



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



ASI SALVA LA COLLEZIONE MORBIDELLI

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

ISSN 1593 - 7607
00010
9 771593 760008



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^{MOTO}
D'EPOCA

FIERA DI PADOVA

autoemotodepoca.com

IN QUESTO **NUMERO**

N° 10 - OTTOBRE 2020

La Manovella

16 COLLEZIONE MORBIDELLI
Giancarlo Morbidelli, il genio che ha fatto conoscere un nome italiano al mondo intero
di Renzo Benito Battilani e Mauro Pasotti



FERRARI 1000 GP
Scuderia Ferrari: 1000 Gran Premi...
di Roberto Valentini

36

PORSCHE 912
L'erede nascosta
di Matteo Comoglio

54

46 JAGUAR STYLE
Jaguar E Type, la tecnica, lo stile
di Massimo Carozzo e Massimo Grandi



62 KTM MONDIALE
Primi passi nel successo
di Elvio Deganello



FORD BRONCO
I SUV della classe media
di Luca Marconetti

72**NEWS**

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**
Verso il futuro del motorismo storico

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**
Missioni possibili

ASIPRESS **06**
Notizie dall'ASI

IN PRIMO PIANO **14**
ASI salva la Collezione Morbidelli

I NOSTRI LUTTI **24**
La scomparsa di Paolo Prospero - di Paolo Conti

SUL FILO DELLA MEMORIA **26**
Quando batteva forte il cuore - di Danilo Castellarin

ATTUALITÀ **28**

IL PERSONAGGIO **78**
Caro Paolo...
di Nino Balestra

VEICOLI UTILITARI **82**
Collezione Di Fonzo, frutto della lungimiranza
di Luca Marconetti

MEZZI AGRICOLI **86**
Passione tramandata e condivisa
di Luca Marconetti

AERONAUTICA **88**
Volare... a tutto vapore - di Lorenzo Morello

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

Moda e motori a tutti i costi **92**

A Francavilla al Mare rive il Cenacolo michettiano **93**

XXIII Ruota d'oro storica: notevole affermazione anche in momenti difficili **95**

AVVENTURE **96**
Ho voglia di fare quattro passi... - di Diego Filippi

VITA DI CLUB **98**

IN LIBRERIA **99**



HERITAGE IS ABOUT THE FUTURE

FCA Heritage è il dipartimento che tutela, valorizza e promuove il patrimonio storico dei brand italiani del Gruppo FCA. Per noi la storia è un riferimento culturale per comprendere il presente e una fonte costante di ispirazione per progettare il futuro.

Vieni a scoprire il nostro mondo.
www.fcaheritage.com

Heritage





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 Scuri

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

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

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

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

Foto e Immagini
Actualfoto, Valentini, dell'Erba, Marconetti, Comoglio, Morello,
Deganello, Daudo, Gastaldi, Castellarin, Conti, Carozzo, Grandi,
Balestra, Campe, OMC Abruzzo, Scuderia Veltro, Codiferro, Filippi

Hanno collaborato
Umberto Anerdi, Nino Balestra, Benito Battilani,
Danilo Castellarin, Massimo Carozzo, Paolo Conti,
Matteo Comoglio, Franco Daudo, Mario Da Costa, Elvio Deganello,
Diego Filippi, Luca Gastaldi, Pierluigi Griffo, Massimo Grandi,
Luca Marconetti, Lorenzo Morello, Mauro Pasotti

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

VERSO IL FUTURO DEL MOTORISMO STORICO

Sono passati due anni da quando l'Automotoclub Storico Italiano ha organizzato presso la prestigiosa sala Koch del Senato a Roma il convegno intitolato "il futuro del motorismo storico". È stata questa l'occasione per conoscere e divulgare il potenziale sociale, culturale ed economico del nostro settore, dopo un'attenta analisi commissionata dall'ASI all'Istituto Piepoli.

Per la nostra Federazione di Club è stato il momento della consapevolezza di rappresentare e testimoniare una storia che piace a due terzi degli italiani e che genera un indotto economico pari a 2 miliardi e 200 milioni all'anno.

In quell'occasione l'ASI aveva ricevuto parole di incoraggiamento dal Presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati, che aveva sottolineato come "... il patrimonio culturale e artistico del motorismo storico italiano non ha pari al mondo. E anche per questo deve essere salvaguardato, tutelato, divulgato e sviluppato".

Un compito che spetta all'ASI, che opera in più direzioni per ottemperare a queste indicazioni, salvaguardando il patrimonio nazionale con un'attenta certificazione, tutelando anche con azioni dirette, come l'acquisizione nel 2015 della Collezione Bertone e, in tempi recentissimi della Collezione Morbidelli, grazie a una triangolazione che ha coinvolto il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, che ha bloccato l'esportazione delle motociclette con più di 75 anni di età. Un patrimonio che l'ASI ha fatto suo per evitare che venisse disperso nel mondo.

Per quanto concerne la divulgazione ASI agisce su più fronti, anche attraverso i Club che organizzano - in questo periodo limitatamente a quanto concesso dalle regole per il contenimento della pandemia - eventi che coinvolgono i cittadini, con esposizioni, convegni e altre iniziative atte a valorizzare la nostra storia.

Per non dimenticare la nostra testata, che raggiunge tutti i tesserati portando frammenti di questa storia infinita e affascinante nelle loro case, e l'editrice ASI Service con una produzione sempre più cospicua di libri che spaziano dalla storia dei veicoli a quella degli uomini.

Sul fronte dello sviluppo l'ASI guarda al futuro con iniziative che coinvolgono i giovani. Prime fra tutte le scuole professionali di restauro. Dopo la positiva esperienza dell'anno scorso, l'ASI ha rinnovato il proprio sostegno al corso professionale del CAPAC - Politecnico del Commercio e del Turismo di Milano, che forma i giovani che dovranno proseguire le tanto apprezzate attività di restauro degli artigiani italiani. Nel 2019 si erano diplomati una ventina di giovani e quasi tutti hanno trovato un soddisfacente sbocco professionale.

Sintesi di tutte le attività, la Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca si è svolta mentre la nostra rivista era in stampa, coinvolgendo molti Club in iniziative culturali sul proprio territorio. Non è stata un'impresa facile, viste le limitazioni imposte quest'anno a causa della pandemia, ma ha comunque ricordato che gli appassionati del motorismo storico non hanno perso la voglia di condividere la porzione di storia che conservano con molta dedizione.

Roberto Valentini

V O L V O

L'auto che ti protegge, come tu proteggi gli altri.

Volvo XC60 con Lane keeping Aid* di serie.
Per la sicurezza di ognuno di noi.



VOLVOCARS.IT

SCOPRI VOLVO XC60 NELLA NUOVA MOTORIZZAZIONE IBRIDA PLUG-IN T6.

*Autoveicolo dotato di Lane Keeping Aid di serie. Il Lane Keeping Aid assiste il conducente a guidare all'interno della propria corsia di marcia purché individuata dalle linee di carreggiata. Il Lane Keeping Aid è attivabile a velocità comprese tra 65 e 180 km/h. Ciò non esonera tuttavia il conducente dal prestare la massima attenzione durante la guida e a mantenere il controllo costante dell'autoveicolo, nonché una distanza e una velocità adeguata nel rispetto del Codice della Strada.

Volvo XC60. Valori massimi nel ciclo combinato: consumo 7,1 l/100km. Emissioni CO₂ 162 g/km. Valori omologati in base al sistema di misurazione riferito al ciclo di prova NEDC, correlato WLTP, di cui al REG UE 2017/1153. I valori ufficiali potrebbero non riflettere quelli effettivi, in quanto lo stile di guida ed altri fattori non tecnici possono contribuire a modificare il livello delle emissioni. Presso ogni concessionario è disponibile gratuitamente la Guida che riporta i dati di emissioni CO₂ dei singoli modelli redatta annualmente dal Ministero dello Sviluppo Economico.

MISSIONI POSSIBILI



La nostra passione si vive prima di tutto “in movimento” e per poterla esprimere al meglio la nostra Federazione ha il dovere di sviluppare rapporti istituzionali che ci consentano di tutelarla e promuoverla al meglio.

Con il **Ministero dei Beni e delle Attività Culturali**, grazie ad un serrato rapporto di collaborazione, siamo arrivati alla sottoscrizione di un accordo quadro, sottoscritto dallo stesso Ministero, che ci ha permesso di salvare un nucleo importantissimo della Collezione Morbidelli, intorno al quale potrà riprendere

vita il museo creato dal grande Giancarlo Morbidelli.

Con il presidente dell'**ANCI**, Antonio Decaro abbiamo siglato un'intesa che mira a valorizzare i beni artistici e culturali dei territori, ma anche la circolazione dei veicoli storici nei comuni italiani. Il turismo, abbinato all'uso dei veicoli storici è una grande attrattiva sia per turisti italiani che stranieri. Perché ciò sia realizzabile occorrono però provvedimenti che tutelino la circolazione e la conservazione dei veicoli storici su tutto il nostro territorio.

Con la **Cabina di Regia Benessere Italia della Presidenza del Consiglio dei Ministri** proseguono i colloqui finalizzati alla realizzazione di alcuni progetti tra cui uno particolarmente importante è orientato alla formazione dei giovani da inserire nella filiera artigiana per proseguire la tradizione dei mestieri legati al motorismo storico che rischiano di andare persi.

A tal proposito sono stati avviati colloqui con i vertici di **Confartigianato**, che a breve eleggerà il nuovo presidente, per realizzare importanti sinergie per conservare e mantenere le eccellenze italiane nel campo del restauro dei veicoli storici.

Oltre a ciò continua il dialogo con la **Motorizzazione** e l'**ASI** sta continuando nell'opera di perfezionamento ed innovazione delle modalità di rilascio delle certificazioni.

A fronte di tutte queste iniziative, per il bene del motorismo storico e di tutti gli appassionati, sarebbe auspicabile che si realizzasse una collaborazione anche con gli altri principali attori nazionali del settore a cui **ASI** è pienamente disponibile.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

UGO GAMBARDELLA

RICERCA E SVILUPPO NELLE STRATEGIE DELL'ASI



L'Automotoclub Storico Italiano è una grande federazione e lo dimostra soprattutto nei momenti difficili con grande slancio nella Solidarietà. Lo abbiamo sperimentato in questo anno nel quale abbiamo vissuto la tragedia del Covid 19 che, come saprete, ha colpito in modo ancora più violento Bergamo, la mia città. In questi momenti molto difficili l'ASI ha saputo reagire e dare il suo generoso apporto alla società civile con una importante e mirata donazione, condivisa con la Cabina di Regia Benessere Italia, direttamente collegata alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e con l'ANCI, l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, oltre che con UNICEF.

La solidarietà tra gli appassionati ha fatto sì che molte attività non si fermassero, come quella certificativa e, soprattutto quella legata al sociale, che ha visto incrementare le iniziative di sensibilizzazione verso queste tematiche.

L'unione tra i Club ha reso possibili alcuni eventi, che si sono estrinsecati di recente con la realizzazione di stand unico della Federazione a Milano Autoclassica alla quale hanno aderito con spirito di gruppo i sodalizi regionali realizzando anche un'esposizione, molto ricca e completa, di moto di produzione lombarda. Nella stessa occasione l'ASI si è stretta intorno alla città di Bergamo, con la consegna di una targa a medici e paramedici dell'ospedale Papa Giovanni XXIII, particolarmente impegnato durante l'emergenza Covid, e alle autorità cittadine, alle quali è arrivato, tramite ANCI con la raccolta fondi Insieme per fermare il Covid, un fattivo supporto.

Restando in campo sanitario è ripresa nel mese di settembre, dopo un ovvio intervallo dovuto alla emergenza che ha visto l'ISS in prima linea, la ricerca con l'Istituto Superiore di Sanità volta a definire l'impatto dei veicoli storici sull'inquinamento. La fase autunnale prevede una serie di interviste per ottenere dati statistici che verranno fatte coinvolgendo alcuni Club degli agglomerati urbani più grandi. In questo modo si riuscirà ad avere un campione statistico fedele per poter realizzare uno studio scientifico consentirà di quantificare in modo inequivocabile l'impatto che i nostri veicoli hanno sull'ambiente.

L'ASI poi, attraverso ASI Solidale, promuove la campagna di vaccinazione anti-influenzale che inizia proprio in questi giorni. Raccomandiamo ai nostri tesserati di aderire in modo massiccio per favorire lo screening tra i sintomi influenzali e quelli del Coronavirus che i medici dovranno operare nei prossimi mesi.

Per quanto riguarda l'attività dell'ASI, il gruppo di lavoro per il controllo della gestione sta elaborando una strategia per ottimizzare le spese, spendendo meglio nello svolgimento delle iniziative dell'ente. Una più attenta attività di reporting sta portando ad una riduzione delle spese correnti, mantenendo e in alcuni casi aumentando l'efficienza dei servizi offerti a soci e tesserati.

Stiamo preparandoci al futuro mettendo in atto tutte le strategie oggi indispensabili per la corretta gestione economica di un ente grande e importante come l'Automotoclub Storico Italiano.

AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

 IL VACCINO TI RENDE PIÙ FORTE E PROTEGGE TE E CHI TI STA VICINO	 VACCINATI CONTRO L'INFLUENZA E RIDURRAI I RISCHI DI COMPLICAZIONI E MALATTIE GRAVI	 PER I SOGGETTI CON PIÙ DI 65 ANNI, I BAMBINI E GLI ADULTI CON PATOLOGIE CRONICHE È GRATUITO	 CHIEDI INFORMAZIONI AL TUO MEDICO DI FAMIGLIA PER VACCINARTI
---	--	---	--

Campagna di Informazione promossa da "TASK FORCE MEDICI ASI SOLIDALE"

SIGLATO UN PROTOCOLLO DI INTESA TRA ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) E ASI

MOTORISMO STORICO E REALTÀ LOCALI VIAGGERANNO UNITI PER UN REALE CONTRIBUTO
ALLA VALORIZZAZIONE E ALLA PROMOZIONE DELL'INTERO PAESE

Mercoledì 16 settembre 2020, è stato siglato a Bari un nuovo protocollo d'intesa tra l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani e l'Automotoclub Storico Italiano, con il quale viene avviata una collaborazione finalizzata alla promozione del Paese valorizzandone il patrimonio artistico, culturale ed enogastronomico grazie alle molteplici iniziative riconducibili al settore del motorismo storico.

Grazie ad ANCI si potrà concretizzare una rete di collegamento tra le singole territorialità locali e comunali utilizzabile da tutti gli appassionati di veicoli storici (italiani e stranieri), che avranno la possibilità di conoscere, apprezzare e vivere il territorio nazionale cogliendone le bellezze storiche e naturali. Allo stesso modo, le numerose iniziative di ASI faranno sempre più da volano allo sviluppo dell'indotto diretto e indiretto prodotto dal motorismo storico a giovamento delle realtà locali: dalla filiera professionale al comparto turistico.

ANCI e ASI si fanno promotori del turismo motoristico, svilupperanno progetti comuni per la formazione professionale e per la valorizzazione dei cosiddetti "archivi di comunità", costituenti la memoria storica del collegamento fra aziende motoristiche e comunità locali che le ospitano o che le hanno ospitate in passato. In questo particolare frangente sarà di ulteriore supporto anche l'Associazione Città dei Motori, già operativa in ambito ANCI.

Per il conseguimento di questi comuni obiettivi, ANCI e ASI lavoreranno fianco a fianco per ottenere anche provvedimenti legislativi e normativi che tutelino la conservazione e l'utilizzo dei

veicoli storici. ASI, inoltre, facendo parte della Cabina di regia Benessere Italia - organo di supporto tecnico-scientifico alla Presidenza del Consiglio dei Ministri nell'ambito delle politiche per il Benessere Equo e Sostenibile e per l'attuazione della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile - potrà dare un ulteriore contributo al raggiungimento degli obiettivi auspicati.

"La bellezza dell'Italia - ha evidenziato Antonio Decaro, presidente ANCI - è nella ricchezza dei suoi scorci, nell'unicità dei suoi borghi, nei paesaggi mai uguali a se stessi. Chi viaggia a bordo dei veicoli storici può goderne da una posizione privilegiata e l'accordo con chi rappresenta gli amanti di questi mezzi può rappresentare un'occasione per scoprire i mille angoli italiani e irrobustire il turismo esperienziale".



"Il protocollo d'intesa siglato con ANCI - ha dichiarato Alberto Scuro, presidente ASI - rappresenta una tappa fondamentale nel percorso virtuoso che la Federazione sta portando avanti in ambito sociale e culturale. Il motorismo storico non è solo passione, ma è un settore che può offrire grandi opportunità per lo sviluppo del Paese: fa parte delle eccellenze italiane riconosciute in tutto il mondo e come tale sposa alla perfezione missione e obiettivi di ANCI".

CABINA DI REGIA BENESSERE ITALIA PRONTI A UNA STRATEGIA COMUNE

Proseguono i colloqui tra la professoressa Filomena Maggino, presidente della Cabina di Regia Benessere Italia della Presidenza del Consiglio dei Ministri, e l'ASI, attraverso il suo presidente Alberto Scuro. Nel mese di settembre c'è stato un incontro nel quale si sono gettate le basi per coordinare azioni che vedranno l'Automotoclub Storico Italiano partecipare attivamente alla strategia volta al recupero di professioni artigiane legate al recupero e alla conservazione del motorismo storico, che comporta la creazione di nuovi posti di lavoro in un settore di elevata specializzazione e di grande impatto per l'immagine dell'intero Paese.

A tal proposito c'è stato anche un incontro informale con i vertici nazionali di Confartigianato per trovare una linea comune per individuare iniziative per la formazione professionale di mestieri legati al motorismo storico, individuando sia le metodologie di insegnamento sia l'avviamento al lavoro e le ulteriori specializzazioni.



IN VIDEO CONFERENZA L'ASSEMBLEA 2020

IL 10 OTTOBRE CON IL COLLEGAMENTO DEI PRESIDENTI IN PIATTAFORMA WEB

Il Consiglio Federale, riunitosi martedì 8 settembre, ha deliberato che l'Assemblea dei Soci per l'approvazione del Bilancio, già fissata per il 10 ottobre, avverrà in video conferenza, come previsto dall'articolo 73 DL 18/2020.

Questa modalità di svolgimento limiterà in parte il momento aggregativo e di incontro, che per la nostra Associazione è sempre stato importante, ma necessario per non rinunciare alle

attività e mantenere il giusto livello di continuità nelle scadenze sociali.

"Con senso di responsabilità - ha detto Alberto Scuro - prendendo atto dell'emergenza sanitaria, abbiamo ritenuto opportuno adottare questa opzione per garantire il rispetto delle norme di distanziamento e al tempo stesso seguire quelle che sono state le indicazioni della Prefettura di Torino, a cui avevamo chiesto un parere preventivo

inerente le possibilità che avevamo per contenere l'eventuale assembramento che si sarebbe potuto creare visto l'alto numero dei partecipanti ammesse all'Assemblea se si fosse tenuta in presenza".

Durante l'Assemblea sarà possibile ascoltare gli interventi dei relatori, la presentazione del bilancio ed anche intervenire in maniera diretta, con osservazioni e domande, e nella forma più libera, prima di esprimere il voto.

CONFERMATO ASI MOTOSHOW 2021

DAL 7 AL 9 MAGGIO 2021 L'EDIZIONE DEL XX ANNIVERSARIO A VARANO DE' MELEGARI

Si svolgerà dal 7 al 9 maggio 2021 l'edizione dei 20 anni dell'ASI Motoshow, la grande kermesse organizzata dall'ASI sul circuito di Varano de' Melegari, in provincia di Parma. Come è noto, l'edizione 2020 non si è potuta disputare a causa del Covid 19, che ha bloccato le manife-

stazioni. Vista anche la grande partecipazione straniera, non si è ritenuto opportuno proporre ancora nel 2020 un'edizione autunnale, ma preparare in grande stile l'edizione del ventennale, alla quale Yamaha sarà presente come partner dell'Automotoclub Storico Italiano.

Sui prossimi numeri de La Manovella le iniziative e il programma più dettagliato di questa manifestazione unica in Italia, che abbina la passione dei collezionisti alla presenta dei campioni del passato.



STORICHE SOLO SE CERTIFICATE

Alcuni lettori ci hanno chiesto se è vero che una vettura diventa automaticamente di interesse storico al compimento dei 30 anni, dal momento che oltre quell'età non paga più il bollo, come letto su un'autorevole mensile del settore.

Facendo riferimento all'art. 60 del Codice della Strada, al comma 4, sono chiaramente identificati come motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico "tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI". È questo il solo criterio con il quale lo Stato riconosce i veicoli di interesse storico. Tutto ciò che riguarda la fiscalità appartiene ad un'altra sfera di interesse. Il fatto che lo Stato converta la tassa di proprietà in tassa di circolazione una volta che il veicolo abbia compiuto trent'anni - applicando contestualmente una notevole-

le riduzione dell'imposta - non significa che lo stesso veicolo raggiunga "tout court" lo status di storico. Pertanto la storicità è data ufficialmente ed esclusivamente dall'iscrizione ai registri indicati all'art. 60 del Codice della Strada. Discorso diverso per i veicoli che hanno tra i 20 ed i 29 anni di anzianità: in questo caso l'eventuale riduzione della pressione fiscale viene attuata per tutelarne la potenziale storicità ed è infatti subordinata alla presenza del Certificato di Rilevanza Storica su ogni singolo esemplare. Per tutelare e dare un futuro ai nostri veicoli storici dobbiamo predisporre strumenti concreti e funzionali, come i Certificati di Rilevanza Storica. In quest'ottica si inserisce anche la loro recente registrazione presso la Motorizzazione, in modo che i nostri veicoli entrino definitivamente nel "sistema" per avere sempre più tutela e riconoscimento.



ASI MOTO SHOW 2021

20° anniversario

La storia della moto in pista

Autodromo di
Varano de' Melegari (Parma)
7 - 8 - 9 Maggio 2021

INFO: Tel. +39 331 4795403 - info@asifed.it - www.asifed.it



TARGHE ORIGINALI PER I VEICOLI STORICI: UN PASSO AVANTI PER IL LORO RECUPERO



Il deputato leghista Massimiliano Capitanio è il firmatario di un ordine del giorno al Decreto Legge Semplificazioni - presentato e approvato ieri alla Camera - che permetterebbe il recupero delle targhe originali per i veicoli storici. "Con questa approvazione - ha spiegato Capitanio - sarà possibile apportare modifiche al Codice della Strada per consentire l'immatricolazione dei veicoli di interesse storico con l'utilizzo della targa della prima iscrizione al PRA, ovvero ottenere una targa nel formato e nella grafica del periodo storico di costruzione o circolazione".

Si tratta di un obiettivo da tempo perseguito dall'Automotoclub Storico Italiano che finalmente si sta concretizzando: un ulteriore segno di sensibilità da parte delle forze politiche per la valorizzazione dei veicoli storici conservati in Italia.

"I veicoli storici - ha dichiarato il deputato Giovanni Tombolato - sono un patrimonio da preservare: consentire ai collezionisti l'utilizzo della targa di prima immatricolazione è un modo per andare incontro a questo mondo di cultura e passione. Insieme ai senatori della Lega Maria Gabriella Saponara, Ugo Grassi e Stefano Corti e con la preziosa collaborazione dell'ASI abbiamo steso un testo che mira alla piena fattibilità dell'iniziativa".

"Dopo aver ottenuto la conservazione dei documenti originali anche con l'entrata in vigore del Documento Unico di Circolazione - ha evidenziato Alberto Scuro, presidente ASI - ecco un'altra bella notizia per gli appassionati, a riprova che la Federazione è un punto di riferimento serio e competente per il legislatore. La strada che stiamo percorrendo vuole portare a normative nazionali che tutelino sempre di più e sempre meglio i veicoli storici".

CALENDARIO SESSIONI OMOLOGAZIONI

2020

Dopo alcuni mesi di assenza, necessari a riorganizzare il calendario, riprende la pubblicazione del calendario delle sedute di certificazione per auto e moto, ricordando che per sottoporre il veicolo all'esame è necessario presentare la domanda presso il proprio Club.

SESSIONI AUTO

OTTOBRE

- 03 Fiume Veneto (PN) - Club Organizz: Ruote del Passato
- 03 Agira (EN) - Club Organizz: CMEA Agira
- 4 Messina (ME) - Club Organizz: Scuderia Antichi Motori Messina
- 10 (al mattino) Altavilla Vicentina (VI) - Club Organizz: Historic Club Schio
- 10 (al pomeriggio) Veneto - luogo da definire - Club Organizz: Venezia A.s.
- 11 Tolentino (MC) - Club Organizz: Circ. Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti
- 11 Salerno (SA) - luogo da definire - Club Organizz: Auto Revival Club
- 17 (al mattino) Pedrengo (Bg) - Club Organizz: Club Orobico
- 17 (al pomeriggio) Santa Maria Hoè (LC) - Club Organizz: Antiche Moto Brianza
- 18 Teramo (TE) - Club Organizz: Club Auto Moto Storiche Teramo
- 24 (al mattino) Cesena (FC) - Club Organizz: Collectors Historic Carclub
- 24 Ivrea (TO) - Club Organizz: Club Ruote Storiche in Canavese

OTTOBRE

- 24 (al pomeriggio) Silla di Gaggio Montano (BO) - Club Organizz: AMS Bagni della Porretta
- 31 (al mattino) Terni (TR) - Club Organizz: CUAE, Borzacchini
- 31 Lucca (LU) - Club Organizz: Balestrero, Veteran, MCC
- 31 Como (CO) - luogo da definire - Club Organizz: VCC Como

NOVEMBRE

- 01 La Spezia (SP) - luogo da definire - Club Organizz: Cams La Spezia
- 07 Ancona (AN) - luogo da definire - Club Organizz: CJMAE
- 08 Martina Franca (TA) - luogo da definire - Club Organizz: Veteran Club Valle d'Itria
- 08 Senigallia (AN) - Club Organizz: Club Motori d'Epoca Senigallia
- 14 Forlì (FC) - luogo da definire - Club Organizz: Hermitage Veteran Engine
- 14 Brescia (BS) - luogo da definire - Club Organizz: Musical Watch Veteran Car Club
- 15 Piateda (SO) - Club Organizz: Valtellina Veteran
- 21 Milano (MI) - Club Organizz: Club Milanese Auto Moto Epoca

NOVEMBRE

- 21 Città di Castello (PG) - luogo da definire - Club Organizz: Altotevere
- 22 Rieti (RI) - Club Organizz: Club Autostoriche Rieti
- 28 Napoli (NA) - luogo da definire - Club Organizz: Classic Car Club Napoli
- 28 Viterbo (VT) - Club Organizz: Veteran Car Club Viterbo

DICEMBRE

- 05 Potenza (PZ) - luogo da definire - Club Organizz: Lucania Ancient Motors
- 06 Bari (BA) - luogo da definire - Club Organizz: Old Cars Club
- 12 Arezzo (AR) - luogo da definire - Club Organizz: Il Saracino
- 12 Sassari (SA) - luogo da definire - Club Organizz: Il Volante
- 19 (al mattino) Cremona (CR) - Club Organizz: Club Amatori Veicoli Epoca Cremona
- 19 (al pomeriggio) Suzzara (MN) - Club Organizz: Assoc. Mantovana Tazio Nuvolari

SESSIONI MOTO

OTTOBRE

- 03 Collegno (TO) - Club Organizz: Piemonte CVC
- 03 Porretta Terme (BO) - Club Organizz: Bagni della Porretta
- 10 Reggio Emilia (RE) - Club Organizz: CAMER - Reggio Emilia
- 11 Tolentino (MC) - Club Organizz: CAEM Macerata
- 11 luogo da definire - Club Organizz: VCC Valle Itria - Martina Franca (TA)
- 17 Jesi (AN) - luogo da definire - Club Organizz: CJMAE - Jesi

OTTOBRE

- 17 Palermo (PA) - Club Organizz: Ass. Siciliana Veicoli Storici
- 24 Lucca (LU) - Club Organizz: Balestrero - Lucca
- 24 Ivrea (TO) - Club Organizz: Ruote Storiche In Canavese
- 31 (pomeriggio dalle 13,30) Cremona (CR) - Club Organizz: CAVEC - Cremona
- 31 Suzzara (MN) - Club Organizz: AMAMS Nuvolari

NOVEMBRE

- 07 Pordenone (PN) - Club Organizz: Ruote del Passato
- 07 Piacenza (PC) - luogo da definire - Club Organizz: CPAE - Piacenza

NOVEMBRE

- 14 Forlì (FC) - Club Organizz: Hermitage - Forlì
- 14 La Spezia (SP) - luogo da definire - Club Organizz: CAMS - La Spezia
- 15 Ragusa (RG) - Club Organizz: VCC Ibleo - Ragusa
- 21 Milano (MI) - Club Organizz: CMAE - Milano
- 21 Ascoli Piceno (AP) - Club Organizz: CASPIM - Ascoli Piceno
- 28 Napoli (NA) - Club Organizz: Classic Car Club Napoli
- 29 Bari (BA) - luogo da definire - Club Organizz: Old Cars Club - Bari

I tesserati interessati a partecipare ad una verifica devono rivolgersi al proprio club di appartenenza il quale, dietro debita compilazione della modulistica necessaria, invierà la stessa alla Segreteria Generale dell'ASI (improrogabilmente entro e non oltre 30 giorni prima della data alla quale intendono partecipare) precisando data/luogo seduta ove inserire il veicolo.

