordare, foto via WhatsApp. Tel. 347 6798075.

ALFETTA TURBO DELTA, 1972, colore grigio, vettura, perfettamente conservata in ottime condizioni. € 45.000 tratt. Tel. 336 259241. colombaninino@gmail.com.

DUETTO SPIDER JUNIOR, 1973, omologata ASI targa oro e FIVA, coda tronca, targhe nere, vettura perfetta, qualsiasi prova. Tel. 335 7286495. 007marea@gmail.com.

GIULIA 1.3 GT JUNIOR, 1972, motore AR00530 1300cc, vettura da restaurare, pressoché completa, targhe RA. Altra Giulia GT visibile in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



GIULIETTA 1.6 2°SERIE, 1981, omologata ASI, blu pervinca metallizzato, incidentata anteriormente a sinistra, Km 130.000, motore ottimo, vettura tutta originale, conservata al coperto, targa e documenti originali, ottima per ricambi o per restauro. Prezzo da concordare. Foto via WhatsApp. Tel. 347 6798075.

GIULIETTA 1.3 1ª SERIE TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, sedili e pannelli porta in tessuto Testa di Moro originali, 5 cerchi in lega Campagnolo millerighe originali Alfa Romeo. UNIPROPRIETARIO. € 10.000. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1.6 1ª SERIE TIPO 116.50, 02/1980, Targhe (MI 89 ... G) e doc. orig. dell'epoca, vettura in perfette condizioni, vettura apparsa sulla copertina di RUOTECLAS-SICHE N. 304 DI aprile 2014 "PRENDI LA TUA GIULIETTA E SCAPPA" con targa in evidenza e AMPIO SERVIZIO DEDICATO DI TEST DRIVE. € 7.800. 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, 1956, iscritta ASI, colore rosso, prima serie, documenti in regola, Km 200, ottimo stato. € 100.000. Tel. 338 3893699.

GIULIETTA SPRINT VELOCE, 1958, versione bianco ambra ed interni blu, da restauro totale. Tel. 335 6828273 (Alberto). filandagarage@gmail.com.

GT 1600, 1972, omologata ASI, targa Mantova e documenti originali, motore Km 100, collaudo buono, ottima vettura. € 35.000. Tel. 338 3893699.

GT 1750, 1969, targa MI..., colore grigio metallizzato, buone condizioni. Prezzo su richiesta. Tel. 338 9369456.

GT JUNIOR SCALINO, 1968, colore bianco, restauro da ultimare. € 20.000 tratt. Tel. 336 259241. colombaninino@gmail.com.

GT JUNIOR ZAGATO, 1971, totalmente restaurato, colore nero originale di fabbrica, condizioni impeccabili, prezzo interessante. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



GTV 2000 (105.21), 1973, omologata ASI Targa Oro, colore grigio interni neri, targhe e documenti originali, auto in buone condizioni, solo interessati, visibile in Catania, restaurata nel 2004, ultima revisione 08/05/2019. € 45.000. Tel. 333 5448256. mamoantonino1@gmail.com.



SPIDER CODA TRONCA, 1975, omologata ASI, 1600 cc, rossa con interni in skai nero, capote nuova, meccanica e carrozzeria perfette, targhe originali di prima immatr. (FE.....), 2+2 posti, Km 34.000, libretto a pagine, tutta assolutamente originale. Prezzo dopo prova e visione. Tel. 348 8122938.

AUSTIN

MINI MOKE, 1970, in ottime condizioni, molto bella e divertente, gomme nuove, capote nuova, parafranghi in gomma nuovi. € 18.000. Tel. 348 4451122. info@dradcar.it.



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





Termometro laser

Da -20°C a 520°C (-4 - 968°F), Batteria da 9V inclusa. Candele e collettore di scarico hanno la stessa temperatura? Cuscinetto ruota caldo? Punto caldo o freddo nel blocco motore/testata cilindri? Bolle di vapore nel carburatore? Temperatura in ingresso, temperatura di ritorno, radiatore dell'olio... Quando si apre effettivamente il termostato? Temperatura nel circuito dell'aria condizionata? Il carburatore si preriscalda nel modo giusto? Temperatura bobina di accensione? Depositi calcificati nel radiatore? Questo dispositivo risponde a tutte queste domande e a molte altre ancora, usato anche in ambito professionale. 306497 **49,-**



Ventilatore reversibile Limora con pale ad alte prestazioni

Aspira o spinge l'aria, basta girarlo e invertire la polarità!
 ▶ 15 diametri differenti
 ▶ **12 Volt o 6 Volt**
 ▶ in stock
 ▶ pale paraboliche
 ▶ ottimizzazione aerodinamica
 ▶ aumento del flusso d'aria stesso consumo di energia.
 A buon mercato grazie a grandi quantità acquistate!
 Ogni ventilatore costa solo **74,-**
Limora.com/Limora-Ventole



Interruttore per comando termostatico, facile installazione mediante il montaggio nel tubo del radiatore

Con elettronica integrata: compresi cablaggio, fascette stringitubo, fascette per cavi e relè preassemblato pronti per l'installazione. Regolabile tramite un potenziometro. Per tutte le auto con 12 cilindri, 6 volt è necessaria l'installazione di un Relè.

Auto a massa **negativa**

Diametro tubo	
25 mm	336472
28 mm	329645
32 mm	336473
35 mm	336474
38 mm	325029
45 mm	336475

Auto a massa **positiva**

Diametro tubo		
25 mm	508362	169,-
28 mm	508363	179,-
32 mm	508364	185,-
35 mm	508365	189,-
38 mm	508366	195,-
45 mm	508367	199,-



Austin Healey
Range Rover
Land Rover
Triumph
Jaguar
Mini
MG



per esempio:

Austin Healey BN4 a BJ8 senza riscaldamento: set da 2 205398

150,-

con riscaldamento: set da 4 205396

198,-



Cornice del radiatore

Migliora l'efficienza della ventola incanalando l'aria ed indirizzandola verso il radiatore. Perfetto per la guida in posti caldi e durante l'estate.

MGA	337827	79,-
MGB	337828	95,-



Contattateci oggi stesso

Enrico Marchetti e Stefano Pignatelli vi aiuteranno, chiamando il seguente numero: **Italia 0321 1644232** o Oppure, visitate il nostro sito **Limora.com** nella versione italiana.

Armadietti porta attrezzi con congelatore integrato



Officina, studio, garage:

Esclusivo carrellino porta attrezzi con frigorifero integrato. Pratico e facile da posizionare e spostare grazie alle ruote. Capacità 50 litri, 81cm di altezza, congela fino a

0°C. Consumo di energia solo 0,58KWh/24h peso 35kg.

rosso	476597	385,-
nero	476598	385,-
blu (con radio)	510123	399,-



Liquido di raffreddamento additivo chimico.

Chimica super intelligente

Riduce la tensione superficiale del liquido di raffreddamento. Riduce la temperatura del motore. Bottiglia da **355ml** sufficiente per 20 litri di refrigerante. Miscibile con qualsiasi altro liquido di raffreddamento.

Motori a benzina		
rosso	303509	15,90
Diesel	342352	20,-



Evans

Refrigerante senza acqua

- ▶ punto di ebollizione superiore a 180 °C
- ▶ fino a 75% di pressione in meno nel sistema
- ▶ riduce l'usura dei tubi e delle guarnizioni
- ▶ biodegradabile e non tossico
- ▶ da oltre venti anni usato nelle auto da corsa, nei camion e negli aerei
- ▶ non è necessario cambiarlo, dura più di 20 anni o un milione di km
- ▶ resistente a bassissime temperature fino a -40°C.

Proponiamo i seguenti tipi, in base al vostro proposito:

Vintage Cool 180°

Per classici **a partire dal 1945**, con motori di ghisa e componenti di alluminio.

Classic Cool 180°

Per auto classiche **dal 1945** con motore a ghisa e parti in alluminio e ottone.

Auto Cool 180°

Per veicoli ad alte prestazioni.

Power Cool 180°

Per performances sportive

Prep Fluid

Per pulire il sistema

Liquido raffreddamento

Tanica da 2 litri	36,-
Tanica da 5 litri	79,-
Prep Fluid	
Tanica da 2 litri	19,-
Tanica da 5 litri	48,-



Banda termica per terminale di scarico.

- 1 Bianca. Resistente a temperature fino a 1000°C.
- 2 Banda minerale, nera, resiste fino a 650°C diretti e 1090°C di irradiazione e permanente fine 520°C.
- 3 Fibra di carbonio e titanio di alta tecnologia, con pietra di lava. Resiste fino a 980°C di calore diretto e fino a 1370°C calore irradiato. Permanente a 650°C.

	Larghezza	Lunghezza	Codice-No	Prezzo
1	25 mm	4,5 m	478981	15,-
	50 mm	4,5 m	478983	28,-
	25 mm	15 m	478985	69,-
	50 mm	15 m	478987	99,-
2	25 mm	4,5 m	478982	15,-
	50 mm	4,5 m	478984	28,-
	25 mm	15 m	478986	69,-
3	50 mm	15 m	478988	99,-
	25 mm	4,5 m	505204	19,-
	50 mm	4,5 m	505205	35,-
	25 mm	15 m	505202	69,-
	50 mm	15 m	505203	99,-



Questo è anche un efficace additivo refrigerante



Jaguar XJS e XJ40 Jaguar XJ12, XJS, EV12

Compressore d'aria
Nuovo di fabbrica, ultramoderno compressore d'aria esclusiva-
mente per noi! Dopo ben più
di 50 anni la pompa a piatto
oscillante-Design è stata sostitui-
ta da un'ultramoderna pompa a
stantuffo assiale.
• 5,9 Kg invece di quasi 16 Kg
• Sostituisce 1:1 il vecchio com-
pressore.
• Nessuna modifica
• La metà di assorbimento di
potenza
• quasi raddoppiata la capacità
di raffreddamento.

Jaguar XJ12, XJS, E V12, Mercedes
W111, 116, 3.5, 4.5, 6.9 (tutti i
modelli V8) Opel Diplomat 5,4,
Audi 100 / 200
505939 **632,-**

Per i nostalgici abbiamo
sempre in stock l'originale
213149 **559,-**

Compressore aria condizionata
nuovo per Jaguar XJS e XJ40
481277 **424,-**

Pale del ventilatore
Modello competition fabbricato
in plastica.

Austin Healey
BN1 e BN2 327071 **98,-**
BN4 a BJ8 318169 **45,-**

Jaguar
XK120 del 1952 479993 **109,-**
XK140, XK150 e XK150S
Mark II, S-Type 479924 **109,-**



Supporto radiatore dell'olio

Da usare con filtri olio originali o con la conversione al tipo moderno.
Tubature di gomma o maglia metallica, disponibili per svariato modelli
di auto. Mercedes, Opel, Jaguar, MG, Austin Healey ecc. **da 125,-**



Radiatore dell'olio
Attacchi 1/2" BSP: Austin Healey,
MG, Mini; Triumph.

Attacchi 5/8" BSP:
Jaguar/Daimler
File
File **13** 316185 **79,-**
16 14993 **79,-**
19 317969 **109,-**

10	9483	24,-
13	6341	29,-
16	300147	79,-
19	307372	99,-

Il filtro per il liquido di raffreddamento

- Cattura ruggine, particelle di calce e altre impurità secondo il princi-
pio della trappola per aragoste: lo sporco entra ma non può uscire.
- Lo sporco rimane nel filtro e non nei canali sottili del sistema di
raffreddamento
- Tubo stabile in policarbonato trasparente con parete da 3 mm
- resistente al calore fino a 150°C
- facile pulizia

Doppio filo in ottone
adatto per tubi da circa
28 a 35 mm, 509557 **109,-**

Filtro doppio
in acciaio inossidabile
adatto per tubi da circa
38 a 44 mm, 509558 **119,-**

Doppio filo in ottone
adatto per tubi da circa
48 a 54 mm, 509559 **129,-**



Bar's Leaks elimina eventuali perdite dal sistema di raffreddamento. Efficacia 12 mesi, suffici-
ente per sistemi fino a 12 litri.
492758 150 g **14,-**

Bar's Nural pulisce il sistema di raffreddamento
eliminando eventuali detriti e
depositi. Sufficiente per una
pulizia completa.
492759 150 g **14,-**

La corrosione è l'unico nemico!

Il radiatore può durare per sempre, se mantenuto bene e curato coi
giusti prodotti. Con questi due ridonerete splendore anche ai radiatori
più vissuti.

● **No-Rosion**
Agente pulitore basico che
ricondiziona il sistema, elimina
la ruggine e le tracce di calcare.
Ridona le proprietà originali
del sistema di raffreddamento.
Confezione da 473 ml.
No-Rosion pulitore (473ml)
489511 **9,50**
No-Rosion inibitore-
schutz-mittel (473ml)
359336 **10,90**

● **HyperKühl**
Agente pulitore basico e ricon-
dizionante del sistema, elimina
ruggine e detriti.
Pulire il radiatore ed aggiungere
il prodotto al liquido di raffredda-
mento. Abbasserà la temperatura
e manterrà pulito il sistema.
HyperKühl pulitore (473ml)
489210 **9,50**
Attitivo per abbassare la
temperatura (473ml)
489209 **11,90**



Vi siete accorti di non avere un estintore a portata di mano?

Forse è il caso di rimediare!
Estintore- leggero in alluminio,
con supporto.
Necessario per la sicurezza
in ogni Garage!
1 kg 275432 **26,-**
2 kg 322326 **39,-**

Piccolo, portatile.
500 ml 503680 **18,-**
750 ml 503681 **22,-**

PARCO CODMA

Fano

10-11
OTTOBRE
2020

MERCATINO
Mostra scambio

Auto Moto Ciclo e Ricambi d'epoca



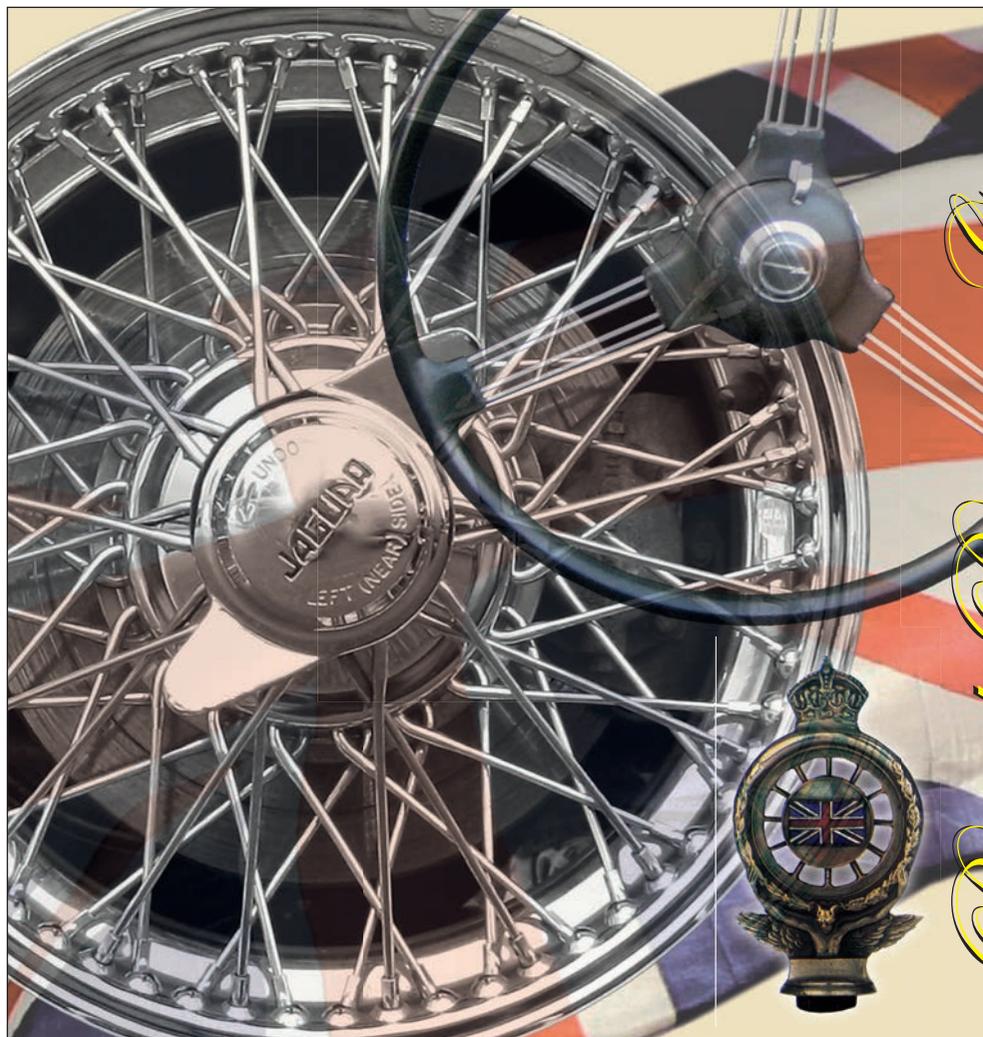
Ingresso visitatori 5€ - Ragazzi sino ai 14 anni Gratuito

Cell. 347 1844267 - Cell. 338 5944590 www.museomotociclo.it
mostrascambiofano@gmail.com

ORGANIZZATA DA:



CON IL PATROCINIO DI:



British Racing Green



PENRITE
OIL

Triumph

MG

Austin Healey

Jaguar

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493
www.brgspares.it - brgmoss@libero.it

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



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. € 8.500. Tel. 348 5503882.



SEVEN, 1931, tetto apribile, 4 posti, restaurata dai precedenti proprietari inglesi in passato, funzionante, targata, iscritta ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AUSTIN HEALEY

3000 MK3, 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@cristianoluzzagio.it.



3000 MK1, 1961, omologata ASI oro, totalmente restaurata, perfetta. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzagio.it.



SPRITE MK3, 1966, 1.275cc, guida a sinistra, funzionante, sana, con margine di perfezionamento poco impegnativo, video della vettura al nostro sito internet. Altre Sprite visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AUTOBIANCHI

A 112 ABARTH 70HP MAQUILLAGE 1982, omologata ASI, targhe (FE 32...) originali dell'epoca, disponibili SEDILI SPORTIVI e SEDILI ORIGINALI specifici di versione - MECCANICA PERFETTA - Da Vedere e Provare. € 13.800. Tel. 348 5503882.



A 112 ELITE, 1982, omologata ASI, quinta serie, restaurata alcuni anni fa documentato con foto e poi percorsi solamente 3000 Km, targhe e documenti originali. € 4.500. Tel. 342 6328409 - d.enderici@yahoo.com.

BIANCHINA BERLINA - 4 POSTI, 1967, colore grigio topo, in ottime condizioni, visibile ad Ancona. Quotazione RuoteClassiche. Inoltre dispongo di molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto (quotazione a parte). Tel. 339 6393950.

BIANCHINA FANTOZZI, 1960, splendide condizioni, unico proprietario, conservata in ottime condizioni, fondi e Km originali. € 7.000. Tel. 348 4451122. info@dradicar.it.

GIARDINIERA 500, 1973, omologata ASI targa oro, colore bianco, targa nera Roma L 9..... capote nuova, vettura revisionata fino a dicembre 2021, libretto originale. € 5.500. Tel. 330 755153. mauriziosagnotti@libero.it.

STELLINA, 1964, motore da 767cc, con cerchi a raggi, con capote in canvas nera, video al nostro sito internet. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BENTLEY

MULSANNE, 1980, tetto in vinile blu, selleria in pelle azzurra, bell'esemplare, targata, iscritta all'ASI. Altre Bentley visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BMW

318 IS (E30), 1991, blau met., interni in stoffa indigo, serie speciale non catalizzata, 4 cil. 16 valvole, 4 bobine, no servosterzo, no ABS, tettuccio apribile, 5 cerchi BWA, 2 propr., Km 121.000, tutta orig., conservata bene da tecnico collezionista. Prezzo da conc. Tel. 347 6798075.

ISETTA 600, 1959, vettura molto rara, in avanzata fase di restauro, carrozzeria sabbata e riverniciata, meccanica revisionata, completa al 90%, restauro da ultimare, documenti USA con sdoganamento in Italia. € 20.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it.



CADILLAC

CONVERTIBILE, 1953, omologata ASI, colore bianco, restauro totale, vedi servizio sul numero di dicembre 2003 di RuoteClassiche. Prezzo dopo contatto. Aste-rsenti perditempo. Tel. 338 9369456.