Consultare sempre il sito internet www.asifed.it



ON LINE LA RIVISTA DEI MUSEI

A CURA DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI ASI

È disponibile a tutti i lettori il terzo numero de 'La Rivista dei Musei', la bella iniziativa della Commissione Storia e Musei ASI ideata per favorire la conoscenza di tante realtà collezionistiche e museali motoristiche italiane, promuoverne la diffusione, incoraggiarne la visita da parte di appassionati e turisti. 'La Rivista', in formato online, è anche una tribuna aperta, volano di iniziative, dibattiti, convegni e approfondimenti storici. Quando i nostri raduni riprenderanno e con essi le occasioni di ritrovarci senza timori di contagio, musei e collezioni potranno diventare una meta ideale per favorire storia, cultura e incontri sereni per valorizzare la nostra prestigiosa storia motoristica. Ricordiamo che tutti i numeri possono essere letti liberamente e scaricati sul sito www.asimusei.it.

Nella Rivista n.1 si parla di valorizzazione dei musei e di tutte le strategie necessarie per migliorarne l'accoglienza grazie ad iniziative che catturino il pubblico. Importante anche la contestualizzazione delle esposizioni, perché, come ha scritto il commissario Costantino Frontalini, non basta custodire i veicoli ma occorre accrescerne il valore culturale e per far questo è meglio inserire il veicolo nel suo contesto storico attraverso immagini, oggetti-

stica ed ogni altro mezzo utile alla full immersion del pubblico. Perché ogni veicolo racconta una storia e dunque i curatori di collezioni e musei devono comunicarla ai visitatori. Roberto Vellani ha illustrato il Museo di San Martino in Rio e Mariella Mengozzi il Mauto, mentre Giuseppe Valenza ha approfondito il gustoso argomento de 'I Musei delle corse', partendo da quelli siciliani dedicati alla Targa Florio. Dalla Liguria è arrivato il contributo di Ugo Elio Giacobbe e Stefania Ponzone che hanno illustrato il Museo di Garlenda (Savona) custode della storia della Fiat 500. In aprile, in pieno lockdown, è uscito il secondo numero de 'La Rivista dei Musei' che ha dedicato la cover-story al Museo dei Fratelli Cozzi di Legnano, vicino Varese, prezioso gioiello dedicato all'Alfa Romeo. Un altro servizio ha approfondito il profilo didattico suggerendo "tecniche di attrazione turistica". Le nuove tecnologie possono aiutare, favorendo un viaggio emotivo che può diventare strategico anche con il mondo delle scuole, prezioso trampolino per fare nuovi futuri proseliti. Sempre nel secondo numero Roberto Vellani ha spiegato come evitare marchiani errori nel restauro di veicoli storici e Giuseppe Valenza ha svolto una preziosa ricerca dedicata ai musei della conquista spaziale. Paolo Marchinelli ha scritto un coinvolgente ricordo di Giancarlo Morbidelli mentre Alfredo Azzini ha descritto la sua collezione di bici. Nello stesso numero Stefano Chiminelli ha illustrato la vocazione sportiva del Museo Bonfanti Vimar di Romano Ezzelino (Vicenza), scrivendo di una recentissima, nuova acquisizione. Interessante anche l'articolo di Ilaria Pani e Matteo Brandolini dedicato alla mostra tuttora in corso al Mauto, dedicata a Carlo Biscaretti di Ruffia. In agosto è uscito il terzo numero, anch'esso inviato a tutti i musei italiani e ai presidenti di club con preghiera di inoltrarlo via mail a tutti i soci. Questo numero de 'La Rivista' (pure leggibile su www.asimusei.it) apre con un servizio sul Museo della Guerra di Rovereto scritto da Davide Zendri e un'interessante panoramica sulla collezione di oggetti pubblicitari firmato da Alex Merseburger, con illustrazioni davvero inedite. Un altro articolo di Mino Faralli e Costantino Frontalini ricorda l'opera di Franco Risi, fondatore del Museo dei mezzi a vapore a San Giovanni in Persiceto (Bologna) e Benito Battilani, per lunghi anni consigliere federale ASI, è protagonista di un servizio dedicato al suo museo della moto di Imola. Nello stesso numero c'è un servizio dedicato alle opere pittoriche sulle auto d'epoca e un altro ancora che parla dell'operazione internazionale 'Rien ne va plus' messa a segno dalla Guardia di Finanza di Genova con dozzine di auto sequestrate e poi destinate al Mauto. Per leggere tutti i numeri basta collegarsi con www.asimusei.it.



**Novità**

LOUIS CHIRON

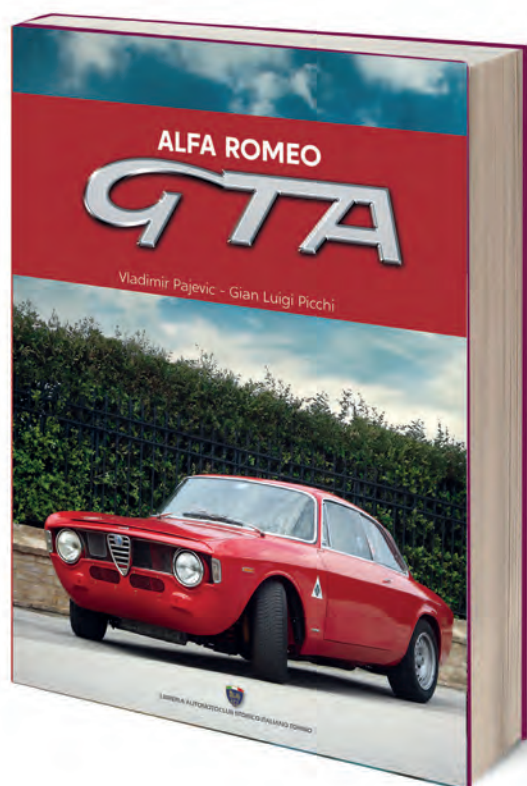
Rino Rao**€ 49.00**

Pag. 352 - Formato 21x29,7 cm - Copertina cartonata - 347 foto e immagini a colori e b/n - Testi in italiano e inglese.

Dopo i precedenti volumi Giuseppe Campari - El Negher e Rudolf Caracciola - Una Vita per le Corse, con questa pubblicazione dedicata a Louis Chiron, il monegasco che fu indiscusso Campione della Bugatti ed uno dei più grandi sullo scenario del motorsport, Rino Rao porta a termine la trilogia progettata nell'intento di fornire agli appassionati del motorismo sportivo una storia dell'Alfa Romeo, della Mercedes e della Bugatti di cui essi sono stati rispettivamente accreditati testimonial: case che hanno dominato la golden era delle corse degli anni venti-trenta.

L'autore non ha inoltre trascurato di inquadrare gli eventi sportivi nel più ampio contesto storico e di costume nel quale hanno avuto corso.

Il testo, predisposto anche per una rapida consultazione attraverso l'indice analitico e basato su una paziente ricerca storiografica, scorre integrato dalle immagini che rendono possibile, per il lettore meno attento, seguire il corso degli eventi.



ALFA ROMEO GTA

Vladimir Pajevic - Gian Luigi Picchi**€ 28.00**

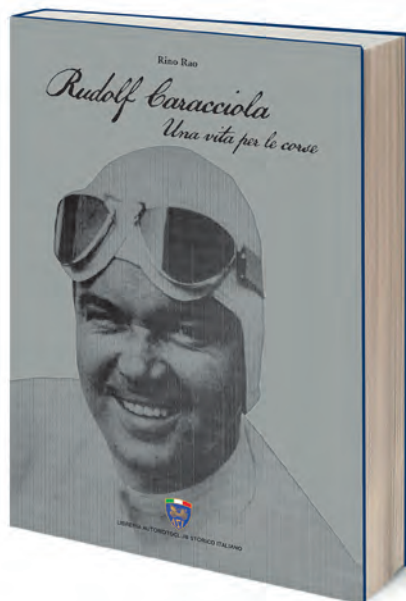
Pag. 144 - Formato 21 x 29,7 cm - Copertina cartonata - testi in italiano e in inglese.

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.



Entrambi i volumi al prezzo speciale di
€ 45.00 anziché € 68

Completano la trilogia di Rino Rao:

RUDOLF CARACCIOLA - Una vita per le corse

~~€ 39.00~~ **€ 33.00**

Rino Rao

Pag. 544 - Formato 21x29,7 cm - Copertina Cartonata.

Rino Rao riporta alla ribalta Rudolf Caracciola, un "titano del volante" il quale, in Italia, a differenza di Nuvolari, il cui mito è vivissimo, è caduto in un penoso oblio. L'autore, dopo accurate indagini storiografiche ha narrato la complessa vicenda umana e sportiva del grande renano di antiche e nobili origini italiane. Nel suo ricchissimo palmares spiccano i trionfi in rosso colti nel '32 con l'Alfa Romeo, la messe di vittorie con la gloriosa Mercedes SSKL con la quale, primo straniero, trionfò anche alla Mille Miglia del '31 e con le "frecce d'argento", al volante delle quali dominò lo scenario dei Gran Premi della seconda metà degli anni trenta.

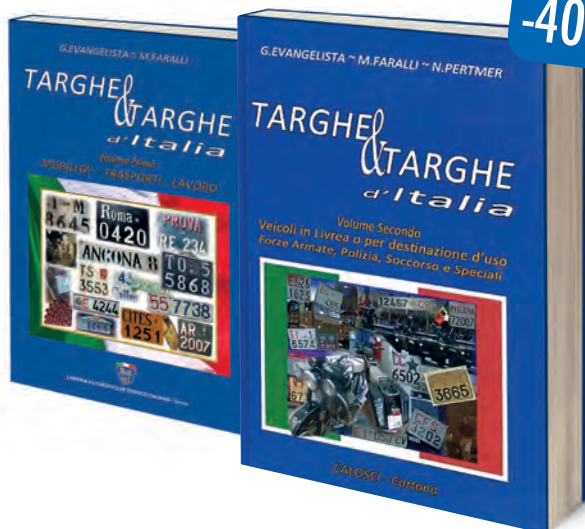
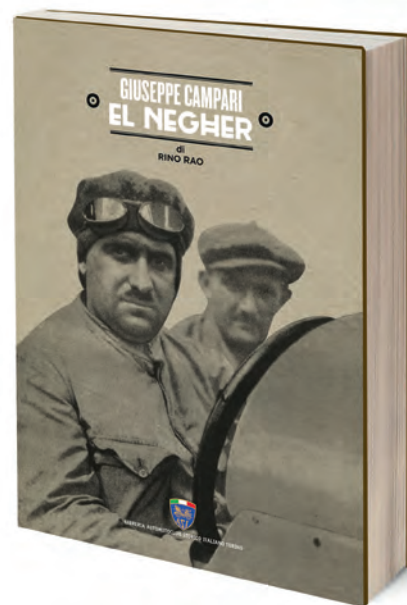
GIUSEPPE CAMPARI "EL NEGHER"

~~€ 29.00~~ **€ 24.65**

Rino Rao

Pag. 416 - Formato 21x29,7 cm - Copertina Cartonata.

Cerda, 6 giugno 1911. Un bruno e robusto collaudatore prende il via della corsa al posto del pilota: è Giuseppe Campari, detto "el Negher", che a diciannove anni esordisce in gara al volante di un'ALFA 24 corsa, anch'essa al suo debutto. Inizia così l'ultra ventennale e proficua collaborazione fra l'ALFA, che diverrà ben presto Alfa Romeo, e il pilota di Graffignana. Rino Rao narra con stile accattivante, puntuale e documentato l'appassionante epopea del binomio Campari-Alfa Romeo, destinata a scrivere molte delle pagine più gloriose e irripetibili della golden era dei Gran Premi e delle massacranti corse su strada. A cavallo tra gli anni Venti e Trenta Campari si affermò come l'asso che per primo avrebbe portato al trionfo i meravigliosi bolidi della casa del Portello. Distaccandosi dal cliché del pilota monocorde, dotato di una possente voce baritonale, inseguì con tenacia una carriera alternativa, riuscendo a esibirsi in importanti recite al Donizetti e al Dal Verme. Fino a quando, alla vigilia dell'abbandono delle corse per dedicarsi alla lirica, incrociò il proprio drammatico destino.



-40%

Finalmente riunita l'opera più completa sulla storia delle targhe italiane

COLLEZIONE TARGHE & TARGHE D'ITALIA

~~€ 65.00~~ **€ 39.00**

G. Evangelista - M. Faralli - N. Pertmer

Pag. 348 + 284 - Formato cm.21 x 29,7 cm.

Copertina cartonata, foto a colori e b/n.

La Targa è l'elemento che fin dalle origini identifica un determinato veicolo e solo quello, quasi sia la sua "carta d'identità", attraverso il quale possiamo ripercorrerne la storia, dall'immatricolazione ai proprietari ai luoghi di utilizzo. Con questa opera omnia G. Evangelista, M. Faralli e N. Pertmer ci guidano in un viaggio alla scoperta del significato delle targhe, dalle origini all'evoluzione subita nel corso degli anni, illustrando le modifiche e i cambiamenti di cui sono state oggetto; non solo uno strumento fiscale quindi, ma un testimone dei vari momenti economici, sociali e politici della

Nazione; attraverso le targhe si ripercorrono anche i cambiamenti dei sistemi amministrativi. Un doppio manuale unico nel suo genere, utile a collezionisti, restauratori e appassionati anche per le Omologazioni/Certificazioni d'Identità, che si integra con la storia stessa della motorizzazione. L'opera consta di un primo volume dedicato alle targhe di circolazione civili e di un secondo volume specifico su mezzi speciali, di Polizia e di soccorso. Volumi disponibili anche separatamente



La Benelli Bialbero GP del 1934, ex Dorino Serafini.

ASI SALVA LA COLLEZIONE MORBIDELLI

ACQUISITE DALLA FEDERAZIONE 71 MOTOCICLETTE PER LE QUALI IL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI AVEVA BLOCCATO L'ESPORTAZIONE

LA STORIA DELLA MOTO RIMANE IN ITALIA E TORNERÀ AD ESSERE ESPOSTA A PESARO

L'Automotoclub Storico Italiano ha rilevato una parte molto importante della preziosa Collezione Morbidelli scongiurandone di fatto lo smembramento. Varie vicissitudini susseguitesesi negli anni avevano portato gli eredi di Gianfranco Morbidelli alla scel-

ta, sicuramente sofferta, di vendere una delle raccolte di motociclette più importanti del mondo. Grazie all'interessamento e all'intervento del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ASI è riuscita a perfezionare l'accordo con gli eredi dell'imprendi-

Da sinistra, Raffaella Rossini (direttore Terra di Piloti e Motori), Matteo Ricci (sindaco di Pesaro), Alberto Scuro (presidente ASI), Alberto Paccapelo (presidente Terra di Piloti e Motori). A destra, il sindaco di Pesaro, Matteo Ricci, illustra la possibile collocazione della Collezione Morbidelli.



tore pesarese, che nel 2000 aveva inaugurato il suo museo dedicato alla storia, all'evoluzione tecnica e alle competizioni motociclistiche. Il Comune di Pesaro ha avuto un ruolo importantissimo in questa vicenda ed è previsto che lo stesso possa mettere a disposizione una sede prestigiosa per esporre la collezione.

Molti esemplari della Collezione Morbidelli erano già stati portati in Inghilterra e affidati alla casa d'aste Bonhams per essere venduti, ma ASI è riuscita ad acquistare 71 esemplari dopo l'intervento del Ministero per i Beni e le Attività Culturali che ha bloccato l'esportazione dei pezzi con più di 75 anni, evitando quindi la drammatica dispersione di quello che era un nucleo importantissimo di veicoli sia per originalità sia per anzianità: un patrimonio che potrà rimanere in Italia per continuare a raccontare il primo mezzo secolo di evoluzione motociclistica. Essendo rimasti di proprietà della famiglia i motoveicoli Morbidelli da Gran Premio, si spera che gli stessi possano un domani affiancare quelli recuperati da ASI per far parte dell'esposizione.

Gli eredi con cui ASI ha avuto un ottimo rapporto hanno già dato una generica disponibilità in tal senso, che dovrà essere approfondita sulla base del progetto espositivo definitivo.

Le motociclette salvate dall'ASI rappresentano 30 differenti marchi di tutto il mondo, la maggior parte dei quali oggi scomparsi. La moto più datata è una rarissima Moto Réve 275 del 1907; la più preziosa è senza dubbio la Benelli GP 4 250 Competizione del 1942: unico esemplare esistente al mondo progettato dalla Casa motociclistica pesarese, oggi valutato più di mezzo milione di euro. Per rimanere in territorio marchigiano - dove la tradizione e la passione per i motori hanno radici profonde - si può citare anche la Benelli GP 175 usata nel 1934 dal pilota iridato Dorino Serafini, anch'egli di origini pesaresi come il campionissimo Valentino Rossi da Tavullia. ASI ha voluto recuperare anche l'esemplare della famosa vettura BBC (Benelli, Beretta, Castelbarco) presentata al Salone di Torino del 1952 ma mai entrata in produzione.

La lista delle pregiate motociclette è davvero lunga ed è il frutto della passione e della lungimiranza di Giancarlo Morbidelli - figura di spicco nel panorama motociclistico italiano - scomparso il 10 febbraio scorso dopo una vita passata ad inseguire un sogno a due ruote. Nato a Pesaro nel 1934, Morbidelli è stato un genio della meccanica, un brillante imprenditore, una leggenda del motociclismo che negli anni '70 si è affermata vincendo otto titoli mondiali nelle classi 125 e 250. *"Gli scopi statuari dell'ASI - dice il presidente Alberto Scurò - comprendono la tutela e la salvaguardia del motorismo storico in tutte le sue forme: oggi lo abbiamo ribadito in maniera concreta e determinata. Grazie all'iniziativa del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla sensibilità del ministro Dario Franceschini, sempre attento ai valori e all'importanza del motorismo storico e al dialogo sereno e costruttivo con gli eredi Morbidelli abbiamo salvato un patrimonio unico al mondo, che molto presto rimetteremo a completa disposizione del territorio e di tutti gli appassionati. La Regione Marche e la città di Pesaro, con il sindaco Matteo Ricci in prima linea, credono molto nel motorismo come leva fondamentale per il turismo e per un'offerta culturale di rara unicità e siamo orgogliosi di contribuire all'operato fatto finora. Insieme all'amministrazione locale troveremo la miglior sistemazione per la Collezione Morbidelli".*



La Moto Réve 275 (1907).



Gianfranco Morbidelli.



GIANCARLO MORBIDELLI, IL GENIO CHE HA FATTO CONOSCERE UN NOME ITALIANO AL MONDO INTERO

di Renzo Benito Battilani e Mauro Pasotti

L'uomo che ad ogni incontro o telefonata iniziava con la frase seguente "ciao, ti racconto l'ultima", l'ultima era la barzelletta del momento. Ciò può essere un esempio banale ma dimostra tanto anzi tutto: umiltà, cortesia, amicizia, spirito gioviale che difficilmente si combina in una mente geniale. Di Giancarlo sono state scritte molte cose in particolare sul settore motociclistico, sulle sue vittorie e sui suoi piloti ma molto rimarrebbe ancora da dire sulla sua umanità. Della sua modestia aveva fatto una regola di vita anche quando le sue moto, costruite quasi per gioco, vincevano i campionati mondiali. Il genio e il talento per la meccanica lo ha portato ad avviare in proprio una attività di progettazione e costruzione di macchine automatiche per la lavorazione del legno.

Grande successo del suo lavoro ma la sua grande passione per i motori lo spinge, a metà degli anni '60, a creare un piccolo reparto corse composto da non più di due tre meccanici e in seguito un ingegnere. I piccoli bolidi bianco-azzurri incominciano a mietere successi che porteranno, nel corso degli anni '70, alla conquista di ben quattro titoli mondiali piloti, tre per costruttori e di otto campionati italiani. Nel frattempo questo uomo, di alto livello cognitivo e morale, ha avuto l'iniziativa e l'intento di rastrellare motociclette antiche di alto interesse tecnico e storico per ricordarne la storia. Spinto dalla propria passione, dal culto delle tradizioni e della serena partecipazione italiana al mondo delle due ruote, ha affiancato alla sua attività professionale questa raccolta di mezzi storici di grande valore.

Adiacente alla Villa di abitazione, già della famiglia Benelli, costruisce un apposito locale per alloggiare questi suoi gioielli. Nel 2000 ha inaugurato il suo splendido museo con circa 300 motociclette storiche, moto sopravvissute, testimoni di un'epoca ormai lontana, una buona parte appartiene a marche scomparse e il poterle ammirare quali orfane di uno stretto legame col passato, creano affetto oltre che maggior valore.

Tutti i collezionisti e non, plaudono ASI che con il supporto determinante dei Beni Culturali abbia salvato una parte rilevante di questo patrimonio dalla dispersione in giro per il mondo, questo salvataggio consentirà di mantenere sul nostro territorio un bel numero di mezzi restaurati o conservati che coprono un arco temporale rilevante e importante: si va infatti da una Moto Rève del 1907, la più anziana del

lotto per arrivare ad una Indian del 1942, la più giovane, un patrimonio che racconta la nascita e l'evoluzione della motorizzazione su due ruote nel nostro Paese e nel mondo intero. Tra le reduci abbiamo presenti anche mezzi delle due marche più vecchie che sono riuscite e sopravvivere nel tempo, marche ancora oggi in produzione come le Triumph e le Harley Davidson ricche di storie di aneddoti di vittorie nelle competizioni, di record, mezzi che furono cavalcati da coraggiosi centauri interpreti di imprese memorabili.

Poterle ammirare dal vivo è come poter respirare storia e cultura. Tra le presenti nella collezione c'è anche l'analoga Triumph che nel 1910 con un solo pilota Catt, per affermare la sua affidabilità meccanica e la praticità, percorse 4115 miglia in sei giorni. C'è la moto Frera, costruita a Tradate, la fabbrica Italiana più importante dall'inizio secolo fino verso la fine degli anni venti, la più usata dai militari dell'Esercito Italiano nella prima guerra mondiale, complice di numerosi successi bellici. Dal 1900 al 1930 ben seicento piloti hanno cavalcato questo marchio nelle competizioni del periodo con esiti sempre onorevoli e con innumerevoli vittorie. Ci sono le eterne rivali degli anni dieci e venti, le Harley Davidson e le Indian che, oltrepassato l'oceano hanno seguito a prevaricarsi nei risultati delle competizioni, anche in Italia. Morbidelli era profondamente legato al territorio ed è pertanto spiegabile la presenza di ben 18 esemplari della produzione Benelli, fabbrica pesarese famosa per la qualità del prodotto, per l'innovazione continua e per i risultati sportivi.

Morbidelli un uomo coraggioso e capace come pochi di trasformare i sogni in realtà. Doveroso ricordare la costruzione di una moto ad uso non competitivo ma esclusivamente stradale con un motore ad otto cilindri che nessun altro costruttore aveva azzardato. Un capolavoro che molti collezionisti e musei si erano prenotati per avere il nome Morbidelli nella loro esposizione fra i loro cimeli, purtroppo la produzione si è limitata a tre esemplari. Non si può ignorare un'altra caratteristica di Giancarlo come progettista e provetto disegnatore che nei suoi momenti destinati al relax entra costantemente in un sogno: effettuare modifiche su moto di piccole cilindrata come la Laverda, la Motom, la Ducati, la Innocenti, la Piaggio, Rumi, ecc. trasformandole in monoalbero, bialbero o pluricilindriche. Elaborazioni non sempre comprese dai puristi della storicità ma per Giancarlo rappresentava il vero svago come una partita a biliardo o una partita a carte.

Conoscere Giancarlo è stato un onore, collaborare con lui su argomenti vari è stato un piacere, sicuramente sempre più imparando che insegnando. Ci sarebbe da raccontare più di una storia per ogni moto

presente, moltissimi aneddoti vissuti ma crediamo opportuno fare una sintesi sulle marche di moto della collezione Morbidelli prendendo in considerazione in particolar modo le marche italiane e la loro importanza storica e non i singoli modelli la cui descrizione finirebbe essere praticamente una scheda tecnica.

L'importanza di un veicolo storico può essere considerato e valutato culturalmente per la tecnica, la rarità, l'interesse mostrato sul mercato, il percorso di vita specifica se conosciuta, la nazionalità, ecc.

Delle settanta moto in causa cinquanta sono di nazionalità italiana rappresentate da ben undici marche che hanno veramente segnato la storia nazionale e anche internazionale.

Partendo dalle più antiche possiamo citare la moto Frera, fabbricata a Tradate, la marca italiana più importante e rappresentativa nei primi decenni del secolo 900, fornitrice ufficiale del Regio Esercito nella Grande Guerra; ha prodotto infinità di modelli per tutti gli usi e per tutte le esigenze; con e senza sidecar per ogni tipo di trasporto, di tutte le cilindrata dal 175 cc al 1140 cc, per turismo e per competizioni, valvole laterali e valvole in testa, a 2 valvole e 4 Valvole, motori monocilindrici, a 2 tempi e 4 tempi, bicilindrici con cilindri a 45° e a 90° Bianchi: dal 1926 al 1929 nella categoria 350 con il modello Freccia Celeste di 350 cc., caposquadra Tazio Nuvolari, fa sì che altri concorrenti con la medesima categoria non si presentassero alle competizioni in quanto sicuramente non avrebbero neanche ottenuto un semplice piazzamento d'onore.

Stucchi: una marca che a inizio secolo prepara i tricicli dove nelle competizioni Bugatti si cimenta dettando legge.

Moto Guzzi: la moto riconosciuta per eccellenza, marca indistruttibile che vince già il primo campionato d'Europa nel 1924 e che umilierà gli inglesi vincendo il Tourist Trophy nel 1935 con la famosa bicilindrica in quella terra d'oltremare dove proprio in quel periodo storico il livello costruttivo motociclistico era in cima all'olimpico del mondo.

La Moto Guzzi segnerà poi una svolta determinante sul rendimento dei motori frazionati costruendo il famoso modello otto cilindri che purtroppo non avrà modo di espletare tutte le sue possibilità per il patto d'astensione delle varie case motociclistiche sulle competizioni nel 1957.

Benelli: una ditta particolarmente scrupolosa e con una meccanica raffinata tanto da ottenere continue vittorie con cilindrata contenuta di 175 cc. e successivamente 250 cc. con i famosi motori bialbero fino a raggiungere la vittoria del Campionato del mondo nel 1950 con Dario Ambrosini. Alla fine degli anni quaranta Benelli, Beretta e Castelbarco progettano e costruiscono una vettura utilitaria denominata BBC, particolarmente interessante in grado di crearsi un mercato ma verrà condizionata e osteggiata dalla mamma delle auto italiane, la FIAT. Oggi la BBC rappresenta un trofeo importante per la Nazione grazie ancora una volta all'operazione in complemento di ASI e i Beni Culturali, affinché detta vettura sia tornata nel suo paese d'origine.

Gilera: stabilisce record di velocità in campo mondiale e che vince nel 1939 il Gran Premio di Germania con il pilota Dorino Serafini facendo sì che Hitler in persona abbandonasse il palco d'onore non consegnasse il trofeo preparato per il pronosticato vincitore che doveva essere il pilota Georg Meier su BMW.

Altre marche CM, MM, presenti nel lotto, forse meno note ma con tecnologia d'avanguardia e costruite nella regione votata per eccellenza al motorismo, l'Emilia Romagna, terra conosciuta in tutto il mondo come la terra dei motori con i suoi molteplici piloti e in particolare sul motorismo in senso lato, non a caso in questa terra sono sorte decine di case costruttrici di moto, di Auto ed oggi annovera anche musei e collezioni di importanza rilevante del settore.

MOTO-RÊVE 275

datazione: 1907

Note: Motociclo di fabbricazione svizzera, venduto in tutto il mondo come kit.



STUCCHI 750 V.L.

datazione: 1916/17

Note: Marca italiana di limitata produzione, modello bicilindrico molto raro.



TRIUMPH 500 "FREE ENGINE"

datazione: 1910

Note: Moto che ricalca la moto tipo precedente, ma che fu potenziata nel motore fino a 3,5 HP, mediante l'aumento del volume del volano. La maggior novità consisteva nella possibilità di ripartire senza dover riavviare il motore, facilitando l'utilizzo grazie all'applicazione di una frizione nel mozzo posteriore: evoluzione che rilanciò le vendite.



FRERA 500 TIPO F

datazione: 1922

Note: Modello base costruito all'indomani della Prima Guerra Mondiale, che rappresenta la nuova impostazione per i modelli successivi.



MOTOSACOCHE M5 241

datazione: 1910

Note: "Motosacoché" - denominazione derivata da "moto in valigia", in quanto in tale forma era venduta come kit di facilissimo montaggio su qualsiasi tipo di bicicletta.



MATCHLESS 1000 H

datazione: 1924

Note: Una delle motociclette più prestigiose della produzione inglese del periodo, fra le bicilindriche.



READING STANDARD MOD. 20 T

datazione: 1920

Note: La tipica motocicletta americana, divenuta italiana in seguito al fallimento nello stato di origine.

Acquistata dalla ditta Borgo e commercializzata in Italia anche con tale marchio, prevalentemente dotata di sidecar.



FRERA 1140 V.L.

datazione: 1922

Note: La famosa bicilindrica Frera di 1140 cc, fornita quasi esclusivamente con sidecar per trasporto persone o merci.



CITA 175

datazione: 1922

Note: Meno nota di altre case della prolifica e raffinata scuola meccanica belga, la C.I.T.A. di Liegi rappresenta una vera rarità. Prodotta per soli 3 anni; l'atelier CITA ha sempre utilizzato motori propri nelle cilindrata 175, 200 e 350 cc.