30^a Mostra Scambio Auto e Moto d'epoca Bastia Umbra



90 anni di Pininfarina

EDIZIONE SPECIALE

5-6 Settembre 2020

Umbriafiere - Bastia Umbra (Pg)

orario: sabato 8.00-19.00 / domenica 8.00-18.00
Italservice tel. 0742.320642 - cell. 337.645125 - fax 0742.318464
www.mostrascambiobastiaumbra.com

CARROZZERIA MANZONI
di Manzoni Matteo

RESTAURO DI AUTO D'EPOCA

RESTAURO TOTALE O PARZIALE - RIPARAZIONE AUTO MODERNE



@MANZONIRESTAURO

Via Allende, 7 - CASALPUSTERLENGO (LO) Tel. 0377.83.06.38 - Cell. 346.30.31.195
E-mail: manzonirestauri@gmail.com www.carrozzeriamanzonirestauri.it



Regione Liguria



Città di Imperia

3° Mercato Retro

MOSTRA - SCAMBIO
...anche in notturna

11/12/13 SETTEMBRE

Calata Anselmi
Porto Maurizio - IMPERIA

Drive in in banchina

PER INFORMAZIONI:

🇮🇹 Tel. +39 380 6355661 - info@mercatoretro.it
🇫🇷 Tel. +33 (0) 609962376 - info@mercatoretro.fr

grafica.happyprintimperia@libero.it



www.mercatoretro.it

FRATELLI
Carli
- DAL 1911 -

ALCANTARA
Aicardi
Assicurazioni
www.aicardiassicurazioni.com

TravelBuy
AGENZIE DI VIAGGI
PRELIEVE DI IMPERIA

CITROEN

11 BL, 1957, omologata ASI targa oro, meccanica, carrozzeria ed interni perfetti, sabbiata, colore nero, autovettura molto bella. € 21.000. Tel. 335 7171452.



11 B LIMOUSINE (8 POSTI), 1955, auto perfetta di carrozzeria e meccanica in ogni sua parte, usata anche per cerimonie. Foto via mail. € 22.000. Tel. 339 4546247.

2 CV CHARLESTON, 1986, bellissima, autovettura con interni originali, perfettamente funzionante, collaudata di nuovo. € 10.500. Tel. 348 4451122. info@dradicar.it.

2CV 6 CLUB, 07/1985, omologata ASI, targhe (PA 78...), Restauro completo e maniacale, RARISSIMA VERSIONE CLUB: Fari quadrati, modanatura sottoporta di colore nero, Interni in tessuto e capotte in coordinato al colore carrozzeria, DA VEDERE E PROVARE. € 11.500. Tel. 348 5503882.



2CV AK400 FOURGONETTE, 1975, ASI, interni in compensato laminato marino più tappetini, motore 602 cc e frizione messi nuovi nel 2015 all'acquisto del mezzo, viaggiato da Venezia a Parigi senza alcun

problema a pieno carico. Vettura perfetta sia di interni che esterni. Superba. € 14.000. Tel. 333 7887381 (anche whatsapp). citronrd@gmail.com.



2CV BERLINA, 1976, ASI. 6914 km da nuovo, restaurato 100% e poi modificato in modo maniacale 1950s-look. Perfetta in ogni particolare, sia interni che esterni. Mot. 602 cc, frizione, freni, scarico, capota, tappezzeria tutto nuovo. Cofano proprio dal 1950. Accessoriata. € 13.500. Tel. 333 7887381. citronrd@gmail.com.



SM MASERATI, 1972, omologata ASI, colore blu delta metallizzato, chilometri zero, a carburatori, vettura totalmente restaurata da David Auto e visibile a Dresano (MI). Da collezionista. € 34.000. Tel. 393 2960331.



DAIMLER

SP 250 DART, 1963, omologata ASI targa oro, targa originale italiana, visibile a Brescia. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



EXCALIBUR

PHAETON, 1977, iscritta ASI, bicolore bronzo/crema, 7.450 cc, cambio automatico e hard top rimovibile, 50.980 miglia percorse, interni in pelle chiara, catalizzata, vettura in perfette condizioni. Ideale per maritimi. € 59.000. Tel. 335 220453 - 0363 907364. ltf@ltf.it.



FERRARI

308 GTBI QUATTROVALVOLE, 1983, omologata ASI targa oro, rossa, interni in pelle color panna, conservata ed interamente originale, tagliandi Ferrari, da vetrina, ottimo investimento. € 65.000. Tel. 335 6089113.

328 GTS, 1987, omologata ASI, colore rosso, interni in pelle nera, unica in Italia con soli Km 24.503, libro tagliandi in Ferrari (ultimo in data 04-2017), precedente

utilizzatore da venti anni solo per passione, perfetta. € 85.000. Tel. 348 8122938.

348 TB, 1990, ASI, colore rosso, interni neri, marmitte sportive, tagliandata, in buono stato. € 57.000. Tel. 339 2679721.

348 TS, 1991, omologata ASI targa oro con CRS, Km 48.000, omologazione Ferrari per gomme da 18", più 4 cerchi gommati diametro "18, marmitte sportive e originali. Tel. 348 2459617.



512 BBI, 11/1982, vettura matching numbers, totalmente tagliandata in giugno 2018 presso Concessionaria Ferrari Ineco di Modena, disponibile carpetta completa di tessere di garanzia timbrata. ECCELSA - RARA - SUPER TAGLIANDATA. € 265.000. Tel. 348 5503882.



FIAT

1'100 TV COUPÉ PININFARINA, 1954, marciante, prezzo dopo visione. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1100 103 TV, 1953, carrozzato ambulanza, da restaurare, senza documenti ma la vettura è completa. € 5.000 tratt. Tel. 340 6313629. francescoangioni92@icloud.com.

www.asimarket.it



PERIZIE PROFESSIONALI VALUTATIVE

- Auto e moto classiche, sportive e speciali.
- Analisi eseguite a domicilio in tutta Italia ed all'estero.
- Gestione restauri per conto terzi.
- Tutela legale sulla congruità del valore del veicolo in caso di furto o sinistro.
- Iscritto alla Camera di Commercio di Milano e al Collegio Lombardo Periti.
- Supporto legale nel caso che il veicolo in oggetto non corrisponda a quanto dichiarato dal venditore.

COMPRESERETE A SCATOLA CHIUSA? FATE CONTROLLARE E VALUTARE L'AUTO O LA MOTO DA UN ESPERTO PRIMA DI COMPRARLA!

Dr. Luca di Grazia, MI, Tel. 02 87067502 - +39 335 240 700 luca.di.grazia@usa.net

1100 B, 1949, autovettura in buono stato di conservazione, motore in ottime condizioni, colore verde, targata con tutti i documenti. € 10.500. Tel. 347 0844062. rachid@gdtrasporti.com.



1100 TAXI BL, 1950, veicolo originale e ben conservato, marciante, con targa ma senza documenti, colore blu scuro. € 13.500. Tel. 347 0844062. rachid@gdtrasporti.com.



126, 1989, colore rosso, Km 19.000, vettura totalmente originale, in perfette condizioni, unico proprietario. no perditempo. € 4.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



126 (A1 P4), 1986, omologata ASI, vettura funzionante, perfetta. € 2.500. Tel. 349 8943010. vallecamonica-ruaro@libero.it.

126 PERSONAL 4, 05/1980, targhe (AL 40....) e documenti dell'epoca, vettura perfettamente conservata, interni in sky testa di moro perfettamente conservati. SUPERPREZZO. € 4.500. Tel. 348 5503882.



127, 1978, omologata ASI, colore bianco, interni neri, cerchi in lega, solammete Km 74.000, meccanica perfetta, collaudata 2020. € 3.500 tratt. Tel. 339 7992280.

127 SPIAGGINA, 1981, carrozzata Fissore, perfettamente funzionante, collaudata a nuovo, ideale per luoghi di mare e sole. € 7.000. Tel. 348 4451122. info@dradicar.it.

128 FAMILIARE, 1974, documenti e targhe originali, colore verde e interni neri. Visibile in provincia di Trento. € 1.500. Tel. 335 5358790.

130 COUPE, 1973, bella macchina, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1500 GT GHIA COUPE, 10/1965, targhe (BS 17....) originali, interni e pannelli in ski nero. Solo 846 esemplari prodotti - telaio anteriore tubolare GILCO - OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C. € 79.500. Tel. 348 5503882.



500, 1972, colore rosso, modello L, motore revisionato con pochi Km, interni in ottime condizioni, carrozzeria da risanare solo per ricambi, senza documenti. € 1.100. Tel. 339 4070270. petrus1975@live.it.

500, 1973, omologata ASI Targa Oro, modello R, colore blu, Km 80.000, documenti e targhe originali, da vetrina, visibile a Napoli. € 8.500. Tel. 338 7314491. carlomurolo@alice.it.

500 A TOPOLINO BALESTRA LUNGA, 1936, guida a sinistra, targhe Potenza 4 cifre, revisionata, eleggibile alla Mille Miglia. Altre Fiat Topolino visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 B, 1948, vettura in buone condizioni. € 10.000. Tel. 388 1936066.

500 B TRASFORMABILE, 1948, auto in buone condizioni. Tel. 335 6536984. tiz.maschi@gmail.com.



500 C TOPOLINO, 1950, con cappottina in vinile, 570cc, targhe CT, vissuta, interni di recente sostituzione, meccanicamente funzionante. Altre Topolino visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 D, 1963, autovettura ricondizionata, come nuova. € 12.500. Tel. 339 1700501 - 0575 592056.

500 F, da parziale restauro motore funzionante documenti in regola pronti per il passaggio. € 2.500. Tel. 333 9813848.

500 L, 1972, iscritta ASI targa oro, colore giallo ocra, Km 65.000, uniproprietario, targa e documenti originali. € 6.500. Tel. 338 7314491. carlomurolo@alice.it.

500 R, 1975, colore giallo tufo, motore 594 cc, cambio sincronizzato, restauro totale, interni nuovi, cerchi in lega, gomme nuove, libretto verde, targhe originali. € 7.200. Tel. 346 3045499.

509, 1929, brevetto Weimann, vettura perfettamente restaurata e funzionante, targhe e documenti originali, rarissima. € 30.000. Tel. 348 4451122. info@dradicar.it.

BALILLA (3 MARCE) BERLINA, 1933, colore verde e nero, restaurata negli anni '60, vettura in perfette condizioni con documenti originali. € 25.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



BARCETTA, 1999, bellissima, solo Km 37.000 originali, interni perfetti, capote perfetta, con hard top, colore grigio. € 9.000. Tel. 328 2728589. fabiano@ombitaly.it.