RUDGE 500 MULTI

datazione: 1913

Note: Motocicletta inglese famosa per la particolare trasmissione a puleggia variabile, azionata da una leva operante su un settore dentato con una ventina di posizioni, tanto che fu soprannominata "la moto a 20 marce".



STUCCHI 500

datazione: 1921

Note: Motocicletta monocilindrica di 500 cc, molto rara, particolarmente affidabile e dotata di una raffinata finitura estetica dai colori inusuali per l'epoca.



FRERA 500 TURISMO

datazione: 1922

Note: Motocicletta molto affidabile, prodotta nelle cilindrata di 500 e 570 cc. Due i freni, ma entrambi sulla ruota posteriore.



FRERA 500 RAID

datazione: 1924

Note: Versione base nella sua ultima evoluzione, presenta i freni a cerchietto su entrambe le ruote.

**FRERA 500 RAID**

datazione: 1924

Note: Evoluzione del modello precedente con l'introduzione del serbatoio olio indipendente da quello del carburante.

**NORTON 18 SUPER SPORT 500**

datazione: 1924

Note: La marca che ha denominato in molte competizioni negli anni '20 con piloti eccezionali, italiani e stranieri.

**MOTO GUZZI 500 SPORT**

datazione: 1925/26

Note: Il secondo modello di grande produzione della Moto Guzzi, fabbricato per un lustro.

**BIANCHI 350 B2N SPORT**

datazione: 1927

Note: Moto di media cilindrata che stimola molti appassionati a cimentarsi nelle competizioni, grazie a delle buone prestazioni agonistiche.

**MOTO GUZZI 2V CORSA 500**

datazione: 1928

Note: Modello di carattere sportivo utilizzato nelle competizioni, primo esempio di Moto Guzzi con entrambe le valvole in testa e l'adozione del colore rosso.

**BIANCHI 175 TIPO S**

datazione: 1925/26

Note: Una rara moto di piccola cilindrata a valvole in testa, distinguibile per il tipico colore, l'innovativo "celestre Bianchi".

**BMW 500 R 42**

datazione: 1926

Note: Un capostipite della produzione tedesca, che entrerà di prepotenza nel mercato mondiale grazie alla proverbiale affidabilità e alle buone prestazioni; caratterizzato dalla trasmissione a cardano, una costante per tutti gli anni a venire.

**BIANCHI 175 TIPO N**

datazione: 1927

Note: La piccola Bianchi turistica di colore nero, caratteristico delle versioni base.

**MOTO GUZZI 500 SPORT 14**

datazione: 1929

Note: Evoluzione del modello Sport col tipico motore orizzontale a valvole contrapposte, costruita in consistenti numeri alla soglia degli anni '30.

**MAFALDA 125 STANDARD**

datazione: 1925

Note: Bicicletta a motore prodotta a Milano, esemplare importante rappresentativo del periodo a metà anni '20, nel quale le biciclette a motore usufruivano di agevolazioni burocratiche e fiscali.

**HARLEY-DAVIDSON 1000 TIPO JE**

datazione: 1921

Note: La motocicletta americana per eccellenza, 1000 cc, nella sua originale configurazione, perfettamente restaurata e funzionante, un simbolo della storia della moto in campo mondiale.



TRIUMPH LW 225 "JUNIOR"

datazione: 1920

Note: Motoleggera con motore a 2 tempi, progettata e costruita da Charles Hathaway, che fu il primo ingegnere progettista delle moto di Coventry. Nei primi anni '10 fu sentita la necessità di produrre un mezzo di trasporto pratico e leggero, dai consumi contenuti. Riscosse un gran successo rimanendo in produzione, con le dovute modifiche, per 14 anni.



SAROLEA 500 TIPO 23 A

datazione: 1921/22

Note: Esempio di moto in condizioni di ritrovamento, sarà necessario intervenire, dopo aver valutato attentamente se affrontare la via della conservazione o del restauro.



BSA MOD. B 250 ("ROUND TANK")

datazione: 1925

Note: Alla BSA va il merito di essere stata una delle prime case al mondo a cambiare l'aspetto estetico che fino all'inizio degli anni '20 aveva caratterizzato tutte le motociclette, ovvero il serbatoio cosiddetto "sottocanna", posto sotto il tubo superiore del telaio e di forma rigorosamente a parallelepipedo allungato.

Il serbatoio di forma cilindrica, con le sue forme tonde, pur se ancora fissato sotto il tubo superiore del telaio, rappresentò un'innovazione stilistica non trascurabile, che poche Case ebbero il coraggio di applicare.



TRIUMPH SD 550

datazione: 1924

Note: Moto completa e affidabile, permetteva di raggiungere qualsiasi meta; con il cambio a 3 marce costruito in casa, adottò la catena di trasmissione al posto della cinghia. Il telaio aveva già di serie gli attacchi per il carrozino.



ABC 125 SKOOTAMOTA

datazione: 1919

Note: In un'era in cui il monopattino è additato come il mezzo della futura mobilità urbana, è interessante osservare come un secolo fa l'idea di un mezzo pratico, adatto a tutti e con le ruote basse fosse già ben chiara.

L'inglese Skootamota ne è uno dei migliori esempi.



TRIUMPH 500 P SPORT DE LUXE

datazione: 1926

Note: Programmata a metà anni '20 con un principale scopo, doveva affrontare il mercato di un periodo particolarmente difficile costando veramente poco, scelta vincente; fu velocemente migliorata in molte parti, ebbe una particolare elegante livrea che cambiò i colori classici della Casa.



BENELLI 125 "LADY"

datazione: 1926

Note: Una delle prime Benelli a 2 tempi, caratterizzata da un telaio con il serbatoio particolarmente abbassato per facilitarne l'utilizzo da parte del pubblico femminile ed ecclesiastico.



FRERA 250

datazione: 1926

Note: Esemplare assemblato adottando un motore di 250 cc del 1926 in un telaio di altro periodo.



BENELLI 150 SPORT

datazione: 1926

Note: Classica impostazione delle prime costruite dall'inizio degli anni '20: motore a 2 tempi, volano esterno, serbatoio sottocanna, cambio a 2 velocità; in questo caso con 2 tubi di scarico.



INDIAN 600 SCOUT

datazione: 1926

Note: Moto americana molto diffusa in Italia, in aperta concorrenza con la Harley-Davidson. Caratteristica la sospensione anteriore a balestra; il motore è un bicilindrico a V a 42°.



BENELLI 100 TIPO B

datazione: 1923

Note: La più antica fra le Benelli della collezione, molto importante a livello storico.



SERTUM VL 250

datazione: 1937

Note: Motocicletta prodotta a Milano, progettata da Fausto Alberti, molto curata nella livrea e particolarmente parca nei consumi.

**PEUGEOT 175 P103**

datazione: 1925

Note: Tipico esempio di moto utilitaria francese degli anni '20.

**BENELLI 250 4TN**

datazione: 1932

Note: Versione maggiorata a 250 cc del primo monoalbero di 175 cc. In questo caso in versione turistica con impianto elettrico.

**"ESSE" (MONARK) 187 CC**

datazione: 1922

Note: La Monark, dopo la Husqvarna è la casa motociclistica svedese più famosa. Pochi sanno che prima di utilizzare il marchio Monark costruì per circa 7 anni con il marchio "Esse".

**NSU 601 TS**

datazione: 1935

Note: Una robusta e famosa moto tedesca, molto diffusa in Italia per la sua affidabilità.

**BENELLI 4TN 175**

datazione: 1932/33

Note: Versione turistica della 175 Monoalbero. Aggiornamenti del periodo (impianto d'illuminazione, pneumatici a cerchietto, ecc.)

**HARLEY-DAVIDSON 350 MOD. B**

datazione: 1926

Note: Esemplare con motore di 350 cc a valvole in testa, utilizzata per le competizioni e nella propria categoria soprannominata "pea shooter" (spara piselli) per il caratteristico rumore metallico dello scarico.

**BENELLI 175 4 TS**

datazione: 1932

Note: Versione sportiva della 175 con due tubi di scarico, come in voga nel periodo.

**MOTO GUZZI P 250**

datazione: 1932

Note: Modello turistico popolare, la versione di 250 cc del classico monocilindrico orizzontale Moto Guzzi.

**BENELLI 175 MONZA GRAN SPORT**

datazione: 1930

Note: La prima vera motocicletta da competizione di 175 cc monoalbero della Benelli, con la quale Tonino Benelli e molti altri piloti hanno stravinto sulle altre marche avversarie.

**BENELLI 250 SPECIAL**

datazione: 1938

Note: Motocicletta in cui compare la tipica sospensione posteriore brevettata dalla Benelli, considerata un'innovazione, in un periodo nel quale la prevalenza delle motociclette era ancora a telaio rigido.

**BENELLI 250 4 TN**

datazione: 1936

Note: Nell'evoluzione della produzione Benelli notiamo la storica svolta come da canoni del periodo: cilindro inclinato, due tubi di scarico e impianto d'illuminazione più efficace.



BENELLI 500 4 TS

datazione: 1939

Note: Versione elastica del modello sportivo, caratterizzato anche dalla verniciatura in rosso.



BENELLI 500 4 TN

datazione: 1937

Note: Versione turistica a livrea nera con telaio rigido, con un prezzo di vendita leggermente inferiore per l'acquirente.



BENELLI 500 VTA

datazione: 1940

Note: Benelli dotata di distribuzione ad aste e bilancieri, versione economica rispetto al modello con motore monoalbero.



BENELLI 250 PROTOTIPO

datazione: 1941

Note: Prototipo della 250 ad aste e bilancieri, sorella minore della VTA 500.



MOTO GUZZI 500 GTV

datazione: 1947

Note: Le tipiche caratteristiche della grande Moto Guzzi con un telaio elastico particolarmente confortevole a forcellone oscillante.



FRERA TLL 250

datazione: 1934

Note: Esemplare turistico con impianto d'illuminazione e comando del cambio di velocità a pedale.



BENELLI 500 VLM (MILITARE)

datazione: 1940

Note: Modello allestito espressamente per il Regio Esercito, che prevede motori a valvole laterali e l'assenza della batteria (che poteva creare problemi), oltre alla colorazione specifica.

Versione biposto con ancoraggio per passeggero.



BENELLI 500 VLC

datazione: 1941

Note: Versione con livrea civile del modello militare VLM.



INDIAN 741 B

datazione: 1942

Note: La motocicletta militare americana per eccellenza; unitamente alla Harley-Davidson WLA ha rappresentato le potenzialità e l'utilità nelle operazioni della Seconda Guerra Mondiale.



MOTO GUZZI 500 TIPO S

datazione: 1934

Note: Modello molto diffuso per la sua affidabilità; nel caso specifico necessita di un intervento per ripristinare le condizioni di presentabilità, anche data la sua importanza storica.



CM 350 LUSO

datazione: 1934/35

Note: Motocicletta sportiva bolognese, modello Lusso molto curato con scarichi rialzati come da moda del periodo.



MOTO GUZZI GT 17

datazione: 1936

Note: Modello specifico per l'esercito, dotato dell'efficace inedito telaio elastico brevettato Guzzi, diventato famoso con l'impresa del duro raid a Capo Nord.



BENELLI SS 250 MONOALBERO

datazione: 1941

Note: La versione più veloce e più ambita della 250 Monoalbero, caratterizzata dallo scarico monotubo del quale si era accertato il miglior rendimento in termini di potenza.



BENELLI 175 BIALBERO G.P.

datazione: 1934

Note: Benelli bialbero da competizione, massima evoluzione della categoria che in tutte le competizioni italiane ed europee ha umiliato le case costruttrici avversarie. Uno dei fratelli Benelli, Tonino, è stato uno dei piloti ufficiali.

**BENELLI 250 GP 4 CILINDRI CON COMPRESSORE**

datazione: 1942

Note: Il motore 4 cilindri in linea vanta una lunga serie di applicazioni fin dagli albori del motociclismo. Ai costruttori italiani va il primato di aver per primi intuito le potenzialità della disposizione trasversale del motore, già adottata dalla O.P.R.A. nel 1925, in seguito diventata la "RONDINE" acquistata dalla Gilera. Questa soluzione fu successivamente adottata da quasi tutte le fabbriche produttrici di motori pluricilindrici. La Benelli 4 cilindri è sicuramente per il periodo un capolavoro di tecnica ingegneristica.

**MOTO GUZZI AIRONE 250**

datazione: 1956

Note: Moto Guzzi Airone, la più diffusa motocicletta utilitaria del dopoguerra, sorella minore del Falcone 500, del quale mantiene le caratteristiche costruttive.

**CALTHORPE 500 IVORY**

datazione: 1931

Note: In un periodo in cui la gran parte delle moto era verniciata in nero, specie quelle fabbricate in Inghilterra, produrne una in tinta avorio era una vera rarità e richiedeva un certo coraggio imprenditoriale.

La Calthorpe, forse perché fino ad allora non aveva avuto grande fortuna, lo ebbe e presentò la sua nuova gamma nel 1928, dandole il nome che identificava l'audace colore. Prodotta nelle cilindrata di 250, 350 e 550 cc, ebbe un successo tale da risollevare le sorti dell'azienda.

**NSU 175 Z**

datazione: 1935

Note: L'interpretazione tedesca della motoleggera utilitaria a 2 tempi di modeste prestazioni e bassi costi di servizio.

**MM 350 SPORT**

datazione: 1935

Note: Questa MM (Morini & Mazzetti) è una motocicletta sportiva bolognese con motore di 350 cc a valvole in testa, molto elegante. Necessita di interventi per recuperarne il decoro che merita.

**BIANCHI 175**

datazione: 1932

Note: Buona base di partenza per un lavoro di restauro, come merita un gioiello della produzione Bianchi.

**ANCORA-VILLIERS**

datazione: 1926

Note: Bicicletta a motore prodotta a Milano dalla Ancora, con l'affidabile motore Villiers, utilizzato da molte case costruttrici.

**ÖWA HILFSMOTOR - 82 CC**

datazione: 1925

Note: In Italia il boom dei motori ausiliari scoppiò nel dopoguerra, con Cucciolo, Mosquito e Alpino applicati a migliaia di biciclette crearono il primo mezzo di trasporto individuale accessibile al popolo. Tuttavia il motore ausiliario ha più antiche origini: ne è un esempio questo Öwa austriaco, che fu poi prodotto su licenza anche in Germania e Svezia, integrato con una speciale forcella per costituire un blocco motorizzato da sostituire alla forcella originale di qualunque bicicletta.

**ZÜNDAPP KS 600**

datazione: 1940

Note: Bicilindrica tedesca dotata di motore boxer a valvole in testa e trasmissione a cardano. Il telaio è in lamiera stampata a sagoma triangolare, schema utilizzato da molte fabbriche di tutto il mondo.

**MATCHLESS G3L**

datazione: 1941

Note: All'alba della Seconda Guerra Mondiale tutte le principali Case motociclistiche inglesi offrirono all'esercito una motocicletta adatta all'uso militare. La Matchless si distinse soprattutto per l'adozione della forcella telescopica, una vera rarità all'epoca, che conferì alla G3L delle ottime doti di guida e, insieme a un motore robusto e potente, le consentirono di essere utilizzata nel dopoguerra anche per impieghi civili e perfino nelle corse, anche in Italia dove attraverso la vendita dai capi ARAR divenne molto popolare.





In sella a una delle manifestazioni organizzate dal RS Benelli di Pesaro.

LA SCOMPARSA DI PAOLO PROSPERI

PRESIDENTE DEL REGISTRO STORICO BENELLI E GRANDE APPASSIONATO DI STORIA MOTORISTICA HA LASCIATO LA SUA COLLEZIONE AL SODALIZIO CHE CONTRIBUÌ A FONDARE

di Paolo Conti



Paolo Prosperi in sella al triciclo Phebus del 1897, uno dei pezzi più pregiati e antichi della sua collezione, ora ereditata dal Registro Storico Benelli.

Il 23 agosto ci ha lasciato Paolo Prosperi, uno dei maggiori storici del motorismo e del motociclismo in particolare. Nato a Urbino il 9 luglio 1944 è stato il presidente fin dalla sua fondazione, nel 1989, del Registro Storico Benelli. Oltre a essere un punto di riferimento imprescindibile per tutto quanto riguarda la Casa pesarese, i suoi interessi e la sua passione lo hanno portato a ricercare e a documentarsi su ogni aspetto legato alla storia del motorismo e di tutto quanto vi orbita attorno.

L'attrazione per le moto è di vecchia data, ma a differenza di tanti coetanei, ad attirare le attenzioni dell'allora ventenne Paolo Prosperi sono quelle d'epoca, con la loro storia e il loro significato sociale, economico e culturale.

Fortemente legato alla terra d'origine, nonostante abbia trascorso gran parte della vita a Bologna, prima per gli studi universitari alla facoltà di Medicina e chirurgia poi per la specializzazione in ortopedia e quindi per esercitare la professione all'Istituto Rizzoli, Prosperi non si è limitato alla raccolta e alla conservazione personale delle Benelli o delle altre moto della sua collezione, ma da sempre si è impegnato per far conoscere la grande tradizione motociclistica pesarese e marchigiana in generale. Uno scopo che Prosperi ha raggiunto attraverso il Registro Storico con la nascita delle "Officine Benelli", il nome dato al vecchio complesso edilizio della fabbrica Benelli ancora utilizzabile, che dopo essere stato restaurato è diventato sia la sede del Registro sia un Museo espositivo delle moto Benelli-MotoBi e di quelle marchigiane, assumendo anche la denominazione di Mototeka Storica Marchigiana.

Le "Officine Benelli", oltre a rappresentare uno dei pochi esempi di archeologia industriale ancora utilizzabile a Pesaro, sono diventate così un vero e proprio Centro culturale, che nel corso degli anni hanno ospitato mostre, convegni e conferenze legate al motociclismo. Un percorso museale che è andato ben oltre l'ambito locale legato a Benelli e MotoBi, ma ha spaziato da "La Moto e la Donna" alle "Moto in Divisa" per arrivare a "Motomania...le sottocanna". Spesso, alle mostre, sempre organizzate nel periodo estivo da luglio a settembre, così da offrire un'ulteriore attrazione turistica alla città di Pesaro, sono seguiti i "Diari delle Officine Benelli", veri e propri cataloghi di quanto è stato esposto.

Per Paolo Prosperi, assieme alla realizzazione di articoli per quotidiani, periodici e riviste specializzate, i "Diari" sono stati una sorta di anteprima all'impegno pubblicistico che, finalmente, può intraprendere dopo essere andato in pensione. L'insorgere di una grave malattia invalidante non gli piega il carattere e la grande forza di volontà. Anzi, la ricerca della documentazione, delle notizie, delle fotografie, delle testimonianze, diventano uno stimolo per continuare a lottare e scrivere gli consente di raccontare e far conoscere aspetti inediti o spesso sconosciuti anche agli appassionati. Così come non gli spegne la voglia di andare in moto, tanto da partecipare in sella ad uno scooter anche all'ultimo "Benelli Week" dello scorso settembre, quando ha festeggiato assieme ai soci il trentennale del Registro Storico Benelli, i 50 anni del titolo iridato di Kel Carruthers con la Benelli e gli 80 anni del trionfo, sempre con una Benelli, di Ted Mellors al Tourist Trophy. Il suo primo volume è "Moto Molaroni", l'Azienda che dà il via alla grande tradizione motociclistica pesarese e, con la sua storia, anche alla passione dello stesso Prosperi. Segue poi "Tonino Benelli - Il cigno del motore, il Girardengo della motocicletta" volume, anche questo edito dalla Libreria dell'ASI, che racconta la biografia sportiva e umana di un pilota che con le sue imprese non solo diventò una sorta di idolo a Pesaro, ma caratterizzò la storia motociclistica dell'Italia degli anni Venti e Trenta del secolo scorso.

L'aspetto umano e sportivo è all'origine anche del volume "Riccardo Brusi - Il più saggio dei romagnoli cuor di leone" dedicato ad un pilota che trovò a Pesaro la sua "seconda casa". L'ultima fatica, almeno tra quelle pubblicate, è "BBC - Una Benelli a quattro ruote, un'arma incompiuta". Il libro rappresenta una testimonianza di grande spessore dell'industria e delle aspirazioni nell'Italia del secondo dopoguerra, che Prosperi racconta attraverso l'imprescindibile testimonianza della corrispondenza contenuta nell'archivio di Giuseppe Benelli, dato per disperso e ritrovato dallo stesso Prosperi. La sua voglia di sapere, ma soprattutto di consentire a tutti di conoscere la verità su ogni aspetto del passato, dopo un lungo lavoro di ricerca, lo aveva spinto ad intraprendere la stesura di un volume sulla storia della Benelli dalle origini al 1945. Gran parte del libro è già stata scritta e impaginata, per concluderlo Prosperi ha lasciato appunti e documentazione, chissà che al Registro non vogliano onorare la memoria del loro presidente.

A tenerne vivo il ricordo ci sono anche le moto della sua collezione, una quarantina di Benelli e altrettante di altre Aziende, tra cui l'esclu-

sivo triciclo francese Phebus del 1897, che Prosperi, assieme a due auto storiche e alla vasta documentazione raccolta in oltre mezzo secolo di ricerche, ha deciso di lasciare in eredità al Registro Storico. Una scelta che testimonia la sua grande coerenza e contribuisce - assieme all'impegno dell'ASI di salvaguardare la parte della collezione Morbidelli non andata all'asta in Gran Bretagna, che Prosperi aveva caldeggiato e poi apprezzato - a rafforzare il motorismo storico pesarese.

Paolo Prosperi era rimasto vedovo una decina di giorni prima del suo decesso. Al fratello Luigi, alla sorella Letizia, a tutti i familiari, agli Amici del Registro Storico Benelli e a tutte le persone che lo hanno conosciuto e ammirato vanno le sincere condoglianze de La Manovella e dell'ASI.



All'inaugurazione delle "Officine Benelli".



Col campione Kel Carruthers campione della 250 su Benelli.



Alla Mille Miglia del 1948 Giuseppe Navone corse a fianco di Clemente Biondetti, vincitore su Ferrari 166. A destra, primo piano di Giulio Borsari.

QUANDO BATTEVA FORTE IL CUORE

STORIE DI VITA VISSUTA DI COLLAUDATORI E MECCANICI NELLA SCUDERIA FERRARI

di Danilo Castellarin

Era una squadra vincente grazie a uomini speciali. Non solo piloti, di cui molto è stato scritto. Ma anche collaudatori e meccanici, figure più defilate, eppure determinanti per il successo. Alla Ferrari, meccanico fra i più noti fu Giulio Borsari, uno dei pochi ad aver vissuto tre generazioni di Formula 1. Prima le monoposto anni Cinquanta con Maserati, poi le "piccole" millecinquecento della prima metà anni Sessanta e infine le più muscolose tremila con Surtees, Bandini, Scarfiotti, Amon, Ickx, Giunti, Andretti, Merzario, Regazzoni, Lauda. Non ha mai mollato neppure dopo la pensione. E, varcati gli Ottanta, diventò responsabile delle ispezioni tecniche delle Maserati impegnate nel Challenge Ferrari Maserati che si disputava su molti circuiti europei. Disponibile e cortese, accettava gli inviti dei club ASI e Ferrari, delle associazioni e dei tifosi che lo chiamavano da una parte all'altra dell'Italia. All'anulare della mano destra portava un anello particolare: una fede di ferro forgiata da un albero motore della

"sua" Ferrari. Anche se ricordava spesso che *"a Maranello tutti erano in altalena perché un giorno potevamo essere lanciati molto in alto e il giorno dopo precipitare o addirittura cadere rovinosamente a terra. E a tenere i fili, a scegliere i destini, a premiare o punire, c'era sempre e solo lui, il Commendatore, che però, mancando dalle piste da molti anni, doveva accontentarsi dei giudizi riportati e dei 'si dice'. Il guaio è che non sempre tutti gli raccontavano le cose per il verso giusto. Così poi, quando saltava fuori la verità, erano urla da far accapponare la pelle"*. Sui campi di gara, l'esame di laurea per Borsari arrivò il 18 marzo 1971, quando venne disputato il Gran Premio di Ontario, vicino a Los Angeles, l'ultima grande sfida fra Europa e America. Da una parte le vetture Indy, dall'altra le Formula 1, per l'ultima volta insieme, come a Monza alla fine degli anni Cinquanta. In quell'occasione la squadra di Maranello compì un'impresa davvero memorabile. Nelle prove del venerdì, Mario Andretti aveva schiantato la Ferrari 312B. Poi era decollato col



Borsari intervistato dall'autore.



Ener Vecchi con Michael Schumacher.

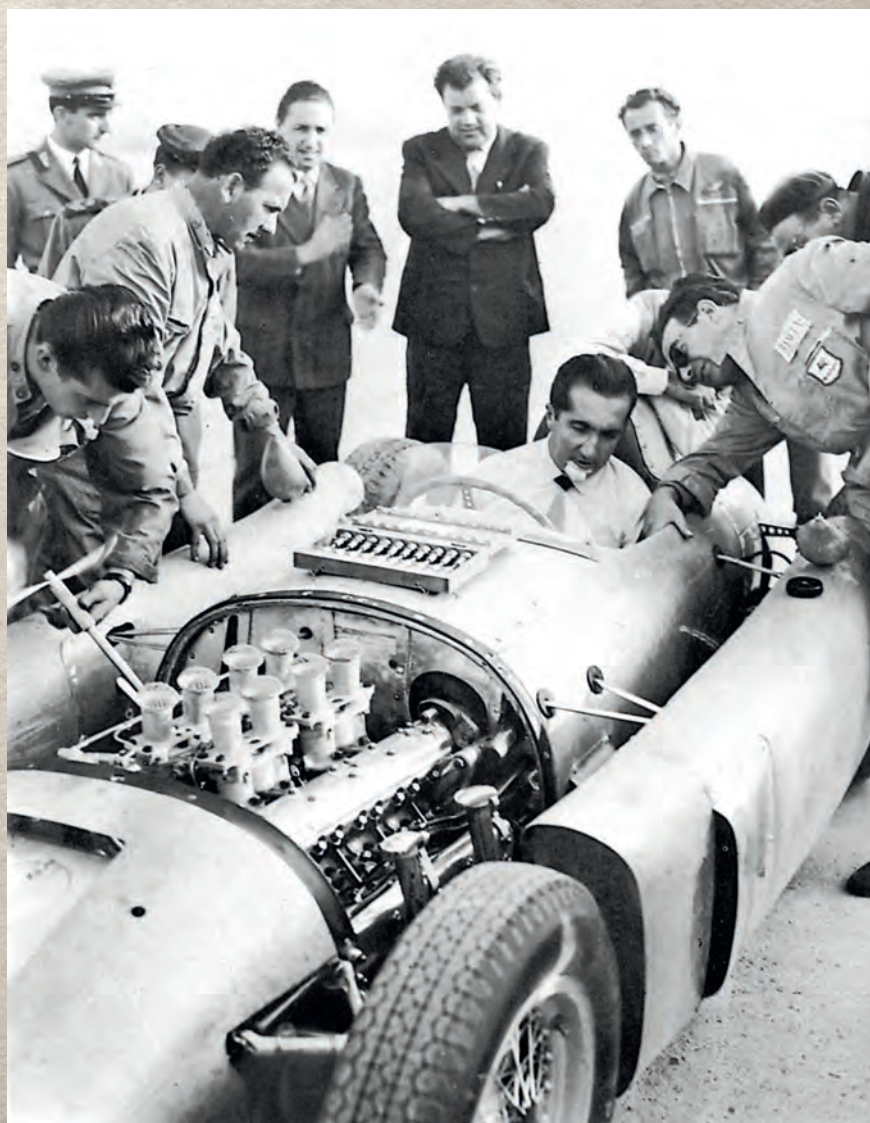
suo jet privato per Phoenix, dove era impegnato in una gara Usac il sabato. Sarebbe tornato la domenica, poco prima del via. *“Per sistemare l'auto lavorammo come matti e il nostro piano di riscontro non era un'officina sofisticata, come fanno adesso, ma l'asfalto, sul quale avevo disegnato con i gessetti bianchi la sagoma dell'altra auto, quella affidata a Jackie Ickx, perché non avevamo il muletto. Rappezzammo al meglio la 312B e domenica Mario vinse. Tornati a Maranello, la monoposto venne sottoposta a revisione. E qualcuno contestò che c'era una differenza di tre millimetri, dico tre, fra una sospensione e l'altra. Ma come dissi io, abbiamo lavorato come cani, senza strumenti di precisione, e abbiamo pure vinto. Mi infuriai e andai dal Commendatore a sfogarmi e lui mi disse: ‘Ma dai Giulio, non te la prendere, tutti devono guadagnarsi lo stipendio’”.*

Giuseppe Navone fu un'altra colonna della Ferrari del Novecento. Si guadagnava da vivere facendo su e giù da Maranello a Serramazzoni e davanti al parabrezza vedeva scorrere l'Italia in biancoconero del neorealismo: tante bici, qualche camion, poche auto. Artigliava i tornanti in controsterzo e poi giù a tavoletta con granturismo, sport, prototipi, perfino con le F1. Venne assunto dal Drake nel 1947 con l'incarico di mettere alla frusta le sue macchine. Carta bianca, sempre. La gente, quando sentiva l'urlo del dodici cilindri che si arrampicava sulle povere strade di allora, le ferite dei carri armati ancora incise sull'asfalto, si appiattiva contro i muri delle case. I ragazzini lo aspettavano. Nessuno protestava. Vigili e polizia, quando c'erano, si giravano dall'altra parte. Perfino la corriera delle sette e venti si fermava per farlo passare. Insomma un'altra Italia. Nel 1948, Ferrari gli ordinò di sedere a fianco di Clemente Biondetti per fare la 15^a Mille Miglia sulla 166S numero 16. Vinsero. *“Al traguardo Ferrari mi mise centomila lire in tasca, all'epoca era una fortuna, Biondetti invece non mi dette una lira”.* Navone divenne poi collaudatore Lancia. Ma il Drake non si scordò mai di lui. Trent'anni dopo, la moglie del collaudatore sta male e guida a fatica. Il Commendatore viene a saperlo, invita a colazione Navone al Cavallino e al momento del caffè gli chiede un certificato di residenza della moglie. Lui esegue, fedele come sempre. E dopo qualche giorno arriva sotto casa sua una bisarca Innocenti con una Mini nuova di zecca dotata di cambio automatico, regalo di Enzo Ferrari.

Ener Vecchi era il meccanico preferito di Phil Hill e Lorenzo Bandini. Una sera il pilota-collaudatore della Ferrari, Martino Severi, lo va a prendere a casa. Vuole che lo accompagni a fare un giro su una Gran Turismo per provare la “Bologna-Raticosa”. Vecchi tentenna, è stanco, forse ha anche un po' di paura. Severi insiste e partono a razzo. Piove che Dio la manda, vai piano, gli dice. Vicino a Modena si trovano davanti due Maserati, anche loro con la targa prova. Non sia mai. Si accende subito la sfida a tavoletta. E finisce male. Perché sulle strade viscide sbuca da una traversa un camion pieno di ghiaia e Severi, prima manda l'auto in testacoda per evitarlo, ma non ce la fa e sbatte duro. Vecchi ha la peggio. Lo stendono sul ciglio della strada e scuotono la testa, così lo coprono con un lenzuolo. Dopo qualche minuto uno stradino urla *“Si muove, si muove”*. Allora lo portano in ospedale ma sono le sette di sera e il primario è andato a casa. Vecchi finisce in camerata e le suore alzano gli occhi al cielo facendo il segno della croce. Severi, sconvolto, telefona a Ferrari e gli racconta cosa è capitato. Non passa mezz'ora e il Drake piomba come una furia in ospedale seguito da un codazzo di ortopedici, chirurghi e anestesisti trafelati, che lui aveva immediatamente allertato. *“Mi tennero sotto i ferri quasi per quattro ore”, raccontò Ener Vecchi, “e lui, il Capo, restò fuori dalla sala operatoria ad aspettare. Tornò a casa solo quando gli dissero che me la sarei cavata”.* ■



Giulio Borsari in tuta azzurra al GP del Sud Africa 1969. A sinistra, seduto sul muretto, si riconosce il ds Franco Gozzi. Sotto, Giuseppe Navone, lavorò anche per la Lancia. Ecco mentre consiglia Alberto Ascari durante i collaudi della D50 F1.



TANTE AGEVOLAZIONI PER I TESSERATI ASI... NON SOLO MOTORI

Gentile tesserato, abbiamo pensato di proporti alcune convenzioni che ti permetteranno di ottenere opportunità e risparmio sugli acquisti. Rispetto all'anno passato, il pacchetto convenzioni è stato rivalutato e rinnovato con nuovi marchi, presenti a livello nazionale e internazionale. Nell'area "Convenzioni" del sito internet www.asifed.it, troverai tutti i dettagli per beneficiarne. Nel corso dell'anno saranno aggiunti altri partner, perciò visita frequentemente la pagina per restare sempre aggiornato.

SERVIZI BANCARI CREDITIZI

CREDEM

Credito Emiliano, è tra i principali gruppi bancari italiani ed è presente a livello nazionale in 19 regioni. Grazie al particolare accordo stipulato con ASI, i tesserati potranno usufruire di alcuni servizi a condizioni di particolare eccellenza sia in termini economici che qualitativi. Per saperne di più clicca su www.credemwelfare.it inserendo il codice **asi2020**.

SERVIZI ASSICURATIVI

X TE

Condizioni su www.pertesicuro.com.

NAVIGAZIONE

TRAGHETTILINES

Prenotazione online di traghetti di tutta l'area mediterranea. **Sconto del 5%** per oltre 40 compagnie di navigazione in tutto il Mediterraneo. Per gruppi (minimo 20 persone) **dal 20% al 30%**.

SNAP

Compagnia leader nel Mediterraneo, effettua collegamenti verso: Croazia, Sicilia (Isola Eolie), Ponza, Ventotene, Capri, Ischia e Procida. **Sconto del 10%** attraverso tutti i canali di vendita Snap.

GRIMALDI LINES

Sconto del 10% su collegamenti verso Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Malta, Tunisia e Marocco.

HOTEL

JSH HOTEL

Compagnia di gestione alberghiera, che tratta alberghi a marchio internazionale e indipendenti. **Sconto del 10%** su pacchetti e promozioni online, **oppure del 15% o 20%** sulla tariffa del giorno.

NH HOTEL

Tra le più grandi catene alberghiere che gestisce quasi 400 hotel tra Europa, America e Africa. **Sconti tra il 10 e il 20%** a seconda delle strutture.

BEST WESTERN

La catena di alberghi più diffusa al mondo, con 160 alberghi in Italia. **Sconto del 10%**.

ACCOR HOTELS

Catena alberghiera presente in tutto il mondo, applica uno **sconto dal 5 al 10%** a seconda delle strutture.

STARHOTELS

Catena alberghiera italiana con 24 alberghi situati nelle più esclusive ed attraenti destinazioni. Starhotels offre ai Soci ASI un esclusivo **sconto del 5%**, sulla migliore tariffa disponibile al momento della prenotazione. L'offerta è soggetta a disponibilità. Gli sconti, sopra indicati, non sono cumulabili con altre promozioni o iniziative in corso. Per avere accesso all'offerta speciale fare sempre riferimento al momento della richiesta **all'OFFERTA SPECIALE ASI**. Per prenotazioni chiamare il Numero Verde: 0080000220011 o via mail a reservations@starhotels.it I Club, per richieste di quotazione e prenotazione per grandi eventi, dovranno inviare richiesta a: starevents@starhotels.com

JETHOTEL

Via Antica Zecca, 9 - Caselle Torinese
Telefono 011 9913733 - Fax 011 9961544 info@jet-hotel.com www.jet_hotel.com

NOVOTEL

Corso Giulio Cesare 338/34 - TORINO (imbocco autostrada Milano) Telefono 011 2601211
Camera doppia uso singola € 92 - doppia € 122

AC HOTELS

Via Bisalta 11 - Torino - Telefono 011 6395091.
Camera standard doppia uso singolo € 104 - doppia € 114

AUTONOLEGGIO

EUROPCAR

Europcar Italia è parte di Europcar Mobility Group, uno dei principali player nel settore della mobilità. Attivo in 140 Paesi con oltre 3600 uffici di noleggio, Europcar Mobility Group offre ai suoi clienti uno dei più grandi network di mobilità al mondo. Europcar garantisce ai tesserati ASI il **10% di sconto** sui tutti i noleggi auto e furgoni in Italia con tariffa prepagata e non prepagata. Per prenotare:

- <https://www.europcar.it/offerte/partner/asi>
- Call center 199 30 70 30 citando il codice sconto dedicato **54624841**.

Al momento del noleggio il guidatore deve presentare la tessera A.S.I. intestata a suo nome, la patente di guida e la carta d'identità in corso di validità. Si applicano i termini e le condizioni standard del noleggio.

AVIS

Offre servizi di autonoleggio e soluzioni per la mobilità: con oltre 5.500 agenzie in più di 170 Paesi (di cui quasi 200 in Italia) è oggi uno dei brand di noleggio auto più conosciuti e apprezzati al mondo. Dalle berline premium alle piccole City Car, dai divertenti SUV ai capienti pulmini: sia la flotta sia il servizio di noleggio sono pensati per rispondere alle esigenze e superare le aspettative di ogni guidatore. Ai tesserati ASI, AVIS offre **fino al 20% di sconto** sulle tariffe di noleggio auto e furgoni fino a 9 posti, in tutto il mondo. Per prenotare:

- www.avisautonoleggio.it inserendo il codice sconto **0714400** nel campo "Codice Avis Worldwide Discount (AWD)"
- Centro Prenotazioni 199 100 133* o Stazioni di noleggio AVIS citando il codice sconto **0714400**

Al momento del ritiro del mezzo, verrà richiesta la tessera ASI in corso di validità. Inoltre, AVIS offre **l'iscrizione gratuita ad AVIS PREFERRED** per ricevere numerosi vantaggi tra i quali:

- Nessuna fila e contratto già in auto
- Voucher di € 15 da spendere sul terzo noleggio
- Voucher per noleggio gratuito nel weekend dopo 3 noleggi
- Gestione prenotazione e scelta auto tramite l'applicazione Avis

Per iscriversi: avispreferred.eu/partner inserendo l'email, il Paese di residenza, il tipo di profilo e il codice promozionale "partner", oppure inserendo il codice sconto **AWD 0714400** ad ogni prenotazione con un account AVIS PREFERRED generico.

Qui maggiori informazioni sulle misure adottate da AVIS per la sicurezza dei suoi clienti:

<https://www.avisautonoleggio.it/impegno-avis-sicurezza>

MAGGIORE

Maggiore è il marchio storico dell'autonoleggio in Italia: fondato nel 1947, richiama gli elementi dello stile italiano nel servizio di autonoleggio. Le quasi 150 stazioni in Italia, offrono la possibilità di prenotare vettura e pulmini fino a 9 posti con una età media di meno di 12 mesi di case costruttrici italiane ma non solo. Ai tesserati ASI, Maggiore offre **fino al 15% di sconto** sulle tariffe di noleggio e supplemento "secondo guidatore" gratuito, Chilometraggio illimitato. Per Prenotare:

- <https://www.maggiore.it/partner/partner/scopri-i-vantaggi-riservati-ai-tuoi-soci.html>
- Centro Prenotazioni 199 151 120* o Stazioni di noleggio Maggiore citando il codice sconto **U038400**

Al momento del ritiro del mezzo, verrà richiesta la tessera ASI in corso di validità. Per maggiori informazioni sulle misure adottate da Maggiore per la sicurezza dei clienti: <https://www.maggiore.it/news/l-impegno-di-maggiore-per-la-sicurezza.html>

AMICO BLU

Noleggio furgoni e veicoli commerciali, **sconto fino al 15%**. Per beneficiare della convenzione, utilizzare il codice sconto esclusivo **M021938**. Prenotazioni tramite:

- Call Center 199 151 198
- Stazioni di Noleggio AmicoBlu

Al momento del ritiro del mezzo, verrà richiesta la tessera ASI valida per l'anno 2020.

ASSISTENZA STRADALE

EUROPE ASSISTANCE

Leader dell'assistenza stradale, ottimo partner di ASI, che offre **pacchetti e convenzioni per i soci**. Tutte le info su: <http://www.asifed.it/convenzioni/tesseramento>

PARCHEGGI

PARKINGO

Parcheggi presso i principali aeroporti e porti marittimi italiani. **Sconto del 10%**. **Sconto dell'8%**. Riserva ai tesserati ASI il **10% di sconto** in tutte le strutture. Prenotazioni tramite: Sito Web dedicato ad ASI www.parkingo.com/prenotazione-parcheggi-asifed. Al momento del ritiro della vettura sarà richiesta la tessera ASI

MYPARKING

Parcheggi presso i principali aeroporti, stazioni ferroviarie, porti marittimi e città italiane. Per usufruire dello sconto il tesserato ASI dovrà preventivamente iscriversi ed effettuare l'accesso al sito www.myparking.it. Al momento del ritiro della vettura sarà richiesta la tessera ASI.

ABBIGLIAMENTO

BOGGI

Una delle più importanti aziende di abbigliamento da uomo, con oltre 190 negozi in più di 38 Paesi.

Sconto del 15% per tutto l'anno. **Sconto aggiuntivo del 10%** durante tutto il mese del compleanno.

MIZUNO

Mizuno Corporation è un'azienda giapponese, specializzata nell'abbigliamento e nelle attrezzature sportive. Per i tesserati ASI lo **sconto è pari al 20%**.

AUTOMOTIVE

FRATELLI ROSSI

Commercializza pneumatici per auto da collezione. **Sconto ulteriore del 10%** sul prezzo del listino e spese di spedizione gratuite.

FCA

Fiat Chrysler Automobiles (FCA), che opera nel mercato automotive con i marchi Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Fiat Professional, Jeep®, Lancia, Ram e Maserati, riserva, ai tesserati ASI, speciali condizioni commerciali valide per l'acquisto di (alcuni) autoveicoli nuovi dei marchi Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Jeep e Fiat Professional. Gli **sconti** variano in base ai modelli e partono **dal 17% al 35%** del prezzo di listino a seconda della promozione in corso. Per conoscere lo sconto relativo a ciascun modello occorre recarsi presso la Rete Ufficiale di vendita e di Assistenza delle Concessionarie distribuite sull'intero territorio nazionale. *A tal proposito si ricorda che sono perfettamente attrezzate al ricevimento della clientela secondo le regole imposte dal Decreto Ministeriale sul contenimento del Covid 19 - distanziamento sociale.*

È prevista anche una valutazione dell'usato attraverso una libera trattativa con le Concessionarie sulla base del valore di mercato.

L'iniziativa commerciale non è cumulabile con altre promozioni, salvo casi espressamente indicati di volta in volta dalla Direzione Commerciale FCA.

I veicoli dovranno essere intestati ai tesserati ASI per l'anno in corso.

MUSEI

Costi agevolati per l'entrata presso i principali musei del motorismo storico.

Restano valide tutte le altre convenzioni degli hotel a Torino, pubblicate nell'area "Convenzioni" del sito www.asifed.it

Per maggiori info www.asifed.it/convenzioni



DAL 1961 ABBIAMO A CUORE I VOSTRI RADIATORI



RADIATORI rigenerati come nuovi o su misura? COME PRIMA, PIÙ DI PRIMA

Quando si restaura un'auto d'epoca si affrontano due aspetti: l'estetica e la fedeltà all'originale. Però, nel caso di un radiatore che ha 'vissuto' una lunga vita e dimostra tutta la sua età, non è sempre facile intervenire. Solo esperienza e professionalità messe al servizio di chi apprezza il valore delle auto, permettono di capire quando un radiatore sia riparabile e non da sostituire. CDR Italia si dedica, da oltre 50 anni, alla ricerca e sviluppo di tecnologie innovative e, grazie alla costante formazione del suo personale, ha creato all'interno della sua officina divisioni dedicate a specifici mercati riuscendo così a soddisfare anche le necessità della clientela più esigente. Il tutto ottimizzando costi e tempi. Con il sistema brevettato di potenziamento masse radianti, può fornire qualità e un servizio personalizzato a chi lo richiede. CDR garantisce i lavori eseguiti fino a 3 anni.



OFFICIAL PARTNER

KESSEL

LA PAROLA AL LETTORI

Abbiamo ricevuto la lettera di un appassionato che ha letto il nostro servizio sui Moto Guzzi Guzzino e Cardellino e ci ha scritto. La pubblichiamo volentieri.

Spettabile redazione, ho compiuto 70 anni ma ricordo bene la raccomandata giunta a casa mia all'inizio del 1957 quando di anni ne avevo sette. Mia madre, che non ha mai avuto nessuna patente, aveva partecipato a un concorso a premi indetto da una ditta di panettoni inviando la scheda presente all'interno della confezione. La lettera l'avvisava della vincita di una Moto Guzzi Cardellino Lusso. Dopo qualche tempo mio padre, che aveva già manifestato l'entusiasmo di acquistare una moto per potersi muovere agevolmente ne fu contentissimo e andò a ritirarla a Treviso. Per tanti anni il mezzo servì per lavoro e gite. Fu usato anche da mio fratello maggiore e, per ultimo, dal sottoscritto.

Pur essendo una moto poco potente ci permise di fare anche dei viaggi. Ha sempre funzionato a dovere ad eccezione di una bruciatura della bobina. Ricordo che il

carburatore non aveva il minimo e bisognava tenere leggermente aperto il comando dell'acceleratore per non far spegnere il motore, che spesso gli elettrodi della candela si sporcavano causa la miscela al 5% e l'elevato contenuto di piombo nel carburante: bisognava averne sempre almeno una di scorta. Il motore ha continuato a funzionare sebbene avesse la bronzina del piede di biella usurata a metà, come scoprimmo durante una revisione. Dopo tanti anni di servizio il Cardellino fu sostituito con uno Stornello e regalato a un ragazzo vicino di casa.

In conclusione, una motocicletta robusta, economica nella gestione e adatta ai tempi. Distinti saluti,

Claudio Brandolin, Paese (TV)

P.S. Leggo sempre con piacere la vostra rivista, che trovo molto interessante.

LE MANS: DUE FERRARI 488 A PODIO. VINCE TOYOTA

Alla 24 Ore di Le Mans 2020 (settimo round del campionato mondiale endurance FIA WEC) tenutasi il 19 e 20 settembre sul leggendario circuito francese, si sono imposte le Ferrari 488 GTE Evo, quella col numero 51 (Pier Guidi/Calado/Serra) seconda in classe GTE Pro dietro all'Aston Martin Vantage di Martin/Lynn/Tincknell e col numero 83 (Perrodo/Collard/Nielsen) terza in classe GTE Am. La classifica assoluta è stata invece conquistata, per la terza volta di fila, dalla Toyota TS050 di Buemi/Hartley/Nakajima (#08), del team Gazoo Racing. Terza l'altra Toyota.



BMW FESTEGGIA 50 ANNI DEL NÜRBURGRING CON UNA M2 MOLTO SPECIALE

BMW M Motorsport e la 24 Ore del Nürburgring festeggiano quest'anno un anniversario congiunto. Il 2020 segna infatti i 50 anni dalla inaugurazione della classica endurance e dalla prima vittoria assoluta per BMW nel "Green Hell" (1970: Hans-Joachim Stuck e Clemens Schickentanz su BMW 2002 TI Koepchen). Poiché nella situazione attuale non sono possibili eventi "fisici", per l'occasione BMW M Motorsport ha voluto omaggiare la leggenda nel Nordschleife e la sua partecipazione lunga mezzo secolo con un'auto... multimediale: la BMW M2 CS Racing, dotata di una livrea speciale. Sono state ben 19 le vittorie di BMW sul leggendario circuito tedesco, l'ultima nel 2010 (Müller/Farfus/Alzen/Lamy su BMW M3 GT2) tutte queste sono "ricordate" sulle fiancate della M2 speciale, caratterizzata poi da una livrea bianca, azzurra e antracite (la stessa della 2002 di Stuck/Schickentanz) con un alloro sul tetto recante la cifra "50" e i colori del Marchio di Monaco.



UNA MILANO TARANTO VIRTUALE

Quest'anno la celebre gara motociclistica Milano-Taranto si è tenuta in forma virtuale. Tutto è iniziato quasi per gioco, per la voglia dell'organizzazione, di tutto lo staff e dei tarantini più affezionati di sentirsi comunque vicini, coinvolti in un progetto comune, di sentirsi in viaggio, di riaccendere i loro amati e rombanti motori d'epoca, anche solo per qualche minuto o per qualche ora. Tutto è iniziato per la nostalgia di quell'atmosfera avventurosa, allegra e conviviale e per il desiderio di sentire, anche in questo strano 2020, un po' di quell'entusiasmo e di quell'adrenalina che caratterizza ogni Milano-Taranto, ormai da ben 34 anni. La prima maratona per moto d'epoca virtuale della storia si è rivelata particolarmente bella e appassionante e anche estremamente partecipata. Il luogo di incontro è stato quello - accessibile a tutti, anche in tempo di pandemia - della pagina Facebook della Mita, da anni ormai importante punto di riferimento per iscritti e affezionati della manifestazione. Dalla mezzanotte del 4 fino al 12 luglio 2020, in tantissimi hanno preso parte alla Milano-Taranto. L'evento prevedeva di raggiungere una o più delle località previste: ben 202 sparse in un lunghissimo tragitto disegnato tra Milano e Taranto e impossibile da percorrere tutto, se non in settimane di cammino. L'itinerario toccava infatti quasi tutti i luoghi che hanno ospitato la manifestazione in passato: un "serpentone" lungo complessivamente più di 7.000 chilometri che ha legato simbolicamente Nord e Sud, Est e Ovest e ovviamente il Centro, Italia.



UNITI PER RIPARTIRE: OLTRE 30.000 FAMIGLIE E 5.000 RAGAZZI IN ETÀ SCOLARE AIUTATI DA PORSCHE ITALIA E LA SUA RETE DI CONCESSIONARI

Un'iniziativa, quella ideata da Porsche Italia, nata per offrire un sostegno concreto alle fasce sociali più colpite dall'emergenza Covid-19. Attraverso la campagna "Uniti per Ripartire" la filiale italiana della Casa di Zuffenhausen e la sua rete di concessionari hanno devoluto 1,3 milioni di euro a 26 Caritas diocesane, per fornire un aiuto concreto al territorio.

Ambasciatrici dell'operazione le 30 concessionarie di Porsche in Italia; per ogni vettura consegnata dall'1 giugno al 10 agosto al cliente finale, queste hanno devoluto alla Caritas di competenza della propria zona una somma che, a scelta del cliente, è stata destinata a combattere la povertà alimentare o la povertà educativa, ulteriormente inasprite a causa della pandemia da Coronavirus. L'importo raccolto, raddoppiato dall'intervento di Porsche Italia, ha permesso di aiutare fattivamente oltre 30.000 famiglie e più di 5.000 ragazzi, attraverso la donazione di buoni spesa o strumenti tecnologici (tablet e computer) ai ragazzi in età scolare, per consentire loro di accedere alle lezioni a distanza.

Un impegno sociale confermato anche nelle prime settimane di emergenza sanitaria con l'adesione alla campagna #iorestoacasa, attraverso la quale Porsche Italia e tutte le Aziende Porsche presenti sul territorio nazionale hanno promosso una raccolta fondi a favore della Protezione Civile per far fronte a necessità impellenti come l'acquisto di materiale sanitario o il soccorso e l'assistenza della popolazione interessata dal contagio.



Pietro Innocenti, Amministratore Delegato Porsche Italia e Luciano Gualzetti, Direttore Caritas Milano.

35800034A



CON LA MC20 UNA NUOVA ERA PER LA MASERATI

PRESENTATA A MODENA LA NUOVA SUPERSPORTIVA DEL TRIDENTE.
SEI NUOVI MODELLI NEL PROSSIMO FUTURO.

“MMXX: Time to be audacious” è stato il grande evento che il 9 settembre scorso ha presentato nell’autodromo di Modena la nuova Maserati MC20. Nome azzeccato per la presentazione, visto che il nuovo modello del Tridente si presenta con le carte in regola per essere audace. Sorprendente efficienza aerodinamica, che nasconde un’anima sportiva con il nuovo motore Nettuno, un V6 da 630 cavalli e 730 Nm di coppia che garantisce un’accelerazione da 0-100 km/h in meno di 2,9" e una velocità massima superiore ai 325 km orari. Un motore che segna il ritorno di Maserati alla produzione dei propri propulsori dopo oltre 20 anni.

La super sportiva che abbina prestazioni, sportività e lusso nell’inconfondibile stile Maserati. La nuova MC20 (MC come Maserati Corse e 20 sta per 2020, l’anno della Première mondiale e della nuova Era del Brand) è la Maserati che mancava. MC20 è una vettura estremamente leggera che pesa meno di 1.500 kg (peso in ordine di marcia) e grazie ai 630CV erogati ha un rapporto peso/potenza che è di 2,33 kg/CV. Per raggiungere questo risultato si è puntato sulla scelta dei materiali di qualità, sfruttando la fibra di carbonio, senza nulla sacrificare in termini di comfort.

Nettuno, il primo motore di questo nuovo capitolo, è il V6 biturbo della MC20, un gioiello tecnologico che ha già ottenuto un brevetto depositato a livello internazionale e che porta in strada la tecnologia MTC (Maserati Twin Combustion), l’innovativo sistema di combustione sviluppato in casa. La MC20 è stata studiata per essere sviluppata nelle versioni coupé e cabrio ed essere dotata di alimentazione totalmente elettrica. Visivamente, ma an-

che concettualmente, è forte il richiamo alla MC12, la vettura che ha segnato il ritorno alle corse di Maserati nel 2004. Allo stesso modo MC20, con questa sua anima dichiaratamente racing, incarnata già dal nome, annuncia il ritorno nel mondo delle corse. È l’inizio di una nuova era con 6 nuovi modelli in arrivo sui mercati internazionali, per raggiungere il traguardo di 75.000 vetture prodotte all’anno, come ha spiegato Mike Manley, amministratore delegato di FCA. Dopo la Ghibli Hybrid, presentata a luglio, la Trofeo Collection lanciata ad agosto e la MC20, il futuro della Casa del Tridente prevede anche soluzioni 100% elettriche, inserite in Folgore, nuova strategia dell’elettrificazione di Maserati. Le nuove Maserati GranTurismo e GranCabrio saranno le prime vetture del Brand ad adottare soluzioni 100% elettriche, saranno ingegnerizzate a Modena e realizzate presso il polo produttivo di Torino. Anche per MC20 sarà prevista una versione elettrica, prodotta presso lo stabilimento Maserati di Modena. Si chiamerà Grecale, come il vento mediterraneo che soffia impetuoso da nord-est, e giocherà un ruolo di primo piano per lo sviluppo del Marchio. Dare alle auto i nomi dei venti più famosi al mondo è una tradizione in Maserati.

Tutto iniziò nel 1963 con la leggendaria Mistral. Arrivarono poi Ghibli, Bora, Merak e Khamsin. Nel 2016, Levante, il primo SUV della storia Maserati.

La proiezione nel futuro del Marchio prosegue senza dimenticarsi del proprio DNA; Maserati parte da Modena, dal cuore della Motor Valley, epicentro di passione, performance e audacia, e dona luce anche alle auto del suo passato con i servizi dedicati del nuovo programma Classiche.



SCOMPARSO FRANCESCO STANGUELLINI, TERZA GENERAZIONE DEL PIÙ ANTICO COSTRUTTORE MODENESE

Se n'è andato il 17 settembre Francesco Stanguellini, membro della terza generazione di un'azienda fondata nel lontanissimo 1900 dall'omonimo nonno, che intuì la possibilità di creare modelli da competizione, a due e quattro ruote, modificando telai e motori Fiat e Maserati ottimizzati per le competizioni e specializzarsi infine nelle monoposto per le Formule Junior e 3. Il più antico marchio modenese attivo nel campo delle corse e del motorsport, per mano di suo nonno poi di suo papà Vittorio e infine di Francesco, ha scritto pagine memorabili della storia delle competizioni in Italia e nel mondo. Una passione forte che oggi è propulsore per i figli Simone e Francesca, che continuano a occuparsi della "Corte dei Miracoli", come gli appassionati chiamano l'officina Stanguellini e il museo che raccoglie oltre cento anni di storia di Modena e della Motor Valley. A Francesco Stanguellini verrà dedicata l'ottava edizione di Modena Motor Gallery. La Manovella dedicherà presto un servizio sul geniale costruttore. Alla famiglia e agli amici va il cordoglio della redazione tutta.



ADDIO A COSTANZA AFAN DE RIVERA, EREDE DEI FLORIO

Se n'è andata l'erede della leggendaria famiglia Florio, Costanza Afan de Rivera Costaguti: figlia di una delle coppie più celebrate della "belle époque" italiana e tra gli imprenditori siciliani più in vista, Giulia Florio e Pietro Lanza di Trabia, nipote di Vincenzo (fondatore della mitica competizione che porta il nome della famiglia), Ignazio e Franca Florio da parte materna e del marchese Achille Belloso Afan De Rivera da quella paterna, fu grande appassionata di automobilismo, filantropa, scrittrice (la sua ultima fatica editoriale è "L'ultima Leonessa", dedicato alla madre Giulia), donna di cultura, si è battuta molto per tramandare le tradizioni e le vicende della sua famiglia, fondando anche a Palermo (città della quale ottenne la cittadinanza onoraria) l'associazione "La Sicilia dei Florio". Aveva 70 anni. La redazione de La Manovella si unisce all'ASI per porre le più sentite condoglianze alla famiglia.



Mercedes-Benz Registro Italia

Se la tua auto è entrata nella storia, ora falla entrare nel nostro club.

Iscrivi la tua Mercedes-Benz con più di vent'anni al Mercedes-Benz Registro Italia. L'unico club italiano ufficiale Mercedes-Benz federato ASI-FIVA

Info: +39 329 8256071 - +39 320 4370525 - www.mercedesbenzregistroitalia.it - mbri@mercedesbenzregistroitalia.it

VI ASPETTIAMO ALLA FIERA "AUTO E MOTO D'EPOCA" PADIGLIONE 1 PADOVA 22-25 OTTOBRE.



Photo Credits: ardorancions.pl

Grafica Realizzata da PPa di Francesco Florio • Catania • www.fncsalunna.it



L'UNICITÀ DEI NOSTRI SERVIZI

QUANDO L'OGGETTO DEL DESIDERIO DIVENTA **INVESTIMENTO**

Le auto classiche sono beni tangibili che possono essere guidati, esibiti e rivenduti. Esse rappresentano una forma di gratificazione ineguagliabile per l'appassionato che, oltre al suo possesso, aspiri a ricavarne degli utili.

L'auto resta un bene di lusso anomalo con la peculiarità di non perdere valore quando la si utilizza, anzi al contrario, il suo palmares aumenta significativamente la sua quotazione.