BARCETTA, 2000, iscritta ASI targa oro, colore rosso, Km originali 7.300, qualsiasi prova, bollo ridotto, da vetrina. € 8.000. Tel. 338 7314491. carlomurolo@alice.it.

DINO 2400 SPIDER, 1972, vettura originale italiana. Targhe nere e libretto verde dell'epoca. Pochi proprietari, in ottime condizioni originali. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzagio.it.



AdCine

MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

NUOVE DATE

25 - 26 - 27 SETTEMBRE 2020

Vuoi vendere la tua auto?

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla? **Milano AutoClassica** ti offre la possibilità di riservare un tuo spazio all'interno della manifestazione.

Per ricevere informazioni invia una mail a:
info@milanoautoclassica.com

Indicando alcuni dati quali:
NOME - COGNOME - CITTÀ - RECAPITO TELEFONICO - EMAIL

e i dati della/e tua/e vettura/e:

MARCA - MODELLO - ANNO DI PRODUZIONE

Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 70.152 / e-mail: info@milanoautoclassica.com

FIERA MILANO RHO

www.milanoautoclassica.com

AFFRA

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@aira.it Internet: www.afra.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

ALTRA Lumenition SL 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>

DINO COUPE' 2400 TIPO 135 BC, 03/1971, Targhe (BO 44...) e libretto a pagine originale dell'epoca - Condizioni immacolate da concorso, vettura di altissimo prestigio collezionistico. VETTURA ITALIANA DA SEMPRE - VETTURA MOLTO RARA PRODOTTA IN SOLI 2.398 ESEMPLARI. € 60.000. Tel. 348 5503882.



PANDA 30 S, 1985, 652cc, 20cv, 5 posti, manuale, iscritta al Registro Fiat Italiano con Certif. di Rilevanza Storica e Collezionistica, targata Venezia, ben conservata. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



PANDA 4X4 1.000 CC, 1990, iscritta ASI, auto perfetta in ogni sua parte, colore bianco, targa e documenti originali, esente bollo e assicurazione ridotta, con gancio traino, per inutilizzo. Tel. 345 3179578.

RITMO 60 S 5 PORTE, 07/1985, targhe (RI 11...) e doc. originali dell'epoca, vettura totalmente restaurata. UN SOLO PROPRIETARIO E UN SOLO COLLEZIONISTA - ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. € 4.500. Tel. 348 5503882.



UNO FIRE 1.000 CC, 1985, iscritta ASI, originalissima e tenuta perfettamente, in discrete condizioni, colore bianco, usata regolarmente, esente bollo, 5 porte. Affare. € 1.200 tratt. Tel. 391 7784943.

UNO TURBO I.E., 1992, colore rosso, meccanica buona, versione racing, motore potenziato oltre 200 CV, carrozzeria da rivedere, cerchi da 15", senza doc., radiata d'ufficio. € 6.000 tratt. Tel. 338 1519551 - 339 7992280.

FORD

ESCORT GHIA 1.4 73 CV CABRIO, 02/1986, originalissima - disponibile libretto uso e manutenzione originale dell'epoca. SUPERPREZZO. € 3.800. Tel. 348 5503882.



MODEL A TWO DOOR SEDAN HARD TOP, 1932, auto restaurata in ottime condizioni. Colore verde acqua. Tel. 380 6971605.



MODEL A, 1928, omologata ASI, cabrio, 3.400 cc, 4 porte, originale, ottimo stato. € 45.000. Tel. 338 3893699.

SIERRA RS COSWORTH, 1986, omologata ASI targa oro con CRS, "pinnone" bianco, Km 70.000, condizioni superlative, full optional. € 56.000. Tel. 331 9440212. amazon69@libero.it.

THUNDERBIRD CABRIO, 1965, omologata ASI, colore bianco, interni neri, conservata, revisionata, con tonneau per trasformarla in 2 posti roaster. Visibile a Milano. Inoltre ne possiedo un'altra smontata per ricambi. € 25.000. Tel. 371 4304898.



HONDA

CIVIC, veicolo in buone condizioni, discreto stato di conservazione, con tutti i documenti. € 5.500. Tel. 347 0844062. rachid@gdtrasporti.com.



INNOCENTI

JM3, 1964, omologata ASI con CRS, colore verde, ottimo stato, documenti regolari, revisionata e circolante. € 8.000. Tel. 328 9173080. sdmichelangelo@inwind.it.

MINI COOPER MK III, 1971, iscritta ASI targa oro, targhe originali, restaurata, colore blu con tetto panna, cerchi in lega, fari di profondità Tripmaster, ideale per regolarità. € 12.500. Tel. 347 0405045.

MINI MINOR MK III, 1971, ASI, rosso e tettuccio nero, mai riverniciata, sempre in garage asciutto e con copriauto, interni ancora nuovi, 5 cerchi in lega, marmitta centrale, salva coppa, ecc.... uniproprietario dall'immatricolazione, prime targhe, libretto e foglio complem. € 8.900. Tel. 349 6844119.

JAGUAR

E TYPE 4.200 ROADSTER, 1969, omologato ASI, CSAI, FIVA. Ottima di meccanica e carrozzeria, un proprietario negli ultimi 20 anni, sempre mantenuta con cura.

Visibile a Brescia. € 84.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



E TYPE SPIDER CABRIOLET, anni '70, iscritta ASI, 4.235 cc, vettura in perfette condizioni, completamente restaurata a nuovo, interni in pelle nera, colore pale primrose. € 110.000. Tel. 335 220453 - 0363 907364. itf@itf.it.



MK II 3.4, 01/1964, targhe (NO 17...) e doc. orig. dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, interni in pelle totale Connolly tabacco, cruscotto in radica di noce originale, disp. rarissima carpetta originale Jaguar comprensiva di libretto d'uso e man. orig. PERFETTA. € 32.000. Tel. 348 5503882.



MK IV CABRIOLET, 1948, omologata ASI, motore 3.5, colore nero, interni in pelle rossa, restaurata, qualsiasi prova. Prezzo a richiesta. Tel. 338 1101683. gaetano.ciriminna@gmail.com.

MK2 3.800, 1967, omologata ASI, FIVA, CSAI, con servosterzo e aria condizionata, targhe nere BS. Visibile a Brescia. € 33.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzagio.it.



XJ SC 5300 V 12, 1988, targa originale italiana, 2 proprietari, full optional, visibile a Brescia. € 32.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



XJ6 2.9, 1989, iscritta ASI, azzurro met., tetto elettrico, manuale, 4 fari, pelle beige, iniettori nuovi, essendo trentennale è esente bollo, passaggio agevolato, gommata, tendina lunotto, statuetta cofano, tutta originale, conservata, stupenda. A Cremona. € 8.000. Tel. 348 5182377.

LANCIA

APIA 1ªSERIE (GUIDA A DESTRA), 1953, omologata ASI targa oro, targa e libretto originali, iscritta al Registro Storico Lancia, Km 1.000, revisionata, pronta all'uso. € 16.500. Tel. 347 2315796. rinaldopacaccio43@gmail.com.



APIA VIGNALE COUPÉ LUSO, 1962, bicolore, auto completa, da restaurare. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

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, 1 serie, nera, documenti in regola, funzionante in tutto, impianto elettrico modificato a 12v. € 7.000. Tel. 333 9813848.

AUGUSTA, 1931, omologata ASI, carrozzeria Viotti, perfettamente funzionante. € 32.000. Tel. 333 7955200. ufficio@berbottoauto.com.



BETA MONTECARLO, 1975, uniproprietario, azzurro metalliz., perfetta, causa età. € 10.000. Tel. 0534 62140.

DEDRA SW 1.6 I.E. 16V (YOUNGTIMER), 07/1998, Iscritta Asi Con Crsc, 18.902 Km originali!!! - vettura maniacale come nuova! - disponibile tutta la MANUALE LISTICA COMPLETA A CORREDO - DOCUMENTI ORIGINALI. € 6.450. Tel. 348 5503882.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



Giulietta Sprint Veloce 1958



vers. Bianco Ambra - Interni Blu

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

Saremo presenti a Milano Autoclassica il 25-26-27 settembre 2020

ALBERTO: 335.682873

filandagarage@gmail.com
WWW.FILANDAGARAGE.COM

ROBERTO: 339.4624677

Giulietta Spider Veloce Passo Corto 1957



vers. Bianco - Interni Rossi - Cadenini Neri

DELTA 1.3 LX, 1989, uniproprietario, tagliando eseguito e sostituito la cinghia distribuzione a km 182.000, cerchi in lega da 14, chiusura centr., alzacristalli elett., tetto apribile, buono stato di carrozzeria e meccanica, no ruggine. Visibile a MOTTA DI LIVENZA (TV). Tel. 0422 766123.

FLAMINIA 2.8 3C SUPER SPORT ZAGATO, 03/1965, targhe (CN 88...) vettura totalmente restaurata, interni in pelle nera. Matching numbers e matching colors. OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO. € 345.000. Tel. 348 5503882.



FLAMINIA COUPÈ, 1960, omologata ASI, auto molto ben conservata, colore nero, interni in pelle rossa, revisionata, ottime condizioni. Prezzo dopo visione. Tel. 349 3042893.

FLAMINIA COUPÈ PININFARINA 2500CC, 1960, bicolore grigio, auto in buon stato originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAMINIA TOURING SUPERLEGGERA GT 2500, 1962, 3 carburatori, totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 118.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



FLAVIA COUPE', 1964, omologata ASI targa oro con CRS, restauro totale recente, colore grigio metallizzato, interni in pelle, revisione nel 2021, vincitrice di concorsi d'eleganza ASI, per cessato interesse. Prezzo adeguato alle condizioni dell'auto. Tel. 339 5047702.

FULVIA COUPE' (2° SERIE) 1300 C.C., 1975, colore blu, Km 60.000, vettura conservata. € 11.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



FULVIA ZAGATO 1.3 S, 1971, omologata ASI-FIVA-CSAI, auto completamente rifatta di carrozzeria, meccanica e ciclistica, cerchi Cromodora, qualsiasi prova, visibile a Verona. Prezzo dopo prova e visione. Tel. 347 1435133. l.oivieri42@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.



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.