IL CONTO VENDITA

- Prezzo di vendita preventivamente fissato e contrattualizzato.
- Consulenza amministrativa e disbrigo pratiche.
- Perizia gratuita svolta da esperti di valore internazionale.
- Ricerche storiche su auto e moto.
- Shooting fotografico e video gratuito.
- Presentazione del mezzo nelle aste internet con visibilità mondiale.
- Manutenzione ed assistenza in officina meccanica di alto livello.
- Meccanici con grande esperienza su mezzi d'epoca.
- Certificazioni ASI, FIVA e CSAI per le auto e FMI e ASI per le moto.
- Visibilità su ruotedadogno.com con oltre 25.000 visitatori/mese.
- Visibilità su oltre 40 marketplace web in tutto il mondo.
- Attività di Social Media Marketing.
- Pubblicazioni su magazine internazionali specializzati.
- Esposizione nello showroom Ruote Da Sogno (oltre 20.000 tra visitatori, clienti e giornalisti nel 2019).
- Call center e info plurilingue, disponibile 6 giorni su 7.
- Possibilità di videochiamata per visionare in diretta l'auto o la moto
- **Per il collezionista è inoltre possibile delegare Ruote da Sogno alla vendita dell'auto e della moto, senza consegna del mezzo.**

7.500.000

*visualizzazioni stimate
per l'anno 2020
sulle piattaforme digitali*

25.000

*nuovi visitatori
sul sito web **al mese**
e potenziali clienti*

+ di 3.000.000

*Le **visualizzazioni** del 2019
del nostro sito web*

CONSULENZA ED EXPERTISE

Ruote da Sogno è il partner di **consulenza ideale** per il collezionista o l'investitore che voglia approcciare l'acquisto di una "classica", garantendo sicurezza all'investimento. Inoltre offre ai propri clienti un **servizio di stime e perizie di singole auto o di intere collezioni**, attualizzandone il valore alle quotazioni dei mercati internazionali.

80%

*Conto Vendita
di **successo***

PRIVATE SALES

Grazie alla grande esperienza dei nostri specialisti e a un possente data base informatico, auto e moto vengono offerte a collezionisti italiani e stranieri, spesso con trattative riservate nel **circuito delle Private Sales mondiali**.

90

*le permuta
degli ultimi 6 mesi*

PERMUTA AUTO E MOTO

Ruote da Sogno è il primo player al mondo, ad offrire un servizio di **permuta tra auto e moto d'epoca**, oltre al normale scambio di auto-auto e moto-moto. Il vantaggio economico per il cliente è evidente: **scambiare qualsiasi collezione di auto o di moto con un'altra di uguale o maggior valore**.

98%

***soddisfazione** del cliente*

LOGISTICA E TRASPORTI

Ruote da Sogno si avvale di corrieri nazionali ed internazionali specializzati nel trasporto e consegna di vetture. Inoltre offriamo l'espletamento delle pratiche doganali e la polizza assicurativa sui trasporti.



SCUDERIA FERRARI: 1000 GRAN PREMI UNA FESTA ALL'INSEGNA DELLA CULTURA E DELL'ARTE

FESTEGGIATI A FIRENZE E AL MUGELLO I 1000 GRAN PREMI DELLA SCUDERIA FERRARI,
PRESENTE NELLA SPECIALITÀ DAL GP DI MONACO DEL 1950

di Roberto Valentini - foto Actualfoto



I capolavori dell'arte in Piazza della Signoria a Firenze insieme a quelli della tecnologia Ferrari in occasione dei festeggiamenti dei 1000 GP della Scuderia.



Marchio famoso in tutto il mondo, Ferrari ha voluto festeggiare il traguardo dei 1000 Gran Premi il 10 settembre, con una grande festa a Firenze, nella quale la cultura dei motori si è mischiata a quella dell'arte italiana, con una scenografia che ha unito la tecnologia e il fascino delle monoposto del Cavallino allo scenario unico di piazza della Signoria a Firenze.

Più volte la Manovella - e non solo - ha sottolineato come certe automobili siano una forma di arte contemporanea, che prosegue la grande tradizione del nostro Paese. Le monoposto, esposte in una delle piazze più ricche di testimonianze d'arte, si sono fuse nel paesaggio, promuovendo ancora una volta la capacità italiana di produrre oggetti che abbinano la funzionalità all'estetica.

Anche se nei giorni successivi le monoposto del Cavallino non sono state in pista all'altezza della loro fama, è stato significativo festeggiare in Italia, sul circuito del Mugello, questo traguardo, che rappresenta anche un primato di presenze in Formula 1 da parte della scuderia di Maranello.

L'esordio nella massima formula risale infatti al 1950, anno nel quale è stato organizzato il primo Campionato del Mondo di Formula 1. La Scuderia Ferrari non aveva preso parte alla gara d'apertura, il Gran Premio d'Inghilterra, ma si era presentata al GP di Monaco con le 125 GP 49 - con motore sovralimentato - di Alberto Ascari, Gigi Villorosi e del francese Raymond Sommer. Un inizio non facile, visto che la squadra arrivò in ritardo sul campo di gara, non riuscì a effettuare le prove ufficiali e, pertanto, le sue vetture vennero schierate in ultima fila. Davanti, le tre Alfa Romeo, cinque Maserati, tre Talbot e una ERA. Al termine del primo giro Farina e Gonzalez innescano un incidente che coinvolge gran parte delle vetture. Fangio e Ascari sono tra i primi a riuscire a evitare di essere coinvolti nell'incidente e riescono a concludere ai primi due posti. Anche Sommer riesce a terminare la corsa al quarto posto, dietro Chiron. ➤



La prima gara del Mondiale di F1 per la Scuderia Ferrari è stata il GP di Monaco, con l'incidente che ha visto coinvolte quasi tutte le vetture. Sotto, Alberto Ascari con la Ferrari 166 F2.



Ancora Ascari con la Ferrari 125 F1 del 1950.

Il primo anno serve alla Scuderia Ferrari per approntare la nuova monoposto 275 F1 con motore aspirato 12 cilindri a V di 4.500 cm³, che viene schierata al Gran Premio d'Italia a Monza. Vince Nino Farina con l'Alfa Romeo, che si aggiudica il primo Mondiale di Formula 1, ma Ascari è secondo al volante dell'auto di Dorino Serafini. Ora Ferrari sa che se la può giocare ad armi pari con le Alfa Romeo.

E la cosa avviene puntualmente l'anno successivo, quando Juan Manuel Fangio con l'Alfa Romeo e Ascari con la Ferrari giungono a pari punti all'ultima gara, il GP di Spagna, nel quale la monoposto 375 accusa però un anomalo consumo degli pneumatici, lasciando via libera a Fangio per la conquista del titolo.

I PRIMI DUE MONDIALI CON ALBERTO ASCARI

Titolo che arriva a Maranello nel 1952, con Alberto Ascari sulla monoposto di Formula 2 progettata da Aurelio Lampredi, che si dimostra sin dall'inizio imbattibile. Con l'arrivo delle più accessibili Formula 2, il campionato parte con 21 concorrenti iscritti al GP di Svizzera, prova d'apertura della serie, che vede vincere la Ferrari di Piero Taruffi. Ascari ottiene nella stagione 6 successi nei GP del Belgio, Francia, Gran Bretagna, Olanda e Italia, a Monza, dove viene festeggiato il primo titolo iridato della Scuderia Ferrari, che in quell'anno poteva contare su una squadra di piloti eccezionale: oltre ad Ascari e Taruffi, le rosse di Maranello sono state portate in gara anche da Nino Farina, Gigi Villoresi e dal gentleman driver inglese Peter Whitehead.

Ascari si ripete l'anno successivo con la 500 F2, grazie ai successi ottenuti in Argentina, Olanda, Belgio, Gran Bretagna e Svizzera. Il pilota italiano non può però festeggiare a Monza il successo perché, inspiegabilmente, esce di pista a 300 metri dal termine della corsa mentre era primo, in lotta con Fangio (Maserati) per la vittoria. Il 1953 è un anno molto impegnativo per la Ferrari, che si trova a dover sviluppare una nuova monoposto di Formula 1 per l'anno successivo, quando cambieranno i regolamenti. La nuova monoposto è la 553 F1: monta un motore aspirato di 2.500 cm³. In più vince anche la 1000 Miglia con Giannino Marzotto sulla 340 MM spider Vignale e il primo Campionato Mondiale Marche per vetture Sport.

Non ci sono però né Ascari, né Villoresi, ingaggiati dalla Lancia che si appresta a entrare nel Circus della massima formula e sulle Ferrari corrono Farina, l'argentino José Froilan Gonzalez, l'inglese Mike Hawthorn, Umberto Maglioli, i francesi Maurice Trintignant e Robert Manzon. Il 1954 è però l'annata di Juan Manuel Fangio, che si aggiudica il titolo guidando Maserati e Mercedes Benz. L'argentino si ripete anche nel 1955 con la Mercedes, anno nel quale la Ferrari vive un momento di difficoltà economica e non può pensare di riprogettare e costruire una Formula 1 tutta nuova.

FANGIO E IL MONDIALE 1956

Ma la voglia di riscatto è grande e Ferrari ingaggia per la stagione 1956 il pilota più veloce del momento, l'argentino Fangio, campione del mondo in carica, e rileva la monoposto Lancia D50 dal costruttore torinese, che esce dalla Formula 1. Insieme alle D50 approda alla Scuderia Ferrari anche Vittorio Jano. Fangio si aggiudica il titolo, ma a fine anno lascia Maranello per approdare alla Maserati con la quale vincerà il titolo iridato nel 1957, precedendo Stirling Moss con la Vanwall. Il primo dei ferraristi è Luigi Musso, che si piazza al terzo posto con la monoposto 801 F1, che monta il motore V8 della D50. Occorre un'auto nuova e più moderna. Nasce così la Ferrari Dino 246 F1, con motore a 6 cilindri e telaio a traliccio tubolare, con la quale l'inglese Mike Hawthorn si aggiudica il Mondiale 1958 vincendo una sola gara, ma costruendo il successo con tanti piazzamenti. La squa-

dra era completata da Musso - che perdeva la vita sul circuito di Reims il 6 luglio - e da Collins, che vince il GP di Gran Bretagna a Silverstone, prima di morire in Germania sul Circuito del Nürburgring. A fine anno il campione del mondo decide di ritirarsi dalle corse. Nel 1959 inizia una nuova era per quanto riguarda la tecnologia delle monoposto di Formula 1. L'anno prima le Cooper Climax avevano fatto scalpore montando il motore posteriormente rispetto al pilota, ottenendo anche qualche clamoroso successo. Il 1959 vede altri costruttori seguire questo schema, ma non ancora la Ferrari. La Federazione Internazionale ha previsto un cambio di regolamento per il 1961, con la limitazione della cilindrata a 1.500 cm³ ed è quindi inutilmente costoso costruire una nuova monoposto con motore posteriore con il "vecchio" motore. A dire il vero la Scuderia Ferrari compie i primi esperimenti già nel corso della stagione 1960, schierando nel GP di Montecarlo la Dino 246 P a motore posteriore, guidata dall'americano Richard Ginther, che si piazza 6°. Enzo Ferrari non è convinto di questa soluzione, ma Carlo Chiti riesce a convincerlo, montando il propulsore in posizione centrale, prima dell'asse posteriore. Lo stesso schema viene utilizzato sulla 156 Formula 2.

PHIL HILL, IL CAMPIONE AMERICANO

Per la stagione 1961 viene costruito un nuovo telaio più leggero e adatto a ospitare il motore di 1.500 cm³. La vettura dimostra subito di poter competere per la vittoria con la Porsche e le inglesi Cooper, Lotus e BRM, grazie alla potenza del motore. La squadra italiana è formata dal tedesco Wolfgang Von Trips e dall'americano Phil Hill, ai quali si aggiungono Ginther e il giovane italiano Giancarlo Baghetti, sponsorizzato dalla Federazione Italiana, che vince a sorpresa all'esordio in GP di Francia. Le rosse si aggiudicano già dopo 5 delle 9 gare il titolo Costruttori, mentre per il campionato piloti sono Von Trips e Hill a giocarsi il primato. Il campionato si chiude però in modo tragico a Monza, quando il tedesco esce di pista restando ucciso insieme a 14 spettatori. La gara è vinta dall'ignaro Hill, che si aggiudica così il titolo. In segno di lutto la Scuderia Ferrari non si presenta all'ultima gara in America e, subito dopo, Enzo Ferrari licenzia 8 dirigenti, tra i quali Chiti e il direttore sportivo Romolo Tavoni. Gli anni successivi non sono favorevoli alla Scuderia Ferrari, che in pratica deve riorganizzare la struttura con il passaggio a un ruolo di maggiore responsabilità di un giovane ingegnere, Mauro Forghieri. Nel 1962 il pilota meglio piazzato è Hill, 6° nella classifica Piloti, anche perché la Ferrari prende parte solo a 6 dei 9 Gran Premi previsti. Nel 1963 viene ingaggiato come pilota il 7 volte campione del mondo di motociclismo John Surtees, affiancato a Ludovico Scarfiotti e Lorenzo Bandini e, in alcune occasioni, al francese Willy Mairesse. La scelta del campione inglese si rivela azzeccata, visto che riesce a vincere sul difficile circuito del Nürburgring.

SURTEES, POI UN LUNGO DIGIUNO

Dopo un anno di esperienza sui circuiti del mondiale, Surtees è pronto a lottare per il titolo e nel 1964 lo ottiene in una stagione che vede la Ferrari tornare competitiva, vincendo tre Gran Premi con Lorenzo Bandini, 1° in Austria, e Surtees che si aggiudica i GP di Germania e d'Italia, restando così in lizza per il Mondiale piloti, che vede però al comando l'inglese Jim Clark con la Lotus Climax. Nelle ultime due gare, il GP degli Stati Uniti e del Messico, le Ferrari corrono con i colori bianco e blu della North American Racing Team di Luigi Chinetti, l'importatore americano, perché Enzo Ferrari aveva restituito la licenza della Scuderia Ferrari alla Federazione Italiana in seguito al rifiuto di omologazione della sport 250 P. ➤



Juan Manuel Fangio ha vinto il Campionato Mondiale nel 1956 con la Ferrari D50.



La grinta di Mike Hawthorn, campione del mondo nel 1958 con la Ferrari 246 F1. Sotto, Phil Hill, campione del Mondo nel 1961, con la prima monoposto Ferrari di F1 con motore posteriore.





In alto, a sinistra, insolita livrea bianco-blu per la Ferrari di John Surtees, campione del mondo 1964. Le ultime due gare le ha disputate con i colori dell'importatore americano.

A destra, Surtees al box, con Enzo Ferrari sullo sfondo.

Qui a fianco, Surtees e Lorenzo Bandini a Monza nel 1965.

Nello stesso anno iniziano le trattative con la Ford, che non andranno in porto, ma che consentiranno al Drake di avvicinare la Fiat, con la quale, invece, nel 1969 verrà creata una società comune.

Il 1965 è l'ultimo anno nel quale vengono utilizzati i motori con cilindrata fino a 1.500 cm³. Dal 1966 verrà raddoppiata la cilindrata massima e la Ferrari appronta la 312 F1.66 con motore a 12 cilindri. L'auto debutta a Montecarlo, dove Lorenzo Bandini si piazza secondo e in Belgio vince con Surtees in un periodo nel quale si manifestano attriti caratteriali tra il pilota campione del mondo ed Enzo Ferrari, che vorrebbe licenziarlo perché sospetta che collabori con la Lola. Nella stessa stagione Scarfiotti vince a Monza.

Nel 1967 la stagione della Ferrari inizia nel secondo GP, in Inghilterra dove Bandini è 2°. Ma il pilota italiano muore sul circuito di Montecarlo, lasciando sgomenta tutta la squadra. Il campionato prosegue senza altri acuti, così come nel 1968, anno nel quale si conclude l'accordo con la Fiat, che verrà però comunicato l'anno successivo. In Formula 1 i risultati non sono confortanti e si segnala l'assenza della Scuderia Ferrari al GP di Montecarlo, giudicato pericoloso dopo l'incidente dell'anno prima.

Il 1969 è infatti un anno di "riorganizzazione-transizione" nel quale la Formula 1 viene un po' trascurata a favore delle sport-prototipo e della produzione di serie. Si lavora però su una nuova monoposto per la stagione successiva, la 312 B, che si presentava innovativa, soprattutto nel telaio. Piloti ufficiali Jacky Ickx, Ignazio Giunti e Clay Regazzoni. Lo sviluppo della nuova monoposto avviene durante la stagione e i risultati si vedono verso la fine, con la doppietta Ickx - Regazzoni nel GP d'Austria. Regazzoni vince poi a Monza e Ickx il GP del Canada e quello del Messico, con Regazzoni 2° in entrambe le corse.

La stagione 1971 si apre con il successo della Ferrari 312 B di Mario Andretti in Sudafrica approdato alla Scuderia per affiancare Ickx e Regazzoni. A Montecarlo debutta la 312 B2, ma lamenta problemi di affidabilità, riuscendo comunque a vincere il GP di Olanda con Ickx.

Al termine della stagione viene riorganizzata la parte tecnico-sportiva con la creazione dell'Unità di Ricerche Avanzate affidata a Forghieri, con l'intento di creare - senza l'assillo di dover seguire



Bandini nel tragico GP di Montecarlo del 1967.



Arturo Merzario nel GP di Montecarlo del 1973 con la Ferrari 312 B3.



Clay Regazzoni nel 1974 con la Ferrari 312 B3-74.



Niki Lauda, qui nella stagione 1975, nella quale ha vinto il suo primo titolo iridato.

direttamente tutte le gare - le auto da competizione degli anni a venire. In più a fine '71 viene inaugurata la pista prove di Fiorano. Stessa squadra di piloti nel 1972 (con l'inserimento in qualche gara di Nanni Galli e Arturo Merzario in sostituzione di Regazzoni, infortunato giocando a calcio) e una significativa vittoria di Ickx al Nürburgring davanti al compagno di squadra Regazzoni.

Il 1973 viene ricordato per l'ingresso di Luca Cordero di Montezemolo con la qualifica di Assistente della Direzione. Vi giunge in un momento molto difficile dal punto di vista dei risultati sportivi in Formula 1. La scelta di ridimensionare il numero di piloti, impegnati anche con le Sport Prototipo, non giova ai risultati: nessuna vittoria nella stagione, in attesa di ricostruire la squadra.

NIKI LAUDA E LA SVOLTA

Compito che viene svolto da Montezemolo, che inizia formando una squadra di due piloti. La prima scelta ricade su Clay Regazzoni e su Niki Lauda. L'austriaco era stato consigliato alla Ferrari dallo stesso Regazzoni e si rivela una scelta indovinata. Intanto perché Lauda era

un instancabile lavoratore, che provava senza soste cercando la miglior messa a punto possibile e poi perché in gara era grintoso ed efficace. I risultati di un lavoro così meticoloso non si fanno attendere e Lauda vince il G.P. di Spagna con la 312 B3-74 e si ripete in Olanda precedendo Regazzoni, che vinceva al Nürburgring, mettendosi in lizza per la conquista del titolo. Nelle ultime gare, però, le Ferrari sono penalizzate da una serie di rotture meccaniche e Regazzoni perse il titolo per un soffio a favore di Emerson Fittipaldi.

Anche tecnicamente la Ferrari stava evolvendo. La nuova monoposto allestita per la stagione 1975 era la 312 T; la T sta per trasversale, poiché l'auto aveva il cambio montato trasversalmente per compattare maggiormente la meccanica. La nuova monoposto debutta a campionato iniziato e inizia a essere vincente a partire dal GP di Montecarlo, vinto da Lauda, che successivamente si impone anche nei GP del Belgio a Zolder, di Svezia ad Anderstorp, di Francia a Le Castellet, e degli Stati Uniti a Watkins Glen. Regazzoni vince a Monza in una giornata memorabile, nella quale Lauda, con il terzo posto, è matematicamente campione del mondo Piloti.



Jody Scheckter e Gilles Villeneuve scattano dalla prima fila sul circuito di Imola nel 1979, quando la Casa di Maranello conquista entrambi i titoli iridati.



Jody Scheckter festeggia il titolo Piloti 1979.



Didier Pironi all'attacco di Gilles Villeneuve a Imola nel 1982.

La Ferrari si aggiudica la Coppa Costruttori, davanti a un gruppo di ben 16 squadre.

Il 1976 è l'anno della 312 T2, che ribadisce la sua competitività permettendo a Lauda di lottare per il Mondiale fino all'incidente del Nürburgring. Poi, come è noto, con il ritiro nel GP del Giappone lasciò a James Hunt il titolo. Alla Ferrari la consolazione per il premio Costruttori. La Ferrari 312 T2 si rivela talmente competitiva da indurre i tecnici a compiere solo qualche operazione di sviluppo e di ripresentarla al campionato 1977. Al posto di Regazzoni, il compagno di squadra di Lauda è l'argentino Carlos Reutemann, che otteneva la vittoria nel GP del Brasile, mentre Lauda si imponeva in Sud Africa. Poi una serie di piazzamenti che gli varranno l'appellativo di "ragioniere" che, uniti alle vittorie in Germania a Hockenheim, in Olanda a Zandvoort, gli permettono di aggiudicarsi il titolo in anticipo. La sua decisione di lasciare la Ferrari a fine anno provoca la sua assenza alle ultime

due gare del campionato, sostituito dal giovane canadese Gilles Villeneuve. Un pilota che piace molto a Enzo Ferrari, che ne apprezza soprattutto la grinta e la voglia di vincere. Doti che il canadese mette in mostra con prestazioni incredibili e molti incidenti. Nella stagione 1978 è affiancato all'esperto Reutemann, che vince il GP del Brasile con la 312 T2 e il GP degli Stati Uniti a Long Beach con la nuova 312 T3. Con il nuovo modello si impone anche in Gran Bretagna e nuovamente negli Stati Uniti. Risultati che gli valgono il 3° posto nel Mondiale vinto da Mario Andretti con la Lotus. Villeneuve ha la soddisfazione di vincere il GP del Canada. In questa stagione fa il suo esordio in veste di direttore sportivo Marco Piccinini.

JODY SCHECKTER E LA 312 T4 IRIDATI

Il 1979 vede due importanti novità. Al posto di Reutemann viene ingaggiato Jody Scheckter e la 312 viene evoluta nella versione T4. È

una stagione trionfale per la Ferrari che si aggiudica entrambi i titoli con Scheckter campione del mondo Piloti davanti al compagno di quadra Villeneuve. Una supremazia dimostrata anche dal numero di successi delle rosse di Maranello: 6 in 15 gare, 3 per ciascun pilota. È anche l'anno in cui i motori turbo cominciano a dimostrarsi competitivi, con la Renault che riesce a vincere il GP di Francia con Jean Pierre Jabouille e famoso per il duello tra Arnoux e Villeneuve. Squadra che vince non si cambia, ma il 1980 non è altrettanto favorevole alla Ferrari con il campione del mondo in carica che riesce a conteggiare solo 2 punti nella classifica iridata, nella quale è 18°. Un po' meglio va Villeneuve, 14° nel Mondiale. La nuova 312 T5 non è competitiva e per l'anno successivo diventa indispensabile passare dal motore aspirato al turbo. La nuova auto patisce problemi di gioventù legati al suo sviluppo. Al posto di Scheckter viene ingaggiato il francese Didier Pironi e a Villeneuve viene data la responsabilità di riportare in alto la rossa. La nuova monoposto è la 126 CX, la cui aerodinamica è studiata con l'ausilio della galleria del vento di Pininfarina. I risultati non sono incoraggianti, ma Villeneuve riesce a vincere due gare, il GP di Monaco e il GP di Spagna, piazzandosi 7° nel Mondiale Piloti 1981.

L'anno dopo la Ferrari si aggiudica il titolo Costruttori, ma è una stagione tragica per la perdita di Gilles Villeneuve durante le prove del GP del Belgio. Fino a quel momento non era stato facile gestire i due piloti, entrambi con una grandissima voglia di vincere, con Pironi 1° a Imola nel GP di San Marino e in seguito vincitore nel GP d'Olanda. Al posto di Villeneuve viene ingaggiato il francese Patrick Tambay, che dimostra la grande competitività della Ferrari 126 C2 vincendo il GP di Germania a Hockenheim.

Nel 1983 la squadra dei piloti è tutta francese con il confermato Tambay affiancato da René Arnoux, che si aggiudica 3 gran premi in Canada, Germania e Olanda. Tambay vince il GP di San Marino a Imola e la Ferrari si impone nuovamente tra i Costruttori, ma manca il titolo piloti che va al brasiliano Nelson Piquet con la Brabham.

CON ALBORETO TORNA UN PILOTA ITALIANO

Dopo una parentesi di più di 10 anni - l'ultimo era stato Merzario nel 1973 - un pilota italiano torna al volante di una Ferrari. È Michele Alboreto, che ha già dimostrato il suo valore vincendo 2 GP con la Tyrrell. Con la Ferrari 126 C4 vince il GP del Belgio e sarà l'unico successo stagionale del Cavallino, anche se alla fine i suoi piloti si piazzano al 4° posto con Alboreto e al 6° con Arnoux. La Ferrari è seconda tra i Costruttori dietro la McLaren, che piazza i suoi piloti Lauda e Alain Prost ai primi due posti.

Alboreto lotta per il successo nel Mondiale Piloti 1985, mancando di poco il titolo iridato, vinto da Prost, dopo un inizio di stagione promettente per l'italiano, mentre il suo compagno di squadra veniva sostituito a partire dal GP del Portogallo (seconda prova del campionato) dal giovane svedese Stefan Johansson, che si impegnava moltissimo ottenendo ottimi risultati, con i 2 secondi posti nei GP del Canada e degli Stati Uniti. Inespugnabilmente nelle ultime 6 gare Alboreto non riusciva a raccogliere nemmeno un punto, lasciando il titolo al francese.

Alboreto resta alla Ferrari fino al 1988, ma non riesce più a ottenere una vittoria. La direzione tecnica è affidata all'inglese John Barnard che deve progettare e realizzare la nuova monoposto con motore aspirato, secondo il nuovo regolamento FIA per il 1989. Gli sforzi si concentrano sul futuro e con le ultime monoposto turbo la Ferrari riesce comunque a ottenere una doppietta sul circuito di Monza nel 1988, con Berger 1° e Alboreto 2°.



Michele Alboreto con la Ferrari 156-85 nella stagione 1985, ultimo pilota ad essere stato scelto direttamente da Enzo Ferrari. Sotto, Nigel Mansell ha difeso i colori della Ferrari nel 1989 e nel 1990.



Anche Alain Prost ha corso con la Ferrari nel 1990 e nel 1991.

Un risultato ottenuto per commemorare Enzo Ferrari, scomparso poco prima, il 14 agosto, all'età di 90 anni. Alboreto è rimpiazzato nel 1989 dall'inglese Nigel Mansell, che fa coppia con Berger, mentre alla direzione sportiva viene chiamato Cesare Fiorio, che ha portato la Lancia a vincere ripetutamente il Mondiale Rally. L'esordio dell'inglese è eclatante, con la vittoria nel primo GP della stagione, in Brasile. Poi la F1-89 manifesta problemi di affidabilità. Quando non si ferma è però velocissima e Mansell vince il GP d'Ungheria. Nel 1990 Fiorio assume Alain Prost e il francese ingaggia un duello con Ayrton Senna per la conquista del Mondiale, ma 5 vittorie non bastano per avere ragione del pilota brasiliano che di vittorie ne ottiene 6. La vittoria di Mansell in Portogallo completa una buona stagione, anche se la Casa di Maranello non riesce a conquistare neanche il titolo Costruttori.

Nel 1991 torna a Maranello Luca Cordero di Montezemolo che prevede un profondo rinnovamento del team. A fianco di Prost viene chiamato il francese Jean Alesi. La stagione è molto deludente e Prost, che non è riuscito a ottenere nemmeno una vittoria, abbandona prima dell'ultimo gran premio, sostituito dal pilota-collaudatore Gianni Morbidelli.

Digiuno totale di successi anche nel 1992, quando entra in squadra Ivan Capelli. Nel '93 si cerca di dare una scossa chiamando nuovamente Gerard Berger, ma continua il digiuno di vittorie. A metà stagione viene chiamato Jean Todt, che dall'anno successivo prenderà le redini della gestione sportiva. Berger riesce a vincere il GP di Germania e a piazzarsi terzo nella classifica Piloti. Un solo acuto nel '95, con la vittoria di Alesi nel GP del Canada e diversi piazzamenti per Berger in un campionato dominato, per il secondo anno consecutivo, da Michael Schumacher con la Benetton.

I CINQUE TITOLI DI MICHAEL SCHUMACHER

Todt punta tutto sul pilota tedesco e riesce a portarlo a Maranello. Sa di poter contare sulla sua meticolosità e sulle sue doti velocistiche. Insieme a Schumacher il giovane irlandese Eddie Irvine, che ha un carattere opposto. Nella sua prima stagione alla Ferrari Schumacher bada anche alla riorganizzazione del team ed effettua molti test per rendere la F310 competitiva. Viene premiato con tre successi in Spagna, Belgio e a Monza. Preludio di una crescita costante che porterà il campione tedesco a vincere, tra il 2000 e il 2004, cinque titoli iridati consecutivi, con



Sopra, da sinistra, Nel 1992 ancora un italiano sulla rossa: Ivan Capelli. Tutto il team festeggia il doppio titolo Piloti e Costruttori. Kimi Raikkonen è l'ultimo campione del mondo su Ferrari, titolo conquistato nel 2007. Qui sotto, Michael Schumacher nella stagione 2000, quando ha vinto il primo dei suoi 5 titoli iridati consecutivi con la Ferrari, dopo i due conquistati con la Benetton.