220 SE CABRIOLET, 1964, perfetta, condizioni di meccanica e carrozzeria impeccabili, visibile a Brescia. € 94.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



220 SE COUPE W128 PONTON, 1959, 85.539 miglia originali, storia completa dei proprietari e della manutenzione dal 1959 ad oggi, numeri motore e telaio corrispondenti. Visibile a Brescia. € 59.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



240 DIESEL (ASPIRATO), 1982, ASI, colore originale verde, perfetta, conservata in ottime condizioni, sempre in garage, no bollo, importato dalla Germania e ritargato in Italia, usato benissimo. Prezzo affare. Tel. 345 3179578.

240D W123, 05/1984, targhe (FO 57....) originali, vettura conservata, inserti in radica di noce, aria condizionata, interni conservati pari al nuovo. OTTIME CONDIZIONI. € 5.500. Tel. 348 5503882.



250 SL PAGODA VERSIONE CALIFORNIA, 1967, rara versione, 2+2 con hard-top, Italiana dall'origine, ottime condizioni generali, interni originali in pelle molto ben conservati, motore 250 originale totalmente revisionato con fatture e documentazione, cambio manuale 4 marce, libretto a pagine. € 85.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it.



280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, tetto apribile elettricamente, Vettura Maniacalmente Conservata - Perfetta In Ogni Dettaglio - Ancora Disponibile Kit Primo Soccorso Allocato Nella Cappelliera, tagliandi eseguiti A SCADENZA REGOLARE E TIMBRATI SU LIBRETTO SERVICE ORIGINALE. € 9.000. Tel. 348 5503882.



300 D ADENAUER, 1959, uno di 3077 esemplari prodotti. Splendida, visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 info@cristianoluzzago.it.



350 SE V8 AUTOMATICA W116, colore oro, interni in verde, auto in buone condizioni. Motore v8 iniezione 3.500 cc. Tel. 380 6971605.



350 SL R107, 05/1971, con HARD-TOP, targhe (RC 27...) del periodo - SUPER OCCASIONE. € 21.000. Tel. 348 5503882.



500 SL (W 107), 1985, nera, interni biscotto, hard top, autoradio Becker front originale (new model), tagliandi Mercedes, Km 140.000, uso quotidiano, sempre in garage. € 48.000. Tel. 335 1273225. lelio_mondella@yahoo.it.



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 500 (R 129), 1990, Km 105.000 da nuova, sempre tagliandata Mercedes (MI), ultimo eseguito giugno 2020, perfetta in tutto, come nuova, colore argento met., pelle nera. € 28.000. Tel. 380 2649550. guidofaini056@gmail.com.

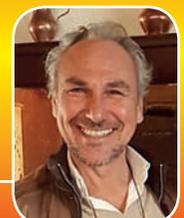


MG

A 1500 COUPE', 1957, omologata ASI ORO, compl. restaurata con foto e fatture, rispettando l'originalità in tutti i dettagli, certif. British Heritage e MG Car Club. Vis. a Brescia. € 37.800 tratt. Tel. 328 2454909 info@cristianoluzzago.it.



COMPRO CITROËN MEHARI
COMPRO GRANTURISMO E SPORTIVE D'EPOCA
PAGAMENTO IMMEDIATO - MASSIMA SERIETÀ
CARLO VENOSTA - TEL: 335 8194615
venostacarlo@libero.it



IN PRIMO PIANO



BENTLEY R TYPE SALOON

Anno 1954, selleria in pelle, pannelli porte, cielo, moquette nuovi; tetto apribile, tavolini in radica, poggiatesta, cinture di sicurezza anteriori d'epoca, specchi di cortesia; targata, iscritta all'ASI. Lavori eseguiti documentati da fotografie.

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

A 1600 ROADSTER, 1960, omologata ASI targa oro, colore bianco, ruote a raggi, in buono stato di carrozzeria e meccanica, completa di cover tonneau, vetri laterali asportabili wind screens, parabrezza asportabile, scadenza revisione 03/2022. € 31.000. Tel. 335 7171452.



B, 1980, autovettura in perfette condizioni, tutto nuovo, visibile a Pozzuoli. € 13.000. Tel. 335 5220309. davinci1951@libero.it.



TD C (COMPETITION), 1951, rossa, rara, in perfette condizioni, tot. restaurata di carrozzeria e meccanica. No perditempo. € 38.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



MORGAN

4/4 1600 CC, 1980, bellissima, colore rosso, super accessoriata, inoltre dispongo di una Fiat 500 Gamine, rossa, da collezione. € 35.000. Tel. 335 5604632.

MORRIS

MINOR 1000 TRAVELLER, 1969, 1.098cc, con CRS, vettura conservata e vissuta, funzionante. Altra Morris Minor Traveller visibile in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



OPEL

KADETT E 1.3 CC S 4 PORTE, 1988, iscritta 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.

PEUGEOT

106 RALLY 1300, 1995, omologata ASI targa oro, perfetta, più 4 cerchi in lega OZ gommati. € 8.500. Tel. 346 6215965. danielarizzini@gmail.com.



PONTIAC

BONNEVILLE, 1978, omologata ASI, mezzo conservato, nella carta di circolazione riporta la dicitura "unico mezzo importato in Italia quell'anno", A/C, catalizzata, vetri elettrici, chiusura centralizzata, alimentazione a benzina. € 25.000. Tel. 335 8353155. autoservicevalentini@gmail.com.



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@cristianoluzzagio.it.



911 2.7 COUPÉ, 1974, disponibile per qualsiasi prova, prezzo dopo visione. Trattative riservate. Tel. 347 0069748 - 0521 842220.



911 3.2 CARRERA COUPE, 07/1986, Omologata ASI 3ª Grado Targa Oro Ai Massimi Livelli, tetto apribile elettricamente, telaio WPOZZZ91ZGS102922, motore 63G04378. - Targhe (Roma 84...), PERFETTA ECCELLENZA E PRONTA ALL'USO - Trattativa riservata. Tel. 348 5503882.



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.



964, 1989, condizioni stupende, appena tagliandato, 11.000 euro di fatture lavori, visibile a Brescia. € 64.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



993 CARRERA 2 CABRIOLET, 1995, omologato ASI targa oro. Visibile a Brescia. € 66.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzagio.it.



RENAULT

4 CV, 1953, bellissima, da immatricolare, restaurata, da vedere. € 7.000. Tel. 348 4451122. info@dradcar.it.
CLIO WILLIAMS, 1993, omologata ASI targa oro con CRS, Km 158.000, prima serie, n° 571/2500, matching number, condizioni superlative, da collezione. € 25.000. Tel. 331 9440212. amazon69@libero.it.

ROLLS ROYCE

20-25 TINDOVER, 1936, restaurata, funzionante, con documentazioni. Tel. 329 7460041.

SILVER CLOUD, 1960, ASI targa oro, bicolore, prezzo interessante. Tel. 338 9369456.

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.

TRIUMPH

SPITFIRE MKIV, 1974, motore originale 1300, guida a sx, sana, targata TO, iscritta ASI, revisionata, con Passport to Service Leyland, capote in vinile, portapacchi. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR3A, 1960, OMOLOGATA ASI, splendida, medesimo proprietario in 25 anni, ruote a raggi cromate, portapacchi, interni in pelle, tonneau cover e altri accessori, molto bella e pronta da usare. Visibile a Brescia. € 36.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzagio.it.



VOLKSWAGEN

BIG BUGGY SICRA, 1973, omologato 4 posti, documenti e targa originali RM, ferma da vari anni, da restaurare completamente, no curiosi. € 4.500. Tel. 333 7705488.

NOVEGRO BORSA SCAMBIO

GIOCATTOLI
MODELLISMO
BAMBOLE
D'EPOCA

DOMENICA 6 SETTEMBRE 2020
DOMENICA 29 NOVEMBRE 2020



PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO
MILANO / Linate AEROPORTO ->

T. +39 02 7020022 - F. +39 02 7561050
borsascambio@parcoesposizioninovegro.it
www.parcosposizioninovegro.it

BRESCIACAR AUTO CLASSICHE

Visite solo su appuntamento
www.bresciacar.it



DUETTO 1300 OSSO DI SEPIA

Anno 1969, targhe e documenti originali.

GUARDATE IL DOSSIER COMPLETO
SUL SITO WWW.BRESCIACAR.IT.

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com - tel: 030 2140910



CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE E MOSTRESCAMBIO

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezoclassicmotors.it - info@arezoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: 9/10 GENNAIO 2021** - AREZZO FIERE - 21.000 mq coperti - Orari pubb.: Sab 8.30-19 - Dom 8.30 - 18.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337/645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: 5/6 SETTEMBRE 2020** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mq - Orari pubb.: 8.00 - 19.00.

BORGIO D'ALE - VC - Ruote Storiche in Canavese - Tel. 0125 641803 Fax: 0125 644849 - www.ruotestorichecanavese.it - ruotestorichecanavese@aruba.it. **29ª MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO, CAMION, BUS E TRATTORI D'EPOCA: MAGGIO 2021** - Presso area mercato ortofruitticolo uscita casello Cigliano-Borgo d'Ale dell'A4 - Orario pubblico: 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, automobilia, 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 s.r.l.s. - 348 9590995 - www.automotodelpassato.com. **AUTO E MOTO DEL PASSATO SALONE D'INVERNO: 8 DICEMBRE 2020** - Auto, Moto, Bici, Trattori, Modellismo, Automobilia 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. Orario espositivo: venerdì 9.00 - 18.00 - sab. 6.00 - 8.00.

GROSSETO - Grossetofiere s.p.a., via Mameli 17 - 58100 Grosseto - Tel. 0564 418783 - fax 0564 / 425278 - www.grossetofiere.it - info@grossetofiere.it - **MOSTRA SCAMBIO AUTO - MOTO D'EPOCA, MODELLISMO E PEZZI DI RICAMBIO - DATA DA DEFINIRSI** - Centro Fiere di Braccagni (GR) - Orario continuato dalle 9.00 alle 18.00.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **44ª MOSTRASCAMBIO: SETTEMBRE 2021** - Autodromo di Imola. Prenotazione degli spazi obbligatoria. Gli espositori che hanno già usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club - Prima prenotazione inviare fax al 0542/698315.

IMPERIA - LIGURIA CLASSIC - PORTO TURISTICO CALATA ANSELMINI - Tel. 380 6355661 - 329 2154756 - info@mercatoretro.it - www.mercatoretro.it. **3ª MERCATORETRO: 11/12/13 SETTEMBRE 2020** - 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.

NOCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori - **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: MARZO 2021** - 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 Novegro - 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 h. 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 - Millennium Eventi Srl - Roma Capannelle - Info 331.3397698 - www.millenniumeventi.it - **35ª EDIZIONE MILLENNIUMEXPO - 10/11 OTTOBRE 2020** - Auto Moto Ricambi d'epoca.

ROMA - Organizzazione Miti&Motori, 328 7867721 - Info 331.3397698 - Fax 06 62298727 - ilmeigliodimillennium@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 pubb.: 9.00-18.00. Si consiglia la prenotazione.

SAN MARCO EVANGELISTA (CASERTA) Tel. 0828 / 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: 28/29 NOVEMBRE 2020** - presso A1EXPO Viale delle Industrie, 10 - San Marco Evangelista (CE).

SORA - FR - Coinar Bruni - Tel. 0776 813179 - Fax 0776 813799 - **41ª MOSTRA SCAMBIO** edizione autunnale: **14/15 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 Hobbiisti - 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 pubb.: sab: 08 - 18; dom: 08 - 16.

GOLF CABRIO I'SERIE, 1989, cilindrata 1.600, versione sport, con parafranghi piccoli, paraurti bassi, cerchi in lega da 15", completamente restaurata, colore grigio metallizzato, capote nera (nuova), impianto a meta-no. Valuto possibili permuta. € 9.000 tratt. Tel. 339 7992280. manolo.campetti@virgilio.it.

GOLF GTI MK1, 1980, tutta originale, prima vernice, esterni e interni come nuovi, motore compl. rifatto da Volkswagen con pistoni guarnizioni testa frizione ect. Cambio olio con tutti i filtri appena fatto. 2 chiavi originali. Da sempre in garage, mai immatricolato. Tel. 335 466454.



GOLF SYNCRO, 1987, omologata ASI, conservata, non restaurata, alimentazione a benzina, chiusura centralizzata, A/C, vetri elettrici, Km 129.000 originali. € 4.000. Tel. 335 8353155. autoservicevalentini@gmail.com.



MAGGIOLINO 1200 CC, 1969, iscricabile ASI, autovettura conservata perfettamente, mai restaurata, tutta originale, colore celestino pastello, esente bollo, assicurazione ridotta, targa, libretto e ruota di scorta originale mai montata, pronta all'uso. Prezzo affare. Tel. 345 3179578.

MAGGIOLONE 15 ABH, 1973, omologato ASI targa oro, colore nero con capote nera integra, interni grigio perla, 3ª proprietaria da 37 anni, no ruggine, meccanica e vernice da rivedere, autoradio Blaupunkt, manutenzioni e revisione regolari, per inutilizzo. € 6.500 tratt. Tel. 348 8937207. avpattij@gmail.com.

ALTRE MARCHE

ASA 1000 GT "LA FERRARINA", 1965, rarissima, restauro da concorso, condizioni pari al nuovo. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzagato.it.



DE LA CHAPPELLE TYPE 55 ROADSTER, 1990, splendida replica della Bugatti Type 55, solo 88 unità - su concessione Bugatti, pezzi unici assemblati a mano, su ordinazione, in alluminio, mot. BMW 2.0 l 6 cil., 5 marce, int. in pelle, cruscotto radica, ruote in lega, tonneau cover, 9.200 Km. € 85.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it



DKW F 12, 1965, omologata ASI targa oro, perfetta, conservata, secondo proprietario, due tempi, documenti e targa regolari, originali dell'epoca, tanti ricambi. € 13.000. Tel. 335 6468789.



ERMOLLI FORMULA 3, 1974, vettura conservata e funzionante, motore 2.000 cc Alloni/Toyota, 205 CV, senza strozzatura carburatori, primissimo esemplare costruito, telaio sano non piegato, no incidenti, visi-

bile 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. 328-2454909 info@cristianoluzzagato.it.



NSU PRINZ 4, 06/1967, targhe (BG 15...) e documenti originali dell'epoca, ritrovabile in queste condizioni di conservazione, disponibile libretto uso e manutenzione. UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA. € 8.500. Tel. 348 5503882.



FUORISTRADA

SUZUKI SANTANA SJ410J CON SOFT TOP NERO, 05/1987, Targhe (BG 85...) e documenti originali dell'epoca, da vedere e provare - PERFETTE CONDIZIONI DI ORIGINALITA'. € 8.800. Tel. 348 5503882.



INDUSTRIALI E MILITARI

ALFA ROMEO A 11, 1969, autocarro "ROMEO", 1.300 cc a benzina, carrozzeria velcoli speciali Introzzi-Orlandi, per trasporto vetture, scivoli e verricelle, restaurato, pezzo unico. Tel. 335 6536984. tiz.maschi@gmail.com.



FIAT 639 N3, 1963, camion dei vigili del fuoco, km 19.000 totali percorsi, da immatricolare, quattro ruote motrici. € 4.000. Tel. 335 5795612. mariano.toma@libero.it.

MOTO

AERCAPRONI CAPRIOLO 75 1ª SERIE, 1951, con ammortizzatori a compasso, riverniciato, gomme e cerchi nuovi, il motore va benissimo, targhe in ferro, tutto originale e funzionante, invio foto a richiesta. € 2.400. Tel. 349 6844119.

AERMACCHI-HARLEY DAVIDSON ALA D'ORO 250, 1964, modello interamente originale, condizioni eccellenti, motocicletta perfetta per partecipazione a rievocazioni storiche. Tel. 333 2123354. luagub@libero.it.



www.asimarket.it

IN PRIMO PIANO

DA VEDERE
E PROVARE



LAMBORGHINI URRACO P250 1^A SERIE

03/1973, Targhe (FR 13...) e documenti originali dell'epoca - PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO.

VETTURA CHE PROVIENE DA IMPORTANTE COLLEZIONE PRIVATA DI UN ILLUSTRE COLLEZIONISTA ITALIANO - VERSIONE ULTRARARA 1^A SERIE P250 PRODOTTA IN SOLE 499 UNITA' € 98.500
Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200

Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO E WHATSAPP - 348.5503882

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 5.000.000,00 I.V.



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 LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

AERMACCHI HD 350 SPRINT, 1971, esemplare unico, carrozzeria Sprint, motore TV originale della casa non modificato, cambio a 5 marce, restaurato professionalmente e totalmente, motore e telaio stesso numero. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.
APRILIA RED ROSE, 1991, colore grigio-ciliegia, Km 7.000, pari al nuovo, con documenti per passaggio, 50 cc, garantito funzionante. € 1.000 tratt. Tel. 328 9152518.



ATALA 48 CC, 1960, sportivo a 3 marce, conservato ottimamente, completo e funzionante, vernice originale, motore ok parte subito e va benissimo. € 690. Tel. 349 6844119.

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.



BMW R 80 GS, 1981, prima serie, avviamento elettrico e a pedale, doppio freno a disco ant., pompa idraulica maggiorata, orologio + contagiri, Km 81.000, perfetto stato di conservazione funzionamento. Prezzo escluso voltura. € 9.500. Tel. 348 2413607. corradori@libero.it.

BMW R26, 1955, 250 cc, motociclo perfettamente funzionante. € 7.500. Tel. 334 7254946. marziomar-zocchi@virgilio.it.

GILERA 125 SPORT, 1958, omologata ASI targa oro, CRS più Registro di marca, colore rosso, perfetta e bellissima, documenti originali e da passaggio, revisionata e marciante. € 3.000 tratt. Tel. 347 9375856.

GILERA 300 B, 1959, conservata, funzionante, con documenti. € 2.500. Tel. 333 8758147.

GILERA GIUBILEO 175 EXTRASPORT, 1966, documenti originali e pronti per il passaggio, moto restaurata qualche anno fa è mai usata. € 4.000 tratt. Tel. 333 9813848.

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.

HONDA XL 600 RM, 1987, omologata ASI, Km 56.000, moto conservata, pistone e frizione rifatti circa Km 7.000 fa, regalo bauletto e accessori dell'epoca. € 2.500. Tel. 388 7363195. edemotoricambi@gmail.com.



KAWASAKI Z 250 TURISMO, 1980, colore verde originale, bicilindrico, tutta conservata, da immatricolare. € 1.450. Tel. 348 8801888. msusto@libero.it.

LAMBRETTA D150, radiata d'ufficio con documenti e targa originale, restaurata in tutto. € 3.500. Tel. 333 9813848.

MALAGUTI "MINI CHIC" 50 CC, 1977, colore giallo originale, ruote da 12", motore a presa diretta con frizione automatica, occupa poco spazio. € 190. Tel. 349 6844119.

MALANCA 50 CC, modello sportivo, colore rosso, conservato, funzionante con librettino. € 400. Tel. 328 9152518.

MOTO GUZZI 500 FALCONE, 1967, omologata ASI targa oro, molto bello, documenti regolari, più Lodola 175, restauro totale, omologato ASI anch'esso, documenti regolari. Tel. 059 549226.

MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1951, omologata targa Oro FMI, omologata motocarrozzetta, ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MOTO GUZZI GTV SIDECAR, 1947, restauro maniacale in ogni suo particolare. € 22.000. Tel. 335 5298925. bernardo.b@alice.it.

MOTO MORINI CORSARINO, 1970, sportivo, colore rosso-bianco, funzionante con librettino, conservato, carburatore con pipetta, parafanghi cromati. € 1.000. Tel. 328 9152518.

MOTO MORINI CORSARINO Z, 1965, omologato ASI, in ottime condizioni di carrozzeria e meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MOTOBI CATRIA 175 LUSSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MOTOBI SCOOTER, 1963, modello simile al Picnic, 2 tempi, conservato, funzionante con libretto, modello raro, colore rosso e beige, uso quotidiano. € 300. Tel. 328 9152518.

PIAGGIO VESPA 150 CC, 1956, modello "struzzo", restauro totale di alta qualità, come nuova, più altra Sprint Veloce 150, da restauro e altro materiale Piaggio. Prezzo affare. Tel. 338 9369456.

SERTUM VARI MODELLI, 2 esemplari 500cc, un 250 VT4 completo con documenti, più vari altri modelli 250, vari ricambi, forcelle, marmitte piatte, ecc..... Per cessata attività. Prezzi dopo visione. A richiesta invio foto. Tel. 328 7894109.

TRIDENT T150V, 1973, omologata ASI con CRS, motore revisionato, ruote nuove, accensione elettronica, originale, condizioni ottime. € 9.000. Tel. 368 7283966.

YAMAHA TENERE XT 600, anni '80, disponibili 2 esemplari, Moto in ottime condizioni. Tel. 380 6971605.



YAMAHA XT 600 - 43F, 1984, conservata, colore bianco-rosso, targa originale PR..... libretto originale, 3 proprietari, funzionante perfettamente, iscritta al registro storico FMI, invio foto su richiesta. € 2.500. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.

NAUTICA

BARCA A VELA ECUME DE MER, anni '70, lunghezza 8 Mt, 6 posti letto, bagno separato, cucina a gas, riscaldamento. Scafo in vetroresina, diversi lavori eseguiti. Tel. 380 6971605.



VARIE

ATTREZZATURE VARIE, rivolte ad autofficine, nuove ed usate, inoltre dispongo di ricambi per Alfa, Lancia, Fiat, Maserati anni '50, '60 e '70. Tel. 333 2476148.

BATTERIE RECENTI, 4 pezzi, garantite per almeno 2 anni, 60 A a 20 cad., 3 pezzi 72 - 70 A a 30 cad., anche singolarmente, per una durata di almeno uno/due anni a mezzo. In Liguria (Lavagna/Rapallo). Tel. 347 8473405 sms.

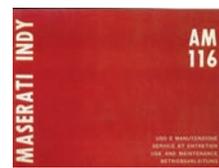
BOLLI TUTTE LE MARCHE, TUTTI I MODELLI, 1928/1984, bolli d'epoca, automobili, motocicli, motorini e camion, copie da originali dell'epoca con porta bollo. € 12. Tel. 388 1221569. s.badoni@virgilio.it.



CERCHI PER VARI MARCHI, disponibili 4-5 pezzi per modello e marca (Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Renault Alpine tre fori.....). Chiamare per i vari prezzi. Tel. 335 269738.



LIBRETTI USO MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depliant venduto. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



IN PRIMO PIANO

SUPERPREZZO



ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING 106.01 + HARD TOP
01/1963, OMOLOGATA ASI 3^A GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI ED OMOLOGATA R.I.A.R. - Super Restauro, Perfetta, Maniacale IMPERDIBILE !!!
VETTURA RARA: PRODOTTI SOLAMENTE 2.152 ESEMPLARI € 107.500

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200

Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO E WHATSAPP - 348.5503882

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 5.000.000,00 I.V.



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 LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



MAGNETE PER GILERA 4 CILINDRI DA CORSA, garanzia 24 mesi. € 800. Tel. 347 0069748.



MAGNETI PER MOTO GUZZI O GILERA, 2 magneti marca Magneti Marelli, specifici per benzina verde, fino a 30.000 Volt, garanzia per 24 mesi. A richiesta anche a doppia accensione. In foto i rispettivi fronte e retro. Tel. 347 0069748 - 0521 842220.



MULTIGAS 488, analizzatore gas di scarico, attrezzatura off causa cessata attività, 4 gas con carrello, sonde e attacchi scarichi Ducati. € 400. Tel. 338 5736156.

PER ABARTH 850-1000, carburatore Weber 36 DCD7, in buonissime condizioni. € 550. Tel. 346 3045499.

PER ABARTH-595 - 695, carburatore-Solex 34 PBIC revisionato. € 800. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO 105, vari modelli Duetto, GT, ecc... di spongo di uno specchio esterno Marini 4861017 orig. Alfa, ottimo stato, col. grigio chiaro. € 200. Tel. 338 3391744.

PER ALFA ROMEO 164, paraurti posteriore più fanaleria in buonissimo stato. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO 164 E GIULIETTA (ANNI 80), spoiler anteriore e posteriore più tanto altro. Prezzi da definire. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO 1750 BERLINA, dispongo di un cambio funzionante. € 300. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 1900, dispongo di due alzacetro funzionanti. € 100. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 33, 11° serie, spoiler posteriore e anteriore, sia per berline che S/W più tanto altro. Telefonare per prezzi. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO 33 1300 I.E., 1990, motore, scatola sterzo, semiassi, terminale di scarico nuovo, cofani e porte, parabrezza e lunotto, mascherina, fari e fanalini, serrature con chiavi, volante, strumentazione, alzacetro elettrici, altro. Tel. 347 6433675.

PER ALFA ROMEO ALFASUD 1.300, 1980, berlina, 4 porte, seminuova, dispongo di tutti i suoi ricambi usati. Tel. 339 1987696.

PER ALFA ROMEO ALFETTA BERLINA E GTV, Giulietta e 75, motori, ponti posteriori, sospensioni, pinze freni, cristalli, porte, lamierati e interni. Materiali orig. A.R. seminuovi, accantonati 20 anni fa e conservati al coperto. Prezzi da concordare, foto via WhatsApp. Tel. 347 6798075.

PER ALFA ROMEO DUETTO, 85/94, porte, cofani, paraurti, e altro materiale vario. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone. Duetto Osso di Seppia e Coda Tronca, ricambi vari di carrozzeria, di parti meccaniche e motori, + 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. € 150. 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, cava 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 AUTOBIANCHI A12, anni '80, cintura di sicurezza, convogliatore aria abitacolo, pianale posteriore, spazzola tergi. Tel. 388 0997479.

PER BMW 2.2 T.B., dispongo di parafranghetti. telefonare per prezzi. Tel. 335 269738.

PER BMW 700 LS, dispongo di un motore. Tel. 339 7492374.

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 2 CV, motore 602cc, porta posteriore completa, volante, conta chilometri, vetri porte, serrature, semiassi, fanalini posteriori, paraurti, parafranghetti posteriori. Tel. 347 6433675.

PER CITROEN DS E DS CABRIOLET, vendo ricambi nuovi e usati. Tel. 335 5945776.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FIAT 1100 "BAULETTO", 1953, libretto uso e manutenzione originale in buonissimo stato. € 35 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 1100 MUSONE, 1951, motore con cambio funzionante, ponte posteriore completo di differenziale, radiatore e scatola sterzo. € 2.500. Tel. 335 6065554. veronica@mscarrellelevatori.it.

PER FIAT 1100 TV, 1955, motore n° 103.006, funzionante, percorsi Km 25.000. € 3.700. Tel. 335 8441162. micheleagostinone@libero.it.

PER FIAT 128 1300CC SPECIAL, un motore completo. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimertelle@bluewin.ch.

PER FIAT 130 COUPÉ E BERLINA, ottimi cerchi originali in lega, marca Cromodora, misura 6 1/2 x 14, perfettamente tondi, girano a meraviglia, valuto scambio. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT 1500 SPIDER E 514/515, pneumatici di varie misure nuovi 165-400 ecc, numerosi blocchi motore. Prezzo da concordare. Tel. 333 9813848.

PER FIAT 500, carburatore doppio corpo 35 mm, pompetta di ripresa, distanziale e collettore di adattamento nuovo, adatto per montare sulle testate di serie delle 500 dell'epoca. € 220. Tel. 370 3001136.

PER FIAT 500 F, dispongo di guarnizioni per giro vetri nuove. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 F/L, blocchi motore e 2 motori completi. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 600 BERLINA, 1964, motore, cambio, perni fusi, ceppi freno, mozzi, serbatoio benzina, radiatore, volante, devioscambio e pezzi vari. Prezzi a richiesta. Tel. 335 8009188.

PER FIAT 600 D, dispongo di pezzi di ricambio singoli o in blocco: motore con doppio filtro olio completo, cofano anteriore e posteriore, tutti i vetri, cerchi, carburatore, ecc..... Tel. 347 1209645. properzi.giovanni@libero.it.

PER FIAT 850 SPORT COUPÉ, manuale caratteristiche e dati tecnici originale in ottimo stato. € 40,00 comp. sped.. Tel. 338 3391744.

PER FIAT BUS A55, cat. parti di ricambio carrozzeria, bianco, copertina rigida, in buono stato. € 35. Tel. 338 3391744.

PER FIAT CAMPAGNOLA BENZINA, testata nuova, cambio, differenziale, balestre, spinterogeno stagno, calotte stagne nuove, scatola sterzo, motorini tergi, fanalini post., tamburi freno, cilindretti freno nuovi, altro materiale. Tel. 347 6433675.

PER FIAT DINO 2'000CC COUPÉ, blocco e albero motore, Bielle, coppa olio, 2x testate, cambio 5 marce. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimertelle@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2'400CC COUPÉ, cofano motore, baule, dischi freni + pinze freni, radiatore d'acqua (nuovo). Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimertelle@bluewin.ch.

PER FIAT RITMO, 4 porte, parabrezza, cambio, parti elettriche, motore 1116 ES, sedili anteriori e posteriori, pannelli porte, fari come nuovi, mascherina, radiatore, accessori vari. Tel. 347 6433675.

PER FIAT RITMO 130, dispongo di un carburatore. € 800. Tel. 339 7492374.

PER FIAT TOPOLINO A, testata motore in ottime condizioni, sanissima. € 350. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO C, carburatore revisionato a nuovo. € 150. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1992, libretti uso e manutenz., cat. 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. annigg@yahoo.it.

PER LANCIA APPIA VIGNALE, 1962, coppia di paraurti da ricomprare. € 380. Tel. 335 7557136. ubo52@libero.it.

PER LANCIA APRILIA, dispongo di un motore con cambio più cerchi. Tel. 335 6536984. tz.maschi@gmail.com.

PER LANCIA ARDEA, dispongo di un motore e cambio, + quattro portiere. Tel. 335 6536984. tz.maschi@gmail.com.

PER LANCIA ARDEA/FIAT 1100 CON CASSONE, anni

TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19

☎ 02 31 38 30

CLICCA SU www.tinycars.it

"Si acquistano in blocco intere collezioni!"

'50, portapacchi cm 88x88, adatto anche ad altre vetture con cassone. A Bologna. € 40. Tel. 388 0997479.

PER LANCIA AURELIA B20, 2 montante con tamburi freni completi, 1 dinamo M. Marelli + Diversi ricambi. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimertelle@bluewin.ch.

PER LANCIA AURELIA B24, 1 assale anteriore completo, 1 mascherina nuova. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimertelle@bluewin.ch.

PER LANCIA DELTA INT. 16 V - FORD ESCORT, 1989, marmitta nuova, 4 fari ant. completi più spoiler ant. 100, 4 gomme Michelin da terra, volante Momo, per Ford Escort RS 1601-2000 sedili completi ant. e post., gomme sliik e intermedie più antighiaccio da gara con cerchi, più pezzi di mecc. e carroz. Tel. 347 2742001.