Lo scorso 10 settembre il giovane Mick Schumacher, figlio di Michael, ha guidato sul circuito del Mugello la monoposto con la quale il padre aveva vinto il Mondiale nel 2004 suscitando grande emozione.

72 vittorie, 58 pole position in 180 gran premi disputati con La Ferrari. Un record costruito grazie alla tenacia e alla capacità di questo pilota di raccogliere intorno a sé l'attenzione dei tecnici e di tutta la squadra. Nel 1997 riesce infatti ad avere come ingegneri progettisti Ross Brawn e Roy Byne, che daranno la svolta tecnica con monoposto sempre più competitive. E poi il grande feeling con Jean Todt. Una squadra costruita intorno al campione, nella quale hanno avuto modo di farsi notare anche le "seconde guide". Irvine, rimasto in squadra fino al 1999, ha sfiorato nella sua ultima stagione da ferrarista il titolo iridato, perdendo solo nell'ultima gara il confronto con Mika Hakkinen sulla McLaren Mercedes. I 6 successi della Ferrari (4 dell'irlandese, 2 di Schumacher) hanno permesso alla Casa italiana di vincere il titolo Costruttori.

Nel 2000 l'en plein con il primo Mondiale Piloti di Schumacher alla Ferrari e il titolo Costruttori, grazie ai 9 successi del tedesco e quello del suo compagno, il brasiliano Rubens Barrichello, primo in Germania. Nove successi permettono a Schumacher di bissare il titolo nel 2001, con la Ferrari nuovamente prima tra i Costruttori. Nel 2002 c'è addirittura un dominio assoluto, con 15 vittorie Ferrari in 17 gare: 11 con Schumacher e 6 con Barrichello. Doppio titolo anche nel 2003 e nel 2004, anno nel quale Schumacher è primo e il suo compagno di squadra Barrichello secondo nella classifica Piloti.

Il 2005 è invece un anno molto difficile. La nuova monoposto F2005 è in ritardo con lo sviluppo e si presenta solo alla terza gara, ma non è competitiva. Nella stagione Schumacher riesce ad

ottenere un solo successo negli Stati Uniti e termina 3° nel Mondiale vinto dallo spagnolo Fernando Alonso con la Renault.

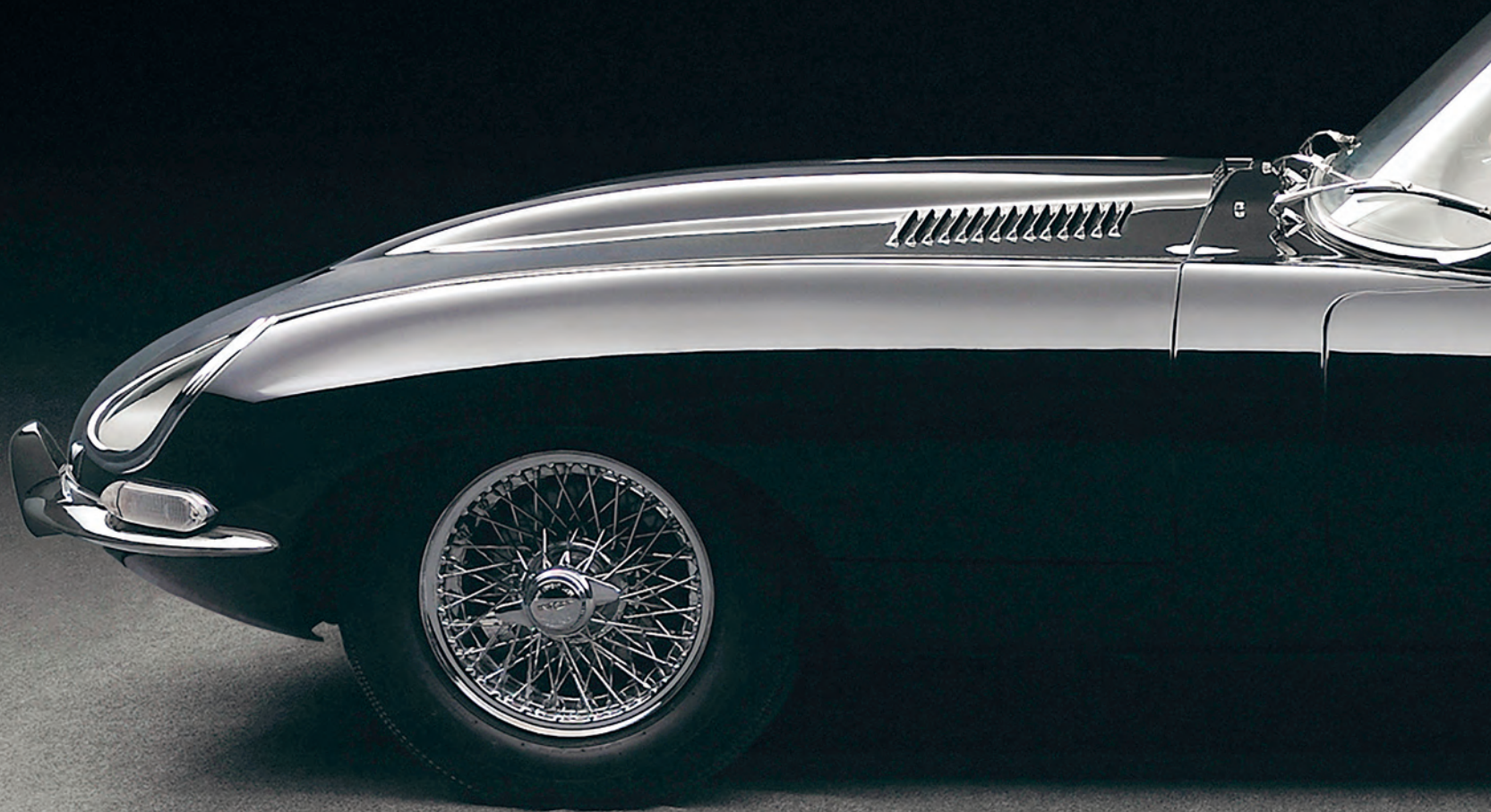
Si cerca il riscatto nel 2006, quando il brasiliano Felipe Massa sostituisce sulla seconda monoposto il connazionale Barrichello. Nove successi in gara (7 di Schumacher e 2 di Massa) non bastano però alla Ferrari per vincere. Alonso è nuovamente campione del Mondo, seguito dai due ferraristi; la Renault è prima tra i Costruttori, grazie anche a una vittoria e una serie di piazzamenti di Giancarlo Fisichella.

L'ULTIMO TITOLO È DI KIMI RAIKKONEN

A fine stagione, Schumacher lascia il volante, pur restando un uomo Ferrari, e al suo posto viene ingaggiato il finlandese Kimi Raikkonen. Il buon lavoro svolto l'anno precedente permette ai due piloti della rossa di giocarsi il titolo contro le McLaren Mercedes di Alonso e Lewis Hamilton. Raikkonen vince la gara d'esordio a Melbourne, Massa in Barhein e in Spagna, poi ancora il finlandese in Francia e Gran Bretagna, Massa in Turchia. Il finale di stagione vede Raikkonen rimontare sui piloti Mercedes e aggiudicarsi il titolo con tre vittorie nel finale in Belgio, Cina e Brasile. La Ferrari vince il titolo Costruttori per la 15ª volta.

È l'ultimo titolo della Casa di Maranello, che rappresenta sempre il valore aggiunto della Formula 1 di oggi, con centinaia di migliaia di tifosi in tutto il mondo. È il primo Costruttore a tagliare il traguardo dei 1000 GP disputati, nei quali ha costruito una delle più belle leggende dell'automobilismo mondiale. ■

JAGUAR E TYPE, LA TECNICA, LO STILE



LA TECNICA

A questa celebre frase si potrebbe far risalire l'inizio della fortunata avventura della Jaguar nel mondo delle corse. William Lyons, il "patron" del marchio, riteneva, a ragione, che la vetrina migliore per i suoi modelli fosse il mondo delle corse, e, in particolare, per il segmento più sportivo della sua produzione, la 24 Ore di Le Mans. Così come accadde per la Bentley, volle provare a portare le XK 120 a correre in quella prestigiosa kermesse, presentando la macchina alla stampa, in una prova di velocità sull'autostrada belga Jebbeke Ostenda. Poiché non voleva fare una brutta figura, pensò a una prova preliminare, portandosi accanto Bill Rankin che, a quei tempi, era il P.R. del marchio. Rankin, salendo in macchina, rabbrivì quando si sentì dire da Lyons: "Per favore, mi dica quando devo frenare: ho lasciato a casa gli occhiali". La prova andò bene. La macchina superò agevolmente le 133 miglia orarie (213 Km/h), contro le 120 (193 Km/h) promesse dalla Casa. Lyons discese dall'auto, divertito e contento come una Pasqua, Rankin, invece, ... più morto che vivo.

A prima vista, la Jaguar E Type trasmette la sensazione di una macchina da granturismo di classe. La sobrietà e la bellezza delle cromature (perfino sui bordi delle alette parasole nella prima serie del coupé), la delicatezza e la precisione nella apertura e chiusura delle portiere, con la luce interna che illumina l'abitacolo, i lussuosi interni in pelle Connolly, la consolle, che fa sia da poggiatesta sia da vano porta oggetti (come nelle auto di oggi), il cruscotto ricco di strumentazione, tutto come nella tradizione delle prestigiose berline della produzione del Marchio. Ma la Jaguar E Type non è solo un'auto di classe. Il 90 % dei contenuti tecnici e aerodinamici derivavano direttamente dall'esperienza acquisita negli anni precedenti dal mondo delle corse e dalle specifiche che la vettura doveva avere, per soddisfare le squadre che l'avrebbero utilizzata per correre negli anni successivi, cogliendo numerosi e prestigiosi traguardi. Tuttavia, il motore è sempre il vecchio XKE, concepito nel 1948 da Bill Heynes, con la medesima architettura dei famosi motori 3442

**“PER FAVORE, MI DICA QUANDO DEVO FRENARE: HO LASCIATO A CASA GLI OCCHIALI”
(WILLIAM LYONS)**

di Massimo Carrozzo



cm³, che hanno equipaggiato le XK 120 e 140, e i motori 3781 cm³ montati sulle XK 150: entrambi bialbero con testata in alluminio e monoblocco in ghisa. Il propulsore era, poi, potenziato da tre carburatori SU HD8, sulla prima serie, che furono rimpiazzati da due carburatori Stromberg per le vetture da esportazione negli USA, per limitarne le emissioni, o dall'iniezione indiretta Lucas, per le vetture da competizione, con un incremento di potenza di 30 CV e una velocità di punta che passava da 256 km/h a oltre 270 Km/h, nella versione “leggera”. Per la carrozzeria, come anche per il motore, la Jaguar si avvale delle competenze dei numerosi tecnici che transitarono, dopo la Seconda guerra mondiale, dall'industria aeronautica all'industria automobilistica, come lo stilista Malcom Sayer e il tecnico Phil Weaver, sovrintendente della Royal Air Force. La soluzione del motore, montato su un castello a traliccio in tubi in acciaio a sezione rettangolare, semplicemente imbullonato con piastrine di collegamento sulla scocca in lamiera, era di tipo aeronautico: tutti i

caccia della Seconda guerra mondiale montavano un castello motore imbullonato sul paraframma di una fusoliera in duralluminio. Ciò rendeva la E Type estremamente leggera e resistente perfino alle numerose prove di crash test, avveniristiche per l'epoca. L'assetto di guida, con una posizione dello sterzo abbastanza vicina al busto del guidatore, tipica degli anni '50, il rombo del motore, che, nella seconda serie, ebbe un notevole incremento, la progressione nelle forti accelerazioni, derivavano direttamente da quello che è stato un lungo e glorioso passato agonistico, del quale, comunque, la meccanica non condivideva il cambio quattro marce, anche se completamente sincronizzate; la versione sportiva della vettura aveva, infatti, un cambio a cinque marce ZF, perfettamente intervallate. Numerose ricerche e molte prove furono necessarie per ottenere una ottimale stabilità, tanto su rettilineo quanto in curva, variando il camber delle ruote, sia posteriori sia anteriori, e regolando l'assetto, agendo sulle barre di torsione anteriori. ➤



Gli Interni della Jaguar E Type Fixed Head del 1961. Per la forma dei sedili i progettisti si sono lasciati ispirati dai caccia Supermarine Spitfire. Sotto, il Castello motore e la scocca. Una soluzione costruttiva robusta, leggera e di facile produzione: in altre parole un capolavoro. Il motore di un Supermarine Spitfire mentre viene montato sul castello motore imbullonato sul paraframma.



Una primissima serie bianca con interni rossi e cappotte nera bordata di rosso.

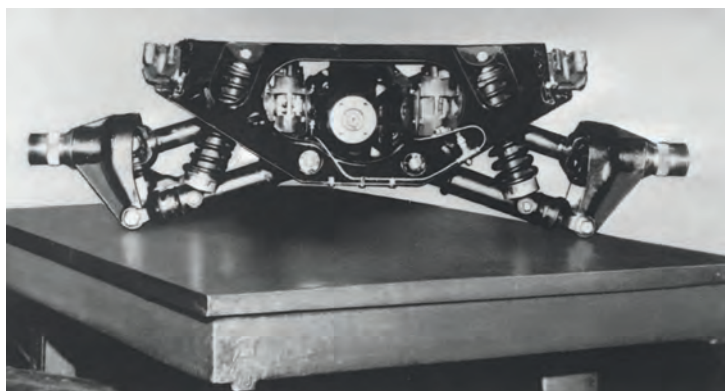
In curva, risultò azzeccata la scelta delle sospensioni posteriori indipendenti: il retrotreno, un vero e proprio gioiello di ingegneria progettato da Bill Heynes, che era così efficiente ed ergonomico da essere adottato su tutti i modelli della linea per ventisette anni, era costituito da un unico blocco di semiassi, di cui due avevano anche la funzione di bracci oscillanti, ammortizzatori e molli, due per parte, e dai dischi dei freni. Peraltro, la scelta progettuale di montare i dischi dei freni vicini al differenziale, anche questa derivata dal mondo delle competizioni, consentiva di diminuire notevolmente la massa oscillante che gravava sulle ruote posteriori, garantendo aderenza e riduzione delle vibrazioni nelle curve con fondo stradale irregolare: ottimo per le curve della 24 Ore di Le Mans, utile sui fondi stradali delle strade urbane ed extraurbane.

La frenata, ancora non del tutto efficiente, era garantita da un servofreno Dunlop: un impianto idraulico servoassistito dalla depressione creata dal motore. Sarebbe stato molto più efficiente se dischi e pinze fossero stati di dimensioni maggiori e ventilati, come fu per la Ferrari 250 GTO, concepita un anno dopo, necessari quando si viaggia veloci. Ad alta velocità, infatti, la macchina dava la sensazione che il volante diventasse più leggero, ma, comunque, preciso e diretto, per il sistema a cremagliera, e sicuro, grazie allo snodo con giunto cardanico. Ma quella della leggerezza non era solo una sensazione: a quei tempi, Malcom Sayer, il progettista della carrozzeria, era ossessionato dal bisogno di ridurre al massimo l'attrito con l'aria, curando il profilo aerodinamico e riducendo la sezione frontale: dopo arriveranno gli spoiler, che avrebbero migliorato l'aderenza, utilizzando l'aerodinamica. E pensare che Malcom Sayer aveva male interpretato il poco pronunciato spoiler posteriore della GTO, ritenendolo un sistema, concepito dalla Ferrari, per evitare il ritorno dei fumi di scarico in abitacolo!

Sportività e lusso, fascino e gusto, aggressività ed eleganza, nella piena armonia di caratteristiche difficili da avere in un unico progetto. In questo consiste il capolavoro di Malcom Sayer, degli altri ingegneri provenienti dal mondo aeronautico e della lungimiranza di William Lyons, che produsse e vendette 141.148 esemplari in tutto il mondo, a prezzi concorrenziali rispetto a vetture di altri marchi della stessa classe. Questi contenuti tecnici e stilistici hanno contribuito a rendere la Jaguar E Type una delle vetture più belle di sempre, elegante e aggressiva come un vero giaguaro. Anche se William Lyons nel 1949 aveva dimenticato gli occhiali a casa, aveva visto chiaro e, soprattutto, lontano. ■

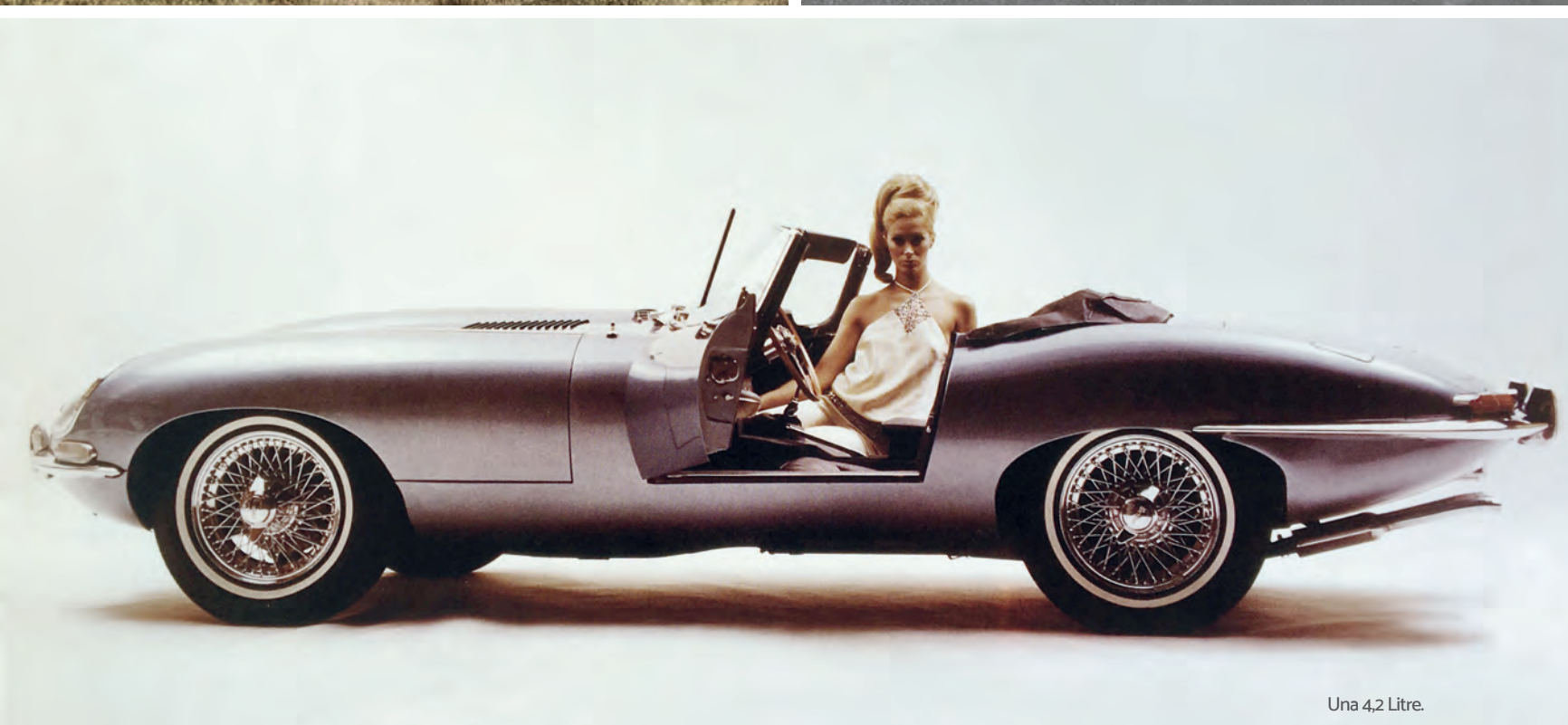
BIBLIOGRAFIA

"Jaguar E Type. The Definitive History" - di Philip Porter
 "Factory-original Jaguar E Type" - di Audrey Dittlev Clausager
 "Jaguar Sport e Tradizione" - di Bernard Viart e Michel Cognet



Il retrotreno della E Type poteva essere smontato in pochi minuti e, poggiato su un banco di lavoro, risultare accessibile da ogni lato. A destra, prova di crash test con impatto frontale: alto il grado di assorbimento di energia dell'avantreno, che permette all'abitacolo di rimanere indeformato.

Sotto, a sinistra, una seconda serie versione americana con ruote a fascia bianca e luci e catarifrangenti laterali di serie. A destra, la stupenda linea della Coupé.

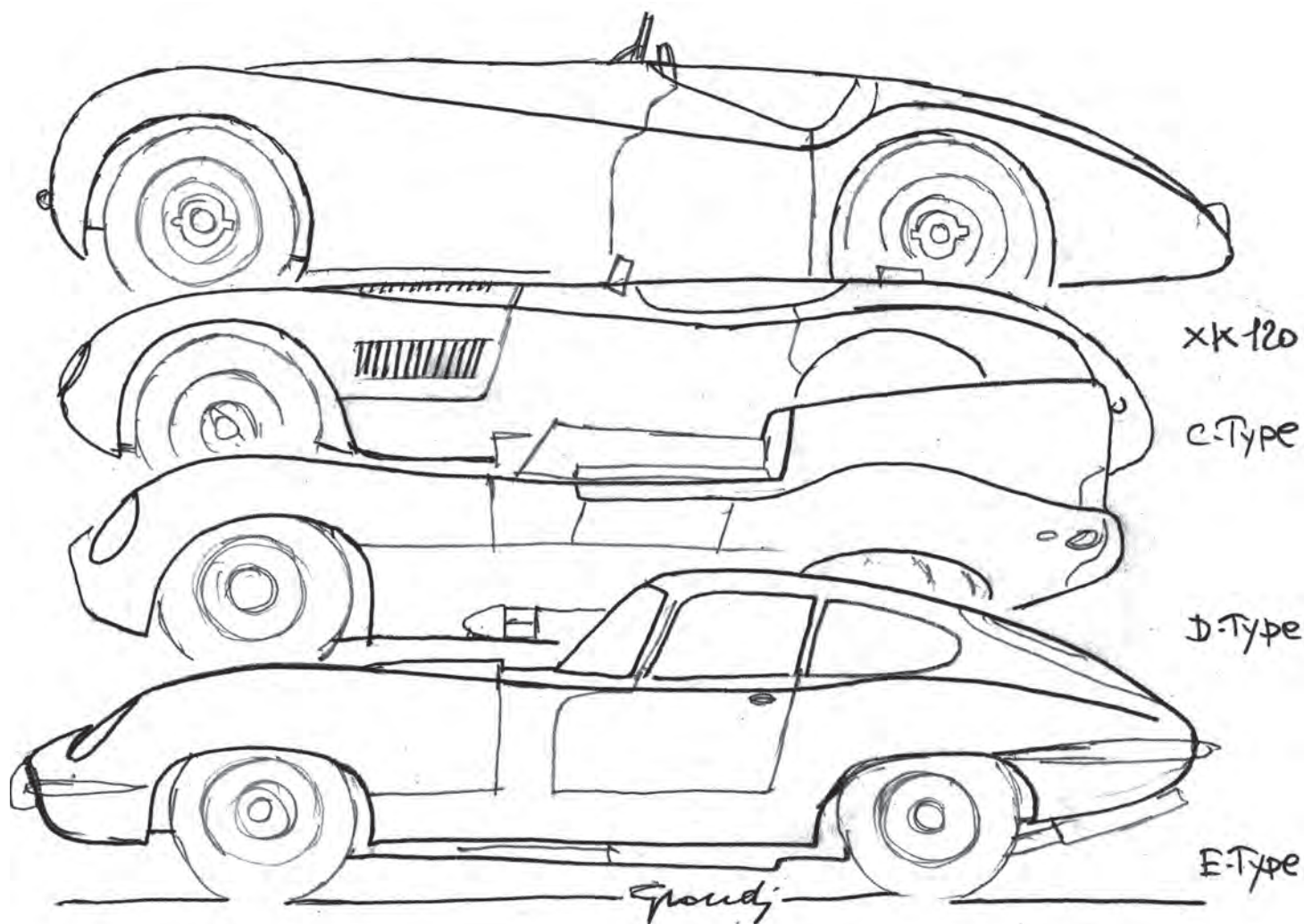


Una 4,2 Litre.

JAGUAR E TYPE, LA GENESI DI UNA FORMA

COME NASCE UN MITO COME QUELLA DEFINITA DA MOLTI LA MACCHINA PIÙ BELLA DEL MONDO?
LO SCOPRIAMO ATTRAVERSO IL RACCONTO E LA MATITA DI MASSIMO GRANDI

Testo e illustrazioni di Massimo Grandi



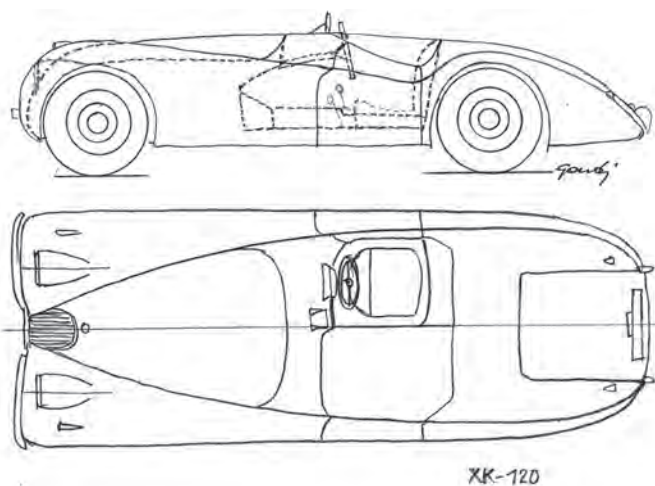
L grande potere di attrazione, di suggestione e di seduzione della Jaguar XK-E è indiscutibile, fissato nel tempo, intramontabile e sempre attuale, ma dietro la sua immagine si nasconde una storia, una coerente genesi e soprattutto un grande designer: Malcom Sayer.

Per comprenderne e apprezzare questa storia occorre ritornare al 1951, quando l'attività agonistica della Jaguar è rappresentata dal modello XK 120, soprattutto nella versione roadster.

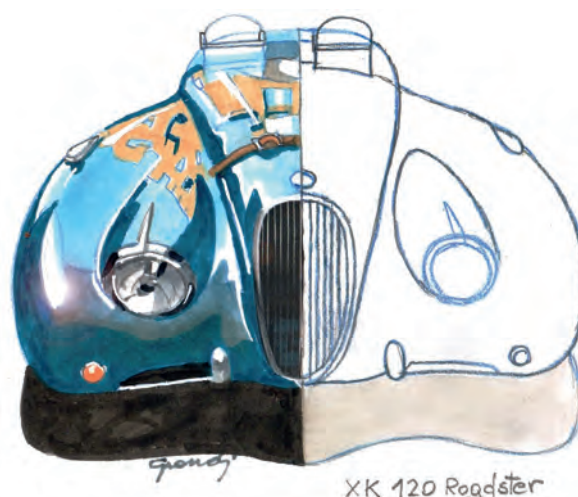
Il design di questa vettura, come la sua architettura a longheroni e traverse, per quanto armonioso ed elegante è comunque riferibile a uno schema più che tradizionale consolidatosi tra gli anni '30

e '40 con una carena centrale al quale si integrano i volumi dei parafranghi ancora però ben definiti.

Alla Jaguar ci si rese conto che la XK 120 avrebbe avuto le caratteristiche di una vera vettura da competizione di successo se si fosse potuto risparmiare sul peso e migliorare l'aerodinamica. Di conseguenza, Lions fu convinto da Heynes e dal direttore del dipartimento di servizio, Lofty England, della necessità di progettare un'auto da destinare esclusivamente alle corse. Per ridurre il peso, fu scelto e progettato da Bob Knight un telaio triangolare multi tubolare. La carrozzeria fu progettata da Malcolm Sayer, che si era unito all'azienda provenendo dall'industria aeronautica: la Bristol



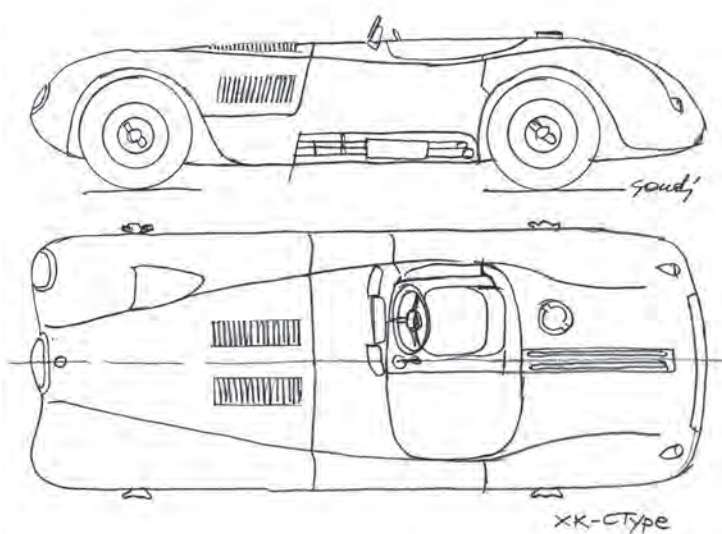
XK-120



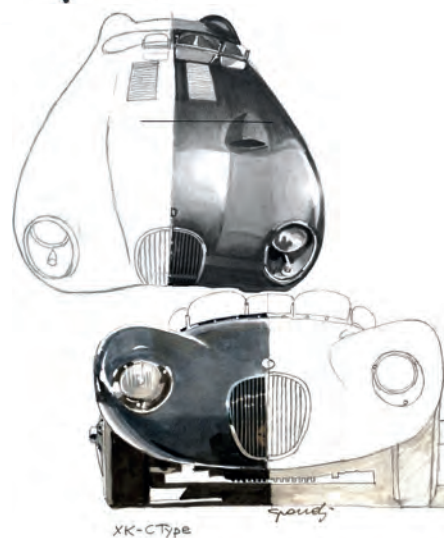
XK 120 Roadster



XK-C Type



XK-C Type



XK-C Type

Aeroplane Company, dove aveva lavorato durante tutta la Seconda guerra mondiale e dove aveva appreso i segreti della scienza aerodinamica non solo per gli aerei ma anche per i mezzi terrestri. Così nasce la XK 120C, più generalmente nota come C-Type.

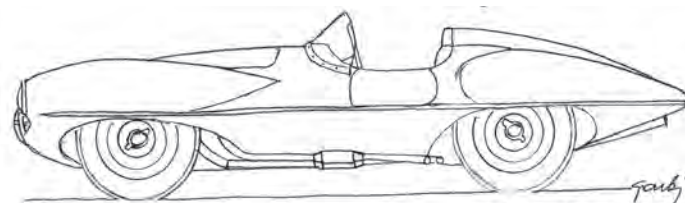
Al tradizionale telaio a longheroni si sostituisce un telaio tubolare, il che permette a Sayer di rivedere complessivamente la scocca in termini aerodinamici. Non è una vera rivoluzione formale, ma pur esprimendo una diretta discendenza dalla 120 essa introduce un corpo più compatto, grazie anche a una lunghezza e un passo ridotti, una scocca definitivamente integrata con parafranghi, fari e calandra, una linea pulita e fluente, man-

tenendo al contempo l'impostazione con posto guida molto arretrato e un cofano lungo e aggressivo: il racconto della genesi della E-Type è iniziato.

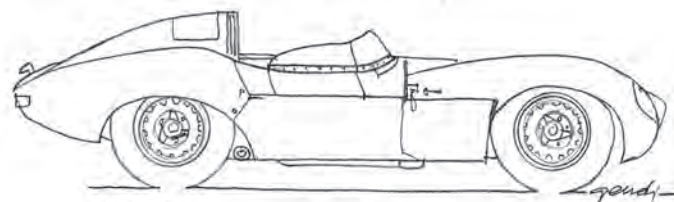
La Jaguar C-Type fu prodotta dal 1951 al 1953 imponendosi in numerose ed importanti competizioni, mentre nel 1952, in Italia, la dirigenza dell'Alfa Romeo decise di produrre delle versioni da competizione del suo nuovo modello 1900 producendo per le categorie Turismo la T e per la classe sport la 1900 CS2, subito soprannominata "disco volante" per la sua forma biconvessa molto originale, capace però di esprimere un CX estremamente basso del valore di 0,25.



Alfa Romeo 1900 C52 "Disco Volante"



Alfa Romeo 1900 C52



XK-D Type

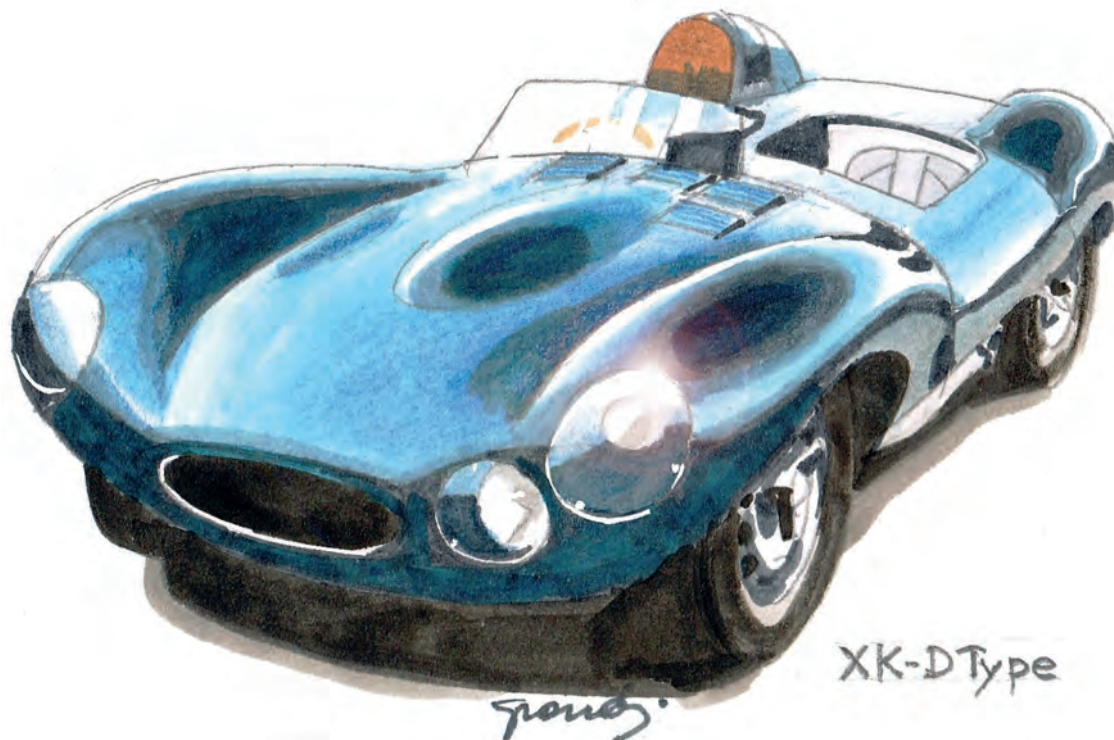
Sayer non era uno stilista, ma un vero designer, molto addentro ai problemi e agli sviluppi della aerodinamica e senza dubbio aveva modo di conoscere il lavoro di Satta Puliga, Colombo, Chiti e della Touring Superleggera.

Nel 1954, infatti, con la nascita della D-Type, si compie la vera rivoluzione: le forme verificate nella galleria del vento del MIRA (Motor Industry Research Association) si arrotondano e si compattano definitivamente, modellandosi letteralmente sullo scheletro della meccanica. I parafranghi si disegnano sulle ruote con sensuose bombature, il cofano si abbassa, la presa d'aria anteriore è bassa, orizzontale e ovale senza alcuna griglia esterna, l'intero frontale si solleva in un sol pezzo con parafranghi e cofano per dare libero accesso al motore.

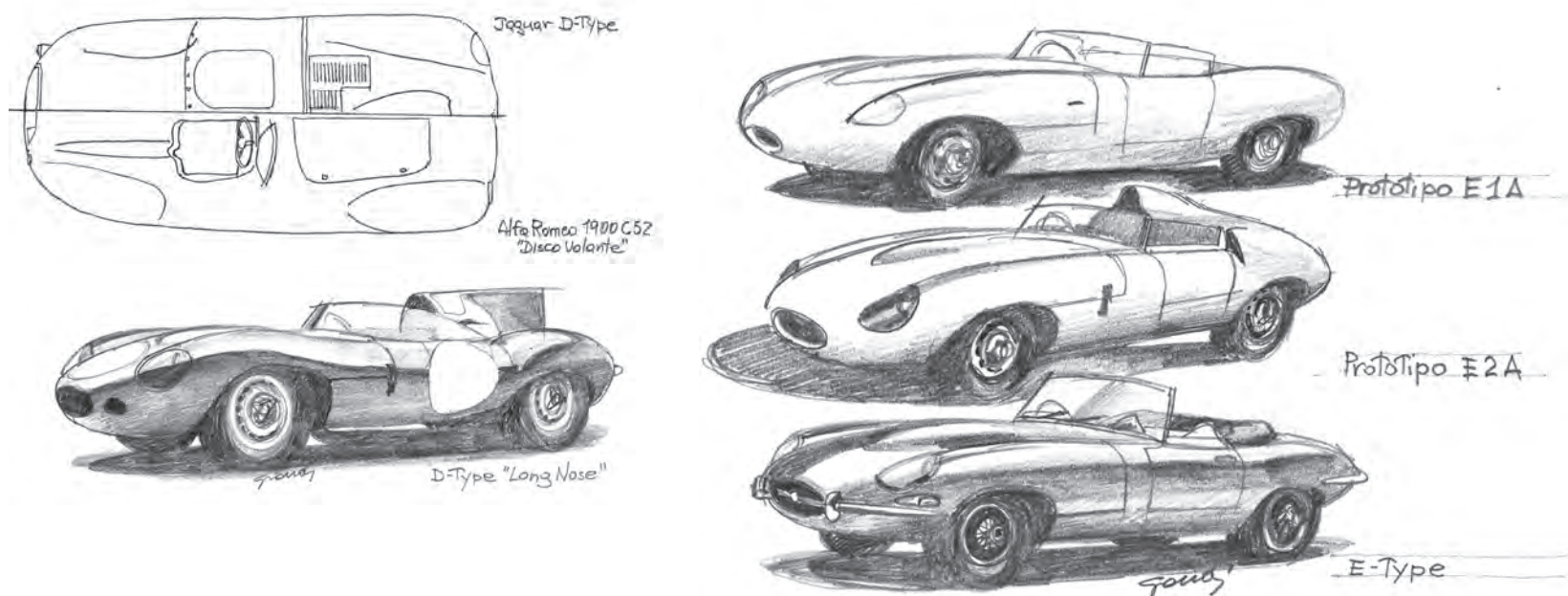
Ora, se osserviamo la D-Type e la "disco volante" roadster non si possono non rilevare le assonanze di modellato, basti confrontare tra i profili di contorno delle due auto, quasi identici. Le stesse assonanze che ritroviamo nella versione stradale della D Type, la XK-SS.

Ma l'evoluzione non si ferma qui. Nei mesi successivi al suo debutto i tecnici inglesi procedettero ad alcune modifiche tecniche per migliorarne le prestazioni e l'affidabilità. Anche la carrozzeria fu modificata da Sayer. Essa fu ulteriormente "pulita" e lisciata nella parte superiore e anche il frontale venne allungato e modificato rivedendo anche la forma delle carenature dei fari: era la XK C-Type "long nose".

Nel 1958 la Jaguar iniziò a pensare a una nuova vettura che so-



XK-D Type



stituì la D-Type. Furono prodotti, disegnati ancora da Sayer, due prototipi E1A e E2A, ma un cambio di regolamenti tecnici li rese inutilizzabili e quindi mai ufficialmente presentati in gara, ma essi divennero la prefigurazione della nuova E stradale.

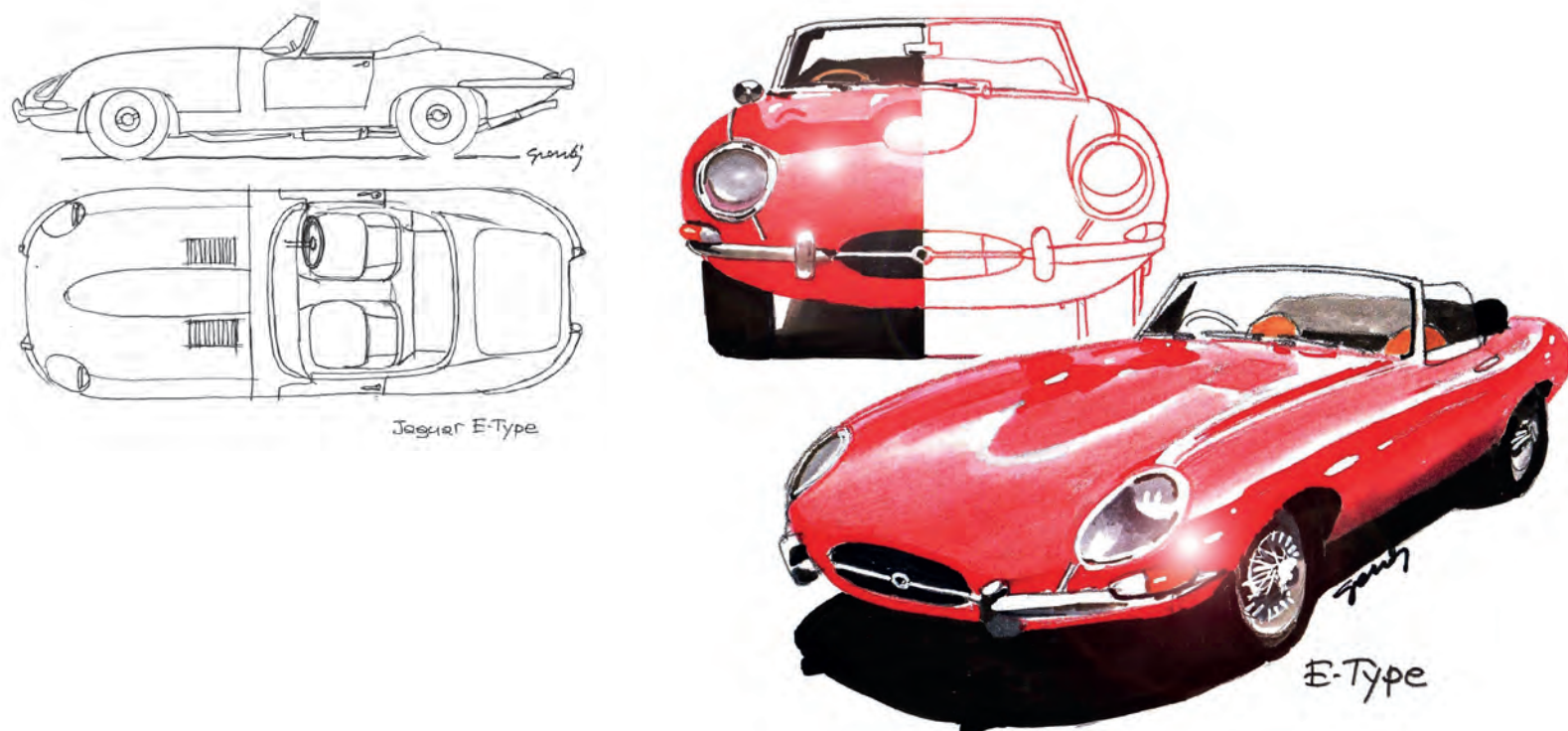
Come è avvertibile, da questi prototipi le forme della E-Type sono una geniale evoluzione della D "long nose", nate per migliorare le sue prestazioni agonistiche in termini di aerodinamica: l'anteriore si allunga ulteriormente, arretrando ancora l'abitacolo e distendendo le muscolature dei parafranghi.

La E-Type in realtà fu concepita come vettura stradale Gran Turismo, quindi un compromesso fra prestazioni, confort, guidabilità e robustezza, ma nel 1961, quando fu presentata al Salone di Ginevra, con le sue forme, rese "vecchie" tutte le altre, fissandosi

nella storia per il suo design, come una delle più belle vetture mai costruite.

Certamente la D-Type long nose era già un componimento plastico notevole, vera e degna progenitrice della E, ma è incredibile come l'abilità di Sayer sia riuscita a comporre una ulteriore risoluzione armonica forzando letteralmente il gioco delle proporzioni e dei volumi capaci di esprimere insieme potenza, velocità, lusso e sensualità, una combinazione che molto raramente troviamo nella storia dell'auto e del car design.

In questa ultima immagine ho voluto mettere in sequenza i profili della 120, della tipo C, della tipo D e della tipo E evidenziando le linee maestre per rimarcare un'ultima volta la genesi progressiva e le evoluzioni della forma della nostra XK-E Type. ■



L'EREDE NASCOSTA

PRESENTATA NEL 1965, LA PORSCHE 912 COLMA IL VUOTO LASCIATO DALLA 356, ALLA QUALE MOLTI AFFEZIONATI CLIENTI NON SI RASSEGnano A RINUNCIARE PER LA 911 A 6 CILINDRI, SEPPUR PIÙ EVOLUTA E MODERNA. COSÌ, CON UN COLPO DI GENIO, SI MONTA IL "VECCHIO" 4 CILINDRI SULLA NUOVA SCOCCA E NASCE LA 912

di Matteo Comoglio



AL Salone internazionale dell'Automobile di Francoforte del 1963 viene presentata la Porsche 901 (successivamente 911). Le differenze più evidenti rispetto alla capostipite 356 sono davvero molte: oltre alla bellissima linea che appare come una naturale evoluzione, è una vettura completamente nuova, quasi futuristica. L'aerodinamica è decisamente migliorata, il passo è aumentato e le dimensioni più generose portano a un abitacolo più grande e confortevole. Ma è soprattutto sotto la nuova "pelle" disegnata da "Butzi" Porsche, che si trovano le novità maggiori, tra le quali un assale anteriore McPherson, freni a disco su tutte e quattro le ruote (appaiono contestualmente nel settembre '63 sulla 356C), ma soprattutto un propulsore a 6 cilindri contrapposti con albero a camme in testa e raffreddamento ad aria che eroga una potenza di 130 CV. L'entusiasmo con cui viene accolta quest'ultima creatura di Porsche è notevole e il fascino della vettura conquista un pubblico molto vasto e trasversale. Ma vi è anche una parte di clienti che, abituata a prezzi più bassi e

più tradizionalista, non rimane del tutto soddisfatta e continua ad acquistare la 356, che rimane ancora in produzione. La possibilità che molti potenziali acquirenti della 911 vengano scoraggiati dal prezzo elevato si fa sempre più concreta e così, nel 1965, si risolve il problema ideando un nuovo modello con estetica della 911 ma meccanica meno raffinata e più economica. Si monta il collaudatissimo 4 cilindri boxer raffreddato ad aria dell'ultima 356 SC di 1.582 cm³ con potenza portata da 95 a 90 CV, che garantisce durevolezza e bassi costi d'esercizio. Questa nuova auto si affianca così alla 911 e viene denominata in modo molto pragmatico e teutonico "912". La nuova Porsche 912 viene quindi presentata nell'aprile del 1965 al prezzo di 16.250 marchi in versione coupé, ovvero 200 in meno dell'ultima 356 SC. I primi esemplari sono consegnati pochi mesi dopo la presentazione ed è subito un grande successo. I clienti Porsche avevano apprezzato molto la qualità costruttiva e l'abitabilità interna della 911, che si ritrova ora anche sulla 912, praticamente immutata, a un prezzo inferiore. ➤

Il cruscotto della prima 912 a tre strumenti.



Il posteriore, da notare la scritta in corsivo posizionata in basso a destra.

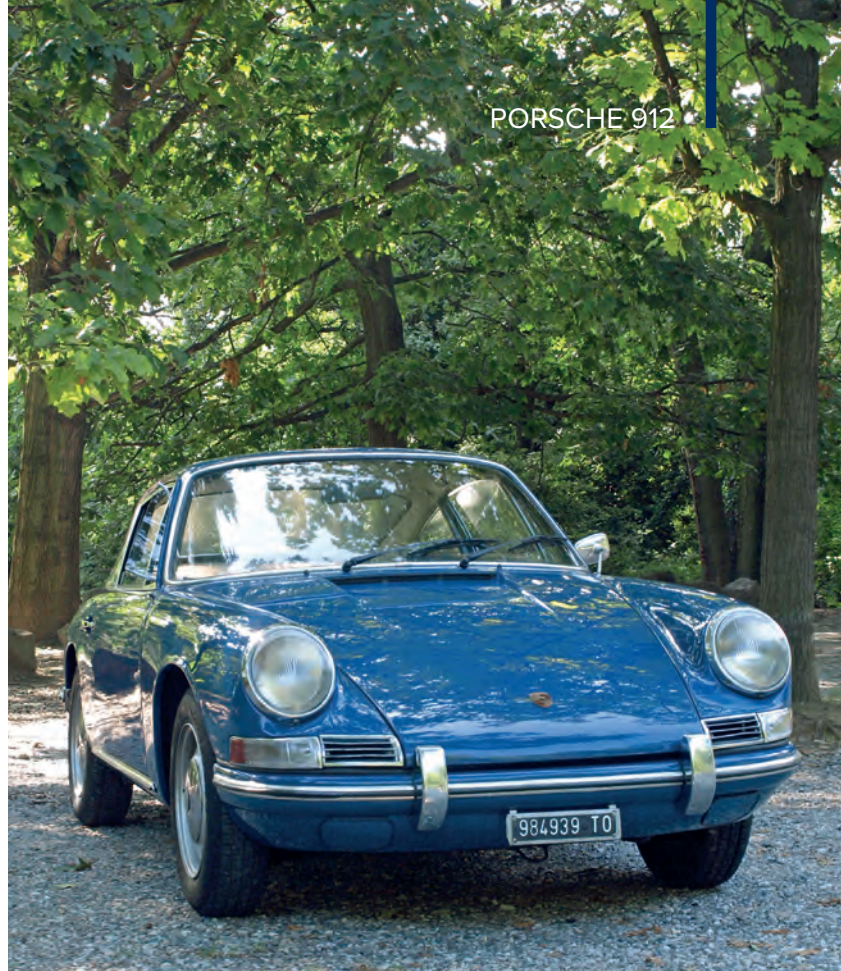


La linea pura e pulita della 912 è la stessa della 911.



Esternamente la 912 mostra la stessa scocca della 911, allestita in modo identico, con l'unica differenza nella scritta identificativa sotto la griglia del cofano posteriore. A richiesta sono disponibili i fendinebbia, vari tipi di rostri (a seconda dei mercati di destinazione); di serie vengono montati dischi in acciaio con canale 4,5 e diametro 15 con coprimozzo cromato (successivamente con canale da 5,5 pollici). La differenza percepibile è negli interni, semplificati rispetto a quelli della 911. Il divanetto posteriore è incassato e diviso in due, con spazio sufficiente per due adulti; anteriormente il vinile e la plastica sostituiscono il rivestimento in legno del cruscotto, gli strumenti sono tre invece di cinque (mancano orologio e indicatore di temperatura e pressione dell'olio). In ogni caso la vettura è dotata di molti "tocchi di finezza", e niente di veramente necessario è dimenticato. Ad esempio i tergicristalli dispongono di 3 velocità, esistono lo sbrinatori del lunotto posteriore, le luci di retromarcia e il lampeggio degli abbaglianti. Ma la vera, sostanziale differenza risiede nel motore.

Come già detto la 912 monta un 4 cilindri boxer raffreddato ad aria di 1.582 cm³ e potenza di 90 CV; l'alimentazione avviene tramite due carburatori Solex doppio corpo e la potenza massima è erogata a 5.800 giri. Il cambio a 5 marce è disponibile come optional, a pagamento. I quattro freni a disco sono identici a quelli del 911, molto potenti e praticamente esenti da affaticamento, lo sterzo è preciso e leggero. Gli pneumatici Dunlop SP, prodotti in Germania, lavorano in armonia con le sospensioni e garantiscono una perfetta tenuta su tutti i fondi. Varie riviste effettuano prove sulla 912, che risulta un'auto facile da condurre, meno scorbutica della 356, molto sensibile alle correzioni di sterzo, ma con poca tendenza ad "intraversarsi". Nonostante la potenza inferiore, la 912, sotto certi aspetti, si comporta meglio della sorella maggiore 911: il notevole risparmio di peso (50 kg) la rende più precisa nella guida con una minore tendenza al sovrasterzo grazie anche a una ottimale distribuzione dei pesi. Oltre a questi vantaggi, l'aerodinamica favorevole le permette di raggiungere la velocità massima di 191 km/h e una accelerazione da zero a 100 km/h in 11,6 secondi. Gli appassionati Porsche lamentano però ancora l'assenza di una 911 scoperta, che raccolga l'eredità della vecchia 356 cabriolet. Il non disporre di una vettura del genere in listino deriva dal fatto che la legislazione di quegli anni è in continua evoluzione e le auto convertibili sembrano non avere un futuro roseo per questioni di sicurezza. Si cerca perciò di aggirare il problema con una soluzione di compromesso che si rivela vincente e molto apprezzata. Nasce così l'allestimento "Targa", in onore della famosa Targa Florio: sulla linea di cintura dietro al punto di chiusura delle portiere vengono montati un roll-bar rivestito in acciaio inossidabile opacizzato, un tetto asportabile e ripiegabile in tessuto vulcanizzato e un lunotto posteriore in materiale plastico morbido, che successivamente verrà sostituito da quello in cristallo. Questo allestimento è offerto, a partire dal novembre 1965, anche sulla 912 e diventa subito un successo commerciale. La carreggiata anteriore passa a 1351 mm e quella posteriore a 1331 mm, in ogni caso più strette della 911. Per la casa di Stoccarda l'ottimo risultato dei due modelli si trasforma in una vera boccata di ossigeno in un momento nel quale gli investimenti per il lancio della 911 sono stati ingenti. Proprio una 912 Targa sarà la 100.000 Porsche prodotta, e uscirà dalla catena di montaggio con la livrea della Polizia. Inizialmente si stabilisce una quota di produzione del 12,7% del modello Targa, ma presto diventa insufficiente per coprire la grande richiesta. In poco tempo si scopre anche che il modello a 4 cilindri si vende molto più facilmente di quello a 6 cilindri e nel 1966, su 13.000 auto costruite, 9.000 sono 912. Ma a Zuffenhausen sono tutti lieti di risolvere problemi positivi legati al successo della vettura.



Il frontale moderno e sportivo.
Le doti sportive della 912 nulla avevano da invidiare
a molte sportive dell'epoca anche più care.



PORSCHE 912

Questo stupendo esemplare del 1968 appartiene all'ultima serie della 912, da notare la scritta spostata centralmente.



Da sinistra, la targhetta identificativa.
La completa strumentazione.
Sotto, da sinistra, il cerchio in acciaio
con la coppa cromata.
Il cofano posteriore.
Lo splendido logo originale.





Il cruscotto.
Sotto, da sinistra, i comodi e poco sportivi sedili anteriori.
I posti posteriori. I pannelli porta.



È così, dal 1966, la 912 segue l'evoluzione della 911 ed è costantemente migliorata in tanti piccoli particolari, sia estetici sia meccanici. In particolare una delle modifiche più evidenti riguarda gli interni ed è applicata dopo il 1966 identificando le 912 "A". Le differenze sono nel volante di foggia leggermente diversa e nell'adozione dei cinque strumenti e in alcune modifiche al trattamento della finitura della plancia. Meccanicamente si interviene sulle tarature dei carburatori e i filtri aria diventano più grandi. La strumentazione l'anno successivo, seguendo l'evoluzione della 911 diventerà poi a sfondo nero. A partire dai modelli '68 si rendono disponibili i cerchi in lega fucinati "Fuchs" come optional con pneumatici 165x15 o

185/70x15. Inoltre, curiosamente, erano disponibili anche i cerchi Fuchs da 14" con pneumatici 185x14, mutuati dalle 911E. Nonostante il riscontro positivo di vendite, nel 1969 si decide di porre fine alla storia della 912 dopo quasi 30.000 esemplari prodotti, non per questioni di marketing o per dare più visibilità alla sorella maggiore 911, ma per l'idea della Volkswagen di concepire, insieme alla Porsche, una sportiva "popolare" che si chiamerà "914". Ma la storia della 912 non si conclude qui. Nel 1975 cessa la produzione del modello 914, giunto a fine carriera e destinato a essere sostituito da una vettura di concezione più moderna. Il mercato americano sentirà, però, la mancanza di una Porsche a 4 cilindri dal prezzo abbordabile. ➤

Da sinistra, La predisposizione per i fendinebbia. Il propulsore a 4 cilindri 1.6 con 90 CV. La targhetta con il codice colore posizionata sul montante.



Ecco perché si decide di tornare alla vecchia ricetta della 912: scocca della 911 prodotta in quegli anni e motore boxer a 4 cilindri (quello dell'ultima 914/4 con cilindrata di 2 litri) con l'aggiunta della sigla E che sta per "Einspritzung" ovvero "iniezione". Proprio l'iniezione rappresenta la novità di questo modello, che ha 86 CV, ma, a causa dell'aumento di peso, non supera i 175 km/h. La 912E viene prodotta solo per il mercato statunitense, in quasi 2.100 unità, e con lei termina definitivamente la storia della 912.

Si ringrazia l'amico Dario di TOMINI per la disponibilità e il tempo dedicato.

La 912 termina la sua carriera nel 1969.



La 912 E prodotta per il mercato americano.



SCHEDA TECNICA

(fra parentesi i dati della 912E)

MOTORE: Posteriore a sbalzo, 4 cilindri boxer, raffreddamento ad aria forzato. Cilindrata 1.582 cm³ (1.971 cm³), potenza massima 90 CV a 5.800 giri/minuto (86 a 4.600 giri/minuto), alesaggio e corsa 74x82,5 mm (71x94 mm); rapporto di compressione 9,3:1 (7,6:1), alimentazione attraverso due carburatori doppio corpo Solex (iniezione Bosch L-Jetronic)

TRASMISSIONE: Trazione posteriore, cambio manuale a 4 marce (a richiesta 5 marce) più retromarcia, rapporto al ponte 7,31:1

STERZO: ZF a vite e rullo, (a vite e rullo)

CARROZZERIA Telaio a scocca portante

FRENI: A disco, anteriore diametro 243 mm, posteriore 235 mm (anteriore 289 mm, posteriore 281 mm)

SOSPENSIONI: Molle ed ammortizzatori

RUOTE : 4,5x15", successivamente 5,5x15" Pneumatici 165x15" o 185/70x15"

DIMENSIONI E PESI: Passo 2.651 mm, dal 1969 di 2.714 mm (2.726 mm), lunghezza 4.163 mm (4.292 mm), larghezza 1.610 mm (1.610 mm), altezza 1.320 mm (1.341 mm), peso a vuoto 950,2 kg (1.086 kg)

PRESTAZIONI: Accelerazione 0-100 km/h 11,6 secondi (13 secondi), velocità massima 191 km/h (175 km/h)



L'eternità è di chi ama.

Ci sono storie d'amore che riescono ad annullare il tempo.
La loro forza nasce da una bellezza che va oltre le mode e da una cura
che va oltre la passione. Perché non importa quanta strada hai fatto
con la tua Porsche: ti andrà sempre di proseguire il viaggio.

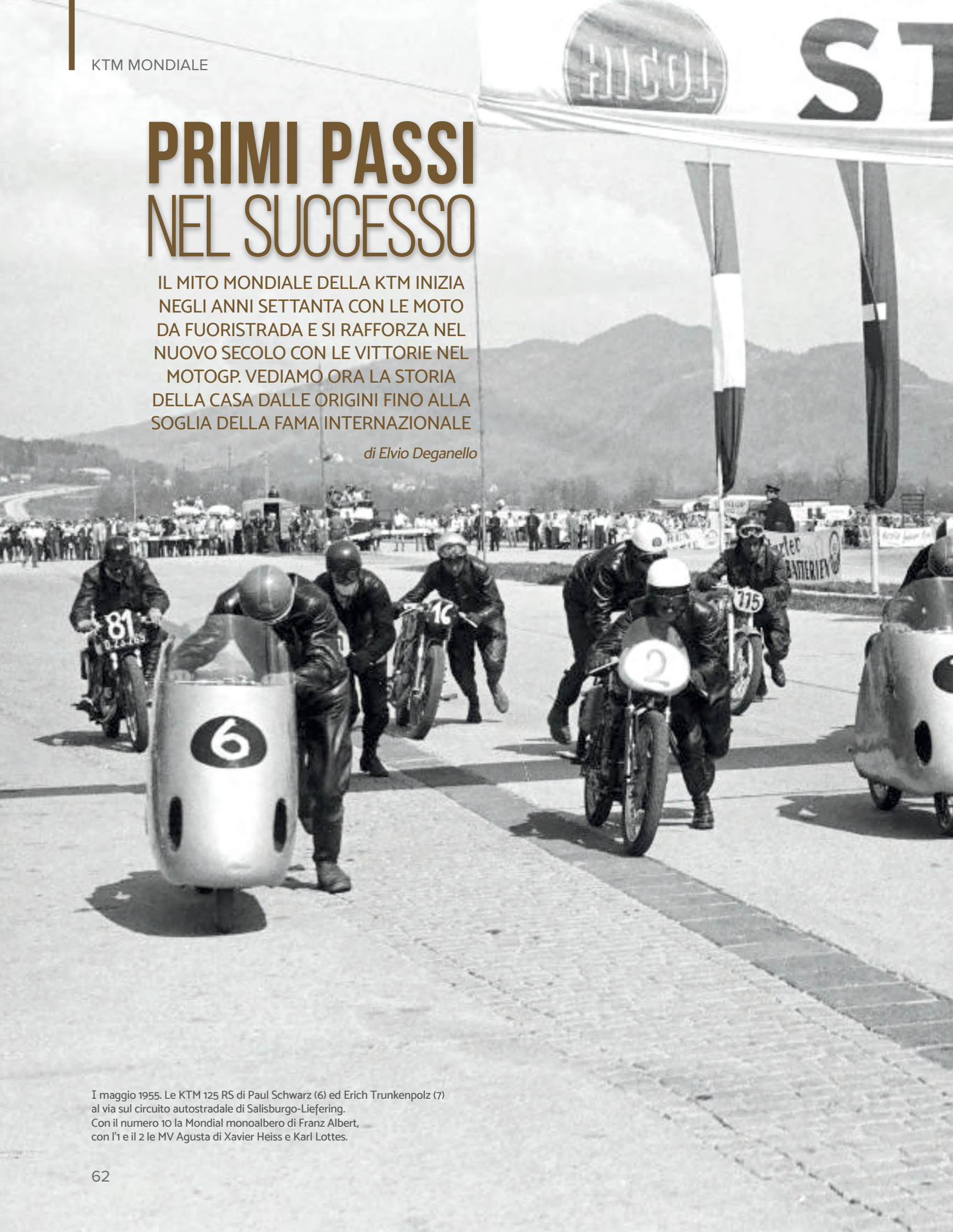


PORSCHE

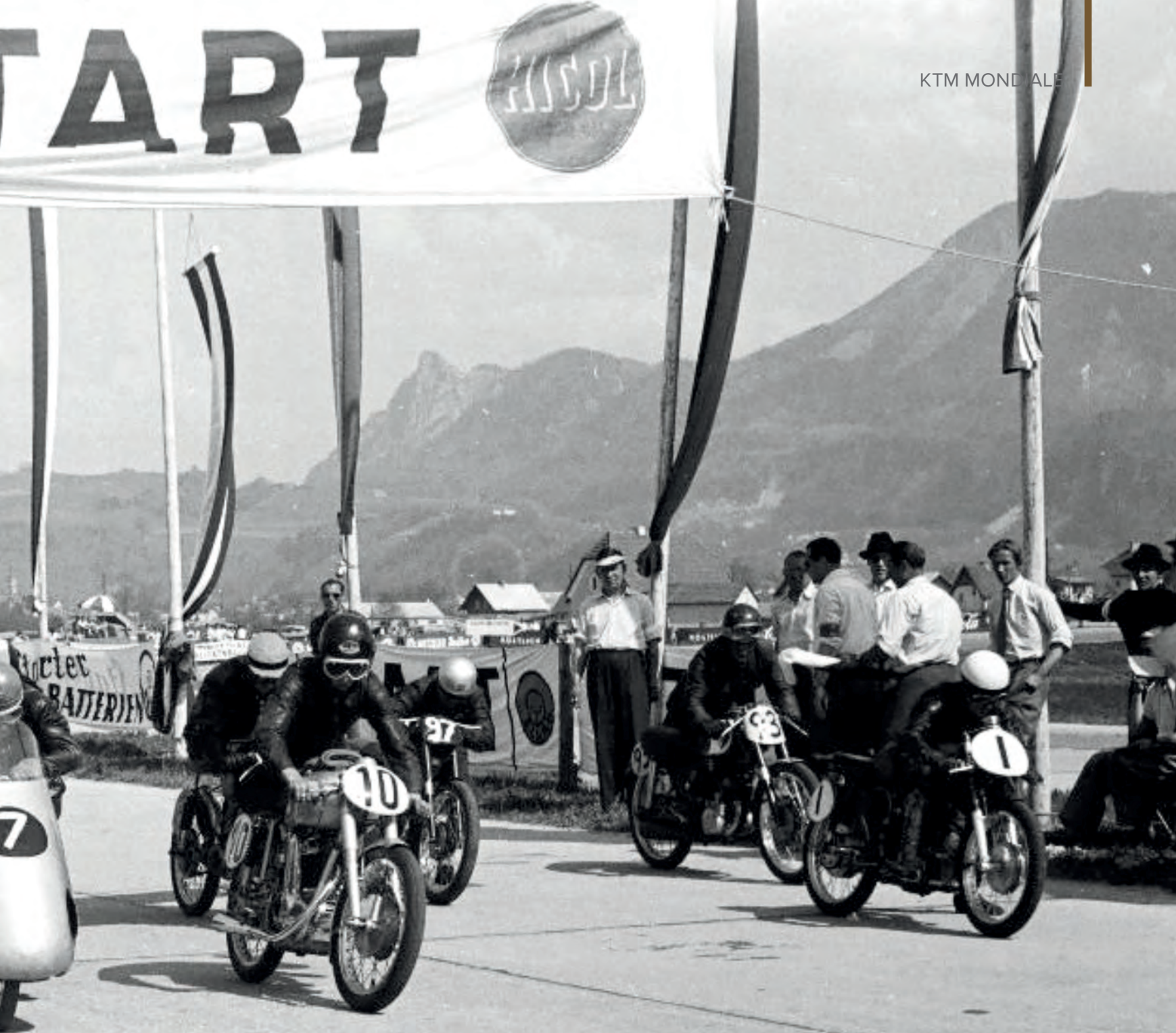
PRIMI PASSI NEL SUCCESSO

IL MITO MONDIALE DELLA KTM INIZIA
NEGLI ANNI SETTANTA CON LE MOTO
DA FUORISTRADA E SI RAFFORZA NEL
NUOVO SECOLO CON LE VITTORIE NEL
MOTOGP. VEDIAMO ORA LA STORIA
DELLA CASA DALLE ORIGINI FINO ALLA
SOGLIA DELLA FAMA INTERNAZIONALE

di Elvio Deganello



I maggio 1955. Le KTM 125 RS di Paul Schwarz (6) ed Erich Trunkenpolz (7)
al via sul circuito autostradale di Salisburgo-Liefering.
Con il numero 10 la Mondial monoalbero di Franz Albert,
con l'1 e il 2 le MV Agusta di Xavier Heiss e Karl Lottes.



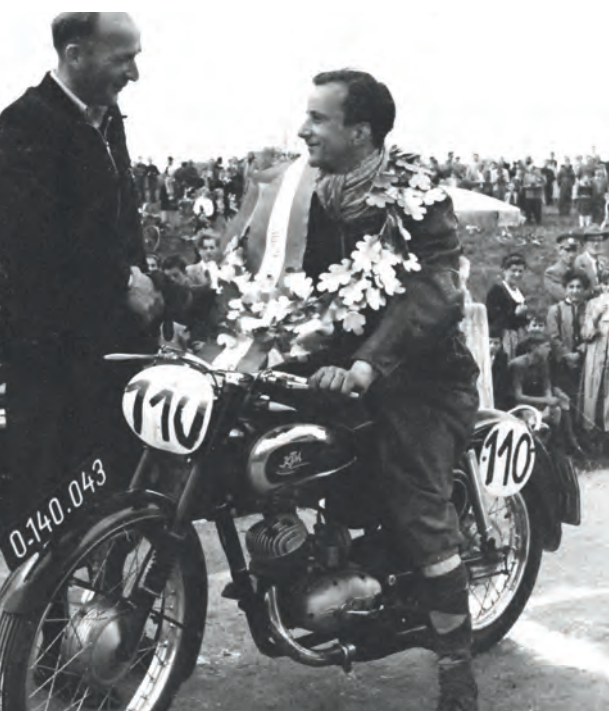
Prima della “svolta di Penton”, magistralmente descritta da Franco Daudo nel numero di agosto 2020 de La Manovella, le vicende della KTM si svolgono in Austria, perciò sono poco note all'estero ed esplorarle è stuzzicante. Tutto inizia nel 1951 quando Joahann “Hans” Trunkenpolz è socio della Moser & Co che ricondiziona veicoli anteguerra e suo figlio Erich di 19 anni gareggia con una DKW 250 GP del '36 rimessa in efficienza. Il senso degli affari e la passione per le moto, li spinge a immaginare una “due ruote” che soddisfi le rinate esigenze del trasporto individuale. Per realizzarla cercano competenze e contatti fra gli amici

delle corse. Così ottengono dalla Rotax la fornitura del motore Type L 98 a due tempi di 98 cm³ con 3 CV, l'avviamento a strappo e il cambio a due marce; lo dispongono su un telaio mono culla, rigido dietro ma con la forcella telescopica davanti e quando completano il prototipo, lo provano nelle corse perché nella penuria del dopoguerra tutto ciò che ha le ruote è buono per gareggiare. Il modello di serie debutta il 15 marzo 1953 nella Fiera di Vienna con il nome KTM R 100. L'avvio della produzione è possibile grazie anche al denaro portato da Ernst Kronreif, pilota e amico dei Trunkenpolz. ➤



Una delle prime KTM R 100 dette "Moser", riconoscibile dallo stemma con la tigre. Monta il motore Rotax Typ L 98 di 98 cm³ che ha la potenza di 3 CV, l'avviamento a strappo e il cambio a due marce con comando sul manubrio.

La R 100 è economica e robusta, ha immediato successo e in autunno la produzione passa da 3 a 6 esemplari per giorno. Intanto nasce la R 125 Tourist con il motore Sachs 125 SM51 che ha 6,1 CV, il cambio a 3 marce, l'avviamento a pedale e le sospensioni anche dietro. Il nuovo modello piace e nell'autunno 1954 la KTM festeggia il 1000° esemplare. Come dice il nome, la "Tourist" non è fatta per correre, ma si fa onore nello sport con Erich Trunkenpolz e con un gruppo di giovani piloti che restano fedeli al marchio e nel tempo contribuiscono a sviluppare i modelli da corsa. Alcune R 125 Tourist sono preparate per le maratone di regolarità austriache, che si svolgono su percorsi accidentati non per scelta degli organizzatori, ma per il pessimo stato delle strade nel dopoguerra.



Sopra, a sinistra, Erich Trunkenpolz premiato per la vittoria di classe ottenuta il 2 maggio 1954 sul circuito stradale di Hallein in sella a una KTM R 125 Tourist dotata di un motore Sachs con 6,1 CV e il cambio a tre marce. A destra, marzo 1955. Le moto della squadra KTM alla vigilia della salita di Höhenstrasse. Da sinistra: l'anteriore della KTM-MV 125 monoalbero di Paul Schwarz, la KTM-NSU Fox con Erwin Lechner in sella e, parzialmente nascosta, la 125 Tourist di Eduard Kranawettvogel.

Sotto, 1° maggio 1955. L'elegante furgone vetrinato allestito dalla carrozzeria Karl Schreiner & Söhne di Vienna rappresenta il successo della KTM nella parata che precede la corsa sul circuito autostradale di Salisburgo-Liefern.



IL MARCHIO KTM

Il significato di KTM è inequivocabile dal 1955, quando Ernst Kronreif si associa a Joahann "Hans" Trunkenpolz e l'azienda diventa Kronreif Trunkenpolz Mattighofen. Prima l'interpretazione più ovvia è Kraftfahrzeuge Trunkenpolz Mattighofen (Veicoli a motore Trunkenpolz Mattighofen), che è il marchio non registrato dell'impresa di Trunkenpolz a Mattighofen prima della guerra. Secondo l'interpretazione di Ernst Kussin, pilota di sidecar, amico e collaboratore di Trunkenpolz, K sta invece per Kussin, che partecipa al progetto della prima moto e trova i fornitori dei particolari per costruirla, mentre M sta per Moser, la società di Trunkenpolz nata dopo la guerra per rimettere a nuovo i veicoli danneggiati dal conflitto e costruire ricambi.



1951-1953



1954-1962



1962-1978



Erich Trunkenpoltz (n° 32) e Paul Schwarz (n° 33) riforniscono le loro KTM 125 RS per il Premio Terme d'Austria che si corre sul circuito stradale di Baden il 15 maggio 1955. Il motore monoalbero a camme in testa deriva dalle italiane MV-Agusta da Gran Premio.

PARIGI-VIENNA

Il 30 settembre 1954 tre "Tourist" danno dimostrazione di affidabilità ed efficienza compiendo in 21 ore e 41 minuti il viaggio da Parigi a Vienna che il treno Arlberg-Express copre in 24 ore. Nel 1955 Ernst Kronreif diventa socio dell'azienda e il denaro che porta consente di aumentare la produzione a 20 moto per giorno, di far allestire un elegante furgone-vetrina e una Porsche 356 con la scritta Renndienst (Servizio corse) e d'intensificare l'attività agonistica con tre "special": una con il motore NSU 125 Fox che sarà presto abbandonato, le altre con motori MV-Agusta 125 "monoalbero" che saranno aggiornati e rimarranno in attività fino al 1961. Le "RS" e le "Tourist" del '55 preparate per la regolarità hanno le sospensioni anteriori tipo Earles, che presentano lo svantaggio dell'assetto che varia in modo non lineare con la compressione delle molle, ma hanno il vantaggio dell'idraulica degli ammortizzatori, più evoluta di quella delle forcelle telescopiche dell'epoca. Un altro vantaggio, irrilevante per le corse, è il confort, così nel 1956 le forcelle Earles equipaggiano il nuovo modello R 125 Grand Tourist con il cambio a quattro marce. Le altre novità del 1956 sono lo scooter Mirabell con l'avviamento elettrico, le due medaglie d'oro conquistate da Egon Dornauer e Kurt Statzinger con le "Tourist" nella Sei Giorni di Garmisch-Partenkirchen e l'assunzione di Ludwig Apfelbeck per progettare il motore 50 cm³ dello scooter Mecky. ➤



16 giugno 1955. La Tourist di Lechner modificata per il Giro delle Alpi Austriache con la forcella Earles che sarà di serie sulla Grand Tourist. Con il 6 la Rumi 125 di Raimund Voll, con l'8 la Puch 125 di Steiner Othmar. Sullo sfondo una Denzel 1300 Spyder.



In senso orario: settembre 1956, vigilia della Six Days di Garmish Partenkirchen. La bianco/rossa Porsche 356 del Servizio Corse KTM ed Ernst Kronreif (con cappello), Erich e Hans Trunkenpoltz (in cravatta), i 4 piloti che conquisteranno 2 medaglie d'oro e 2 di bronzo.

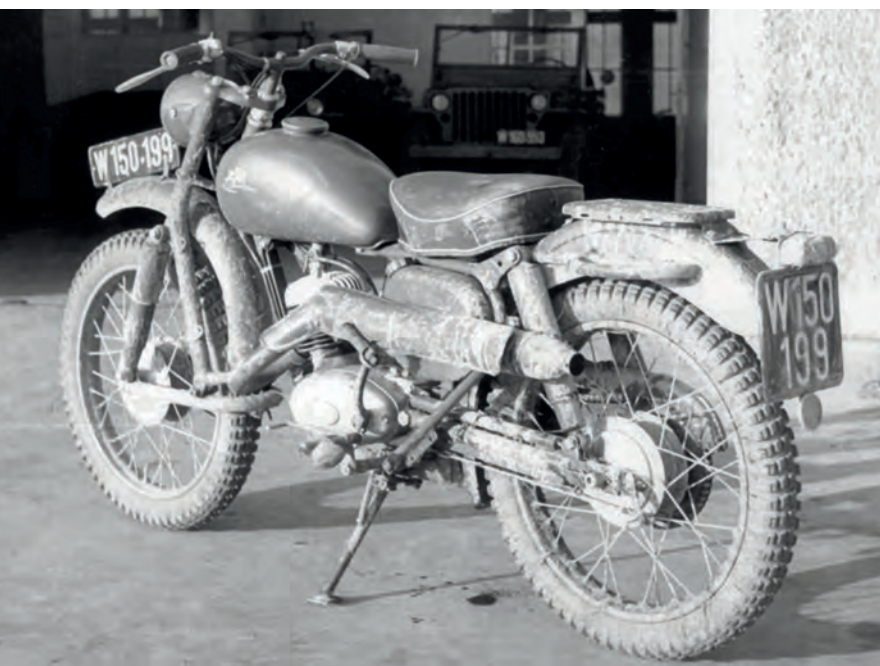
La pubblicità dello scooter Mirabell presentato nel 1956. Il motore Sachs con il cambio a tre marce ha il raffreddamento ad aria forzata e il "dinamotore" che consente l'avviamento elettrico. È disponibile nelle versioni 125 e 150.

Il Mecky 50, qui in una pubblicità del 1957, inaugura il logo con la grafica per ora riservata agli scooter e monta il primo motore interamente costruito dalla KTM. Il progetto è di Ludwig Apfelbeck, che realizza anche il bialbero derivato MV.

Nel 1957 la 125 Tarzan con motore Rotax da 8 CV è la prima sportiva di serie della KTM. Qui è al via sul circuito autostradale Salisburgo-Liefering con Edy Michaeler il 1° maggio 1957, spogliata per l'occasione del porta-targa posteriore e dei bauletti laterali.

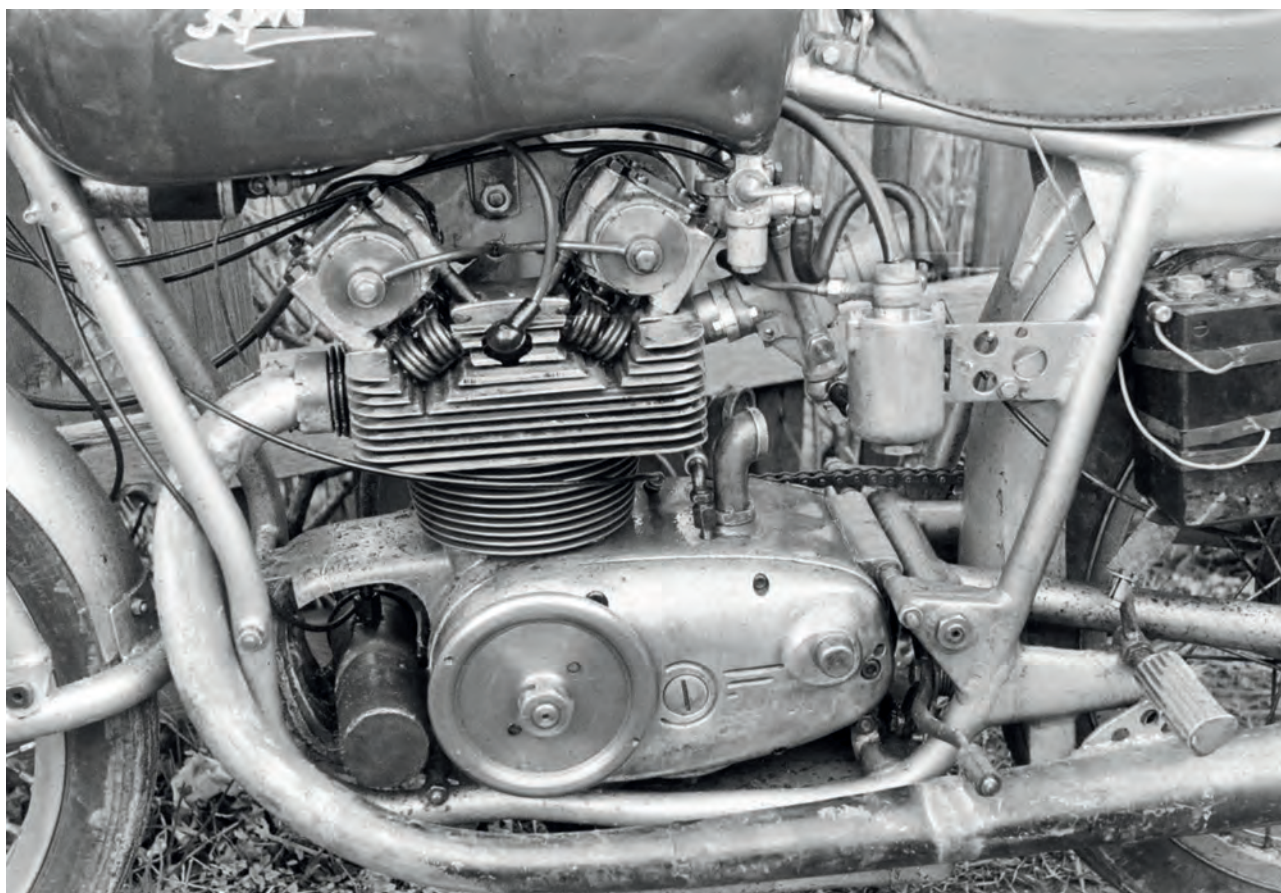
Il modello R150 BH costruito in 40 esemplari nel 1957 per l'esercito austriaco monta un motore Sachs di 148 cm³ con 8,5 HP e 4 marce. La ciclistica fa tesoro delle esperienze maturate nelle corse fuoristrada.

Si nota in particolare lo scarico rialzato.



Il motore RS 125 bialbero fotografato il 31 marzo 1957 nei box della corsa in salita di Höhenstrasse. I carter sono ancora quelli del motore MV-Agusta "monoalbero", la distribuzione è del tutto nuova, come il cambio a 6 marce con selettore a chiavetta.

Sotto, la KTM RS 125 bialbero di Paul Schwarz in corsa a Zeltweg il 17 agosto 1958. I due alberi a camme sono comandati da una catena mentre nel monoalbero MV-Agusta il comando avveniva tramite ingranaggi.

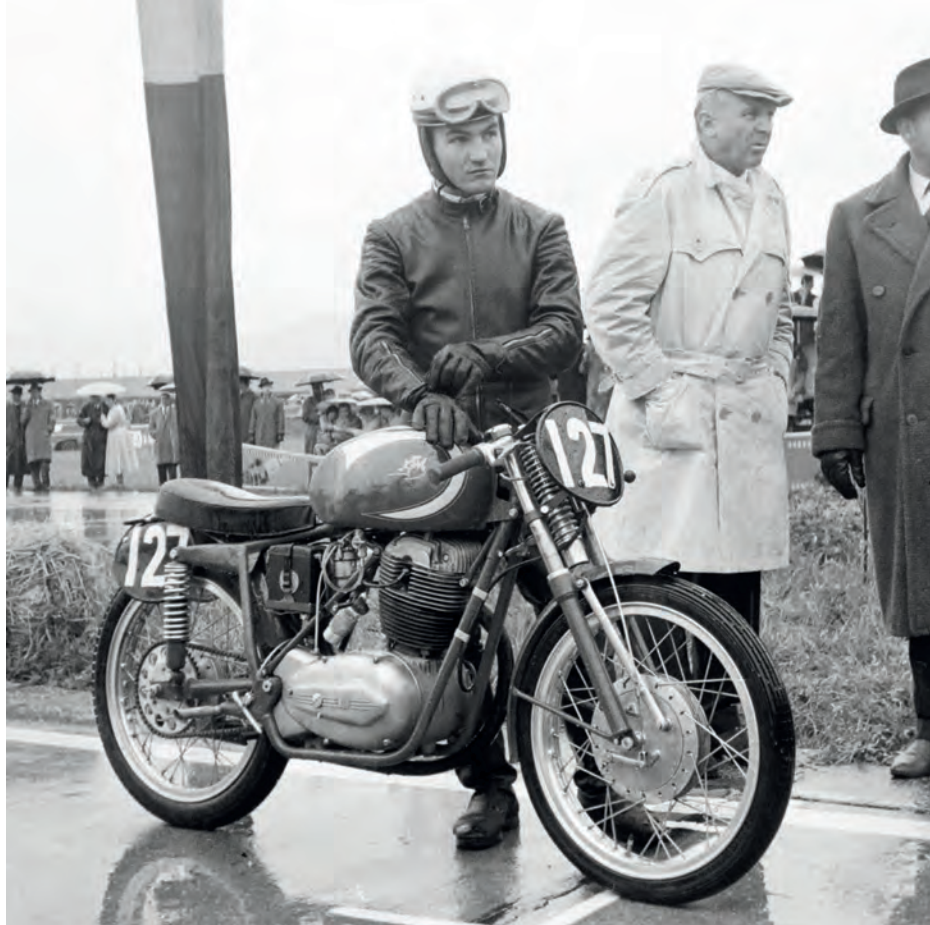


Il geniale tecnico propone anche un 125 monocilindrico "quattro valvole" da corsa con le due valvole d'aspirazione su un asse diametricale che incrocia l'asse diametricale delle due di scarico (testa radiale), ma per ragioni di tempo e di costo la KTM preferisce sviluppare il motore MV-Agusta. Così Apfelbeck conserva i carter originali e trasforma radicalmente la distribuzione con due alberi in testa comandati da catena e il cambio a sei marce con selettore a chiavetta scorrevole. Nel 1957 la KTM fornisce all'esercito federale 40 moto in grigioverde, con motori Rotax 148 cm³ da 8,5 HP e la ciclistica con le soluzioni collaudate nella regolarità.

TARZAN

Nel 1957 debutta anche la Tarzan d'impostazione sportiva con il motore Rotax da 8 CV, il serbatoio sagomato e la sella lunga con il codino. Nel 1958 è la volta della prima KTM da fuoristrada di serie: la Mustang nelle versioni di 125 cm³ e 150 cm³. È destinata all'impiego diportistico, ma in una versione preparata per la regolarità vince la medaglia d'oro nella Sei Giorni di Garmisch-Partenkirchen il 27 settembre con Erwin Lechner. ➤





La 125 Mustang Cross del 1958 è la prima KTM fuoristrada di serie. Qui il pilota della Casa Paul Schwarz si esibisce in un'impennata durante la presentazione alla stampa. La moto è destinata all'impiego diportistico, ma con mirate modifiche può gareggiare. A destra, Michael Schaftleitner alla partenza sul circuito autostradale Salzburg-Liefering il 1° maggio 1959 con una KTM "Special" dotata in via sperimentale di un motore NSU 250. L'esperienza non avrà seguito. Sotto, Erwin Lechner in azione nel Berglandfahrt, gara di regolarità alla quale partecipa il 28 agosto 1958 in sella a una KTM 125 Mustang Cross modificata semplificando le dotazioni per ridurre il peso.



Nel 1959 il motore Sachs sostituisce il KTM nello scooter Mecky perché l'approvvigionamento è più facile ed economico e permette di incrementare la produzione degli scooter a scapito di quella delle moto, che è in crisi a causa delle piccole auto che le sostituiscono nell'impiego utilitario.

Ora i motociclisti non guardano più il servizio che la moto rende, ma il divertimento che procura. La KTM presenta dunque la sportiva Trophy, che nelle decalcomanie sui fianchetti cita orgogliosamente le vittorie della Casa nei campionati nazionali di velocità del 1955, 1956 e 1957.

La Trophy però non basta per rilanciare le vendite. Le difficoltà aumentano nel 1960 con la morte di Ernst Kronreif, così