PER LANCIA FLAVIA VIGNALE CABRIO, 2x porte, 1x cofano motore, cofano baule. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimertelle@bluewin.ch.

PER LANCIA FULVIA, numerosi ricambi quali motori, teste monoblocchi, porte, cofani posteriori in ferro, devio luci, tergi, cambio a 5 marce, ecc..... Tel. 346 3045499.

PER LANCIA FULVIA COUPÉ 1300CC, dispongo di 1 motore completo. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimertelle@bluewin.ch.

PER LANCIA FULVIA COUPÉ 1'SERIE, motore, cambio, 2 porte in alluminio ed altro materiale usato. Tel. 339 1987696.

PER MASERATI 3500, 4 cerchi Borroni Bimetallici 16" per 400 revisionati, restaurati dalla Borroni Milano. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimertelle@bluewin.ch.

PER MASERATI SPIDER I, 1987, un parabrezza originale, acquistato nel 1987 per una sostituzione e mai montato. € 1.000. Tel. 0432 672124. gabriella.gera@yahoo.it.

PER SIMCA 1100, 1978, tappetini di gomma rossi, cric grigio con manovella nera. A Bologna. € 50. Tel. 388 0997479.

PER TRIUMPH TR6, collettore di aspirazione Stromberg, come nuovo, mai usato, comprato per errore d'ordine, montabile indicativamente per modelli dal 1971 in poi. € 200. Tel. 349 3686823.

PER VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET, 1982, prima serie, dispongo di un motore benzina 1095 cc, in buone condizioni, da revisionare, completo di carburatore € 780. Inoltre volante per Ford Sierra anni '90, perfetto € 95. Tel. 392 9187380.

PNEUMATICI NUOVI, 4 pezzi 205/60 R15 M&S € 200, 1 pezzo 155/70 R13 € 15, altri circa nuovi 1 pezzo 185/60 R15 € 30, 1 pezzo 185/60 R14 € 25, 1 pezzo 165/70 R14 € 15, 1 pezzo 135/80 R13 € 10. Altre usato/sucuro (estivi ed M&S) a richiesta. Per Golf due cerchi/pneum €50. Tel. 347 8473405 sms.

RICAMBI VESPONE TIPO "VACANZE ROMANE", motore 125 cc semicompleto/bloccato tipo VN2M-2B € 250, motore completo incluso collettore, carburatore, accensione intero, mozz., blocco. (ogni aletta integra tipo VNA1M €500, cerchio € 20, 3 serbatoi € 30 cad., attacco pneum. sc. € 30, forc. € 50. Tel. 347 8473405 sms.

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 RICAMBI PER ALFA ROMEO, battitacchi GT 100, mascherina ant. Giulia 1° serie 2 fari 180, volante legno

Giulietta anni '60 300, coppia fanalini post. Giulietta anni '60 150, coppia carburatori 40 Dell'Orto nuovi 600, fanali post. Giulia, ant. elettr. anni '70 140. Tel. 320 1169319.

VOLVUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCO

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

JAGUAR E TYPE FHC II'SERIE, '69-'71, solo originale o perfettamente restaurata, LHD, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. annigg@yahoo.it.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO E TRENNINI, Politoy, Mebetoys, Mercury, Icis, Spoton, Dinky, Corgy e trenni elettrici Rivarossi, Conti, Pocher locomotori. Tel. 333 8970295.

MOTO SERTUM 250 VL, 1934-36, completo, anche se un po' arrugginito. Prezzo da definirsi. Tel. 335 6926069 - 051 6258286. info@talstamp.com.

PER FIAT 515, 1931, un cofano motore. Tel. 339 2481397.

PER FIAT BARCHETTA (1835A1AA), 1997, un hard top in buone/ottime condizioni. Tel. 339 6482961.

PER FIAT STEYR - PUCH 650 TR, 1962, motore o elaborato più cambio. Tel. 335 6369698. giacinti.roberto@gmail.com.

PER MASERATI 3500 GT/GTI, 1962, vari pezzi di meccanica e carrozzeria. Tel. 339 6779532. em6275@gmail.com.

PER OM LEONCINO, 1966, vetri anteriori completi di telaio e motorini tergi/cristallo, più volante, in buone condizioni. Tel. 349 5220876. paver05@gmail.com.

PER OM LUPETTO AUTOCARRO, 1959, cassone originale completo con parafranghetti posteriori. Tel. 336 763210.

PIAGGIO APE, anche da sistemare ma con ribalta/ri-morchio. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

SCAMBIO

PER VESPONE, motore tipo VN2M-2B con parti 50 special quali: parafrangente ant. con modanatura, mascherina ant. (nasello V5A2T), sportello motore, pant. ant. 102 ok, faro post. ed accessori sterzo, oppure permutato con motore Primavera, compl., effic. e marciante. Tel. 347 8473405 sms.

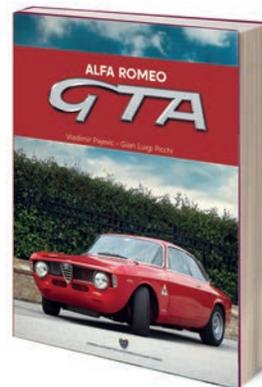
www.asimarket.it



LIBRERIA ASI

ALFA ROMEO GTA

€ 28.00



Vladimir Pajevic - Gian Luigi Picchi - Pag. 144 - F.to 21 x 29,7 mm Cop. 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.

NELLE PAGINE ASISHOP DELLA RIVISTA TROVERETE IL MODULO D'ORDINE



CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

Abbonato **Socio ASI** tessera ASI n°..... **Non abbonato**

Marca modello anno

Descrizione (massimo 250 caratteri).....

.....

.....

Prezzo

Nome e Cognome Città.....

TELEFONO (indispensabile)

E-MAIL

PAGAMENTO: con assegno o bollettino c/c postale n. **2265863** intestati a **GRAF ART s.r.l.**

per un importo di € per n. uscite

SPEDIRE ASSEGNO O RICEVUTA POSTALE IN UNICA BUSTA CON CEDOLA PUBBLICAZIONE ED EVENTUALE FOTO
Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.

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

- VENDO**
- Auto**
 - Moto**
 - Veicoli agricoli**
 - Fuoristrada**
 - Veicoli industriali**
 - Veicoli militari**
 - Nautica**
 - Varie**

CERCO

SCAMBIO

EDITORE e Concessionario esclusivo Pubblicità:

ASI Service S.R.L.
c/o **GRAF ART** S.R.L.
Viale delle industrie, 30 - 10078 Venaria (TO)
Tel. 011/0133124 - Fax 011/4556278
E-mail: info@grafart.it

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione**. E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso. Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto**: per la prima uscita € **17,00** per le ripetizioni successive, purchè **commissionate contemporaneamente € 6,00**.
- **Per gli operatori del settore e privati:**
La tariffa per un annuncio di solo testo è di € **14,00**, e di € **9,00** per le successive ripetizioni commissionate contemporaneamente. La tariffa per gli annunci con fotografia è di € **30,00** per la prima pubblicazione e di € **12,00** per le successive.
- La cedola con il testo e l'eventuale fotografia vanno inviati a **Graf Art s.r.l.** - V.le delle Industrie 30 - 10078 Venaria (TO), accompagnate dall'assegno o dalla ricevuta del versamento su conto corrente. Testi e fotografie non verranno restituiti.
- L'editore **non risponde** per le copie smarrite dal servizio postale nè per quelle i cui indirizzi non siano compresi nell'indirizzario ASI. Le copie della rivista non pervenute, si possono richiedere direttamente a Graf Art i cui dati sono riportati a piede pagina.
La Manovella non è responsabile della veridicità e della provenienza degli annunci di compravendita e si riserva la possibilità di non pubblicare quelli poco chiari o incompleti (n° tel, fax, e-mail).
La tariffa scontata per le ripetizioni è applicabile solo se abbinata alla prima richiesta di pubblicazione.

ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE

Tutti i soci A.S.I. si abbonano al momento del versamento della quota associativa. I non soci, possono richiedere l'abbonamento nel seguente modo:

Nome..... Cognome.....

Via..... CAP..... Città.....

METODI DI PAGAMENTO: a pagamento eseguito, inviare **ricevuta di pagamento**, con i dati per la spedizione (via fax o via e-mail)

- **ASSEGNO** INTESTATO A **GRAF ART S.R.L.**
- **VERSAMENTO** SU C.C.P. 2265863 INTESTATO A **GRAF ART SRL**
- **BONIFICO BANCARIO** IBAN IT 03 B 07601 01000 000002265863

Causale: Abbonamento La Manovella. Avranno diritto a ricevere 12 numeri (un anno) dal momento del ricevimento dell'importo dell'abbonamento.

Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00** - Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00**
Usa ed altri continenti **USD. € 180** - Via aerea **USD € 240** - **Arretrati:** Italia: € **11,00** cad. copia - Estero: € **18,00** cad. copia.

Sono disponibili i raccoglitori per custodire i 12 numeri dell'anno, il cui prezzo è di € 15,00 cad.+ € 7,00 per la spedizione.

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

CAMBIA CARATTERE ALLA TUA **Lambretta**



GTA 210 cc alluminio



IL MINIMO DEI COMPONENTI PER AVERE
IL MASSIMO DELL'AFFIDABILITÀ

"QUELLO CHE NON C'È, NON SI ROMPE"
- HENRY FORD -



GTV STRATOS 226 cc alluminio



190 JT alluminio



186 NORDKAPP



OGNI MOTORE IL SUO OLIO

»»» PRODOTTI PER USO SPORTIVO «««

LUBRIFICANTI SPECIFICI



Made in Italy, distribuito da: Tuttolambretta | via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia
info@tuttolambretta.it - tel +39 . 0522 271 321 - www.tuttolambretta.com



RICAMBI JAGUAR

RICAMBI JAGUAR MK2 - E TYPE - XJ



POMPE CARBURANTE



SPINTEROGENI
ELETTRONICI



COMPONENTI MOTORE



RADIATORI E
RICAMBI RAFFREDDAMENTO



DINAMO
E COMPONENTI ELETTRICHE



GRUPPI MARMITTE



FANALERIA



CARBURATORI SU
E KIT REVISIONE



SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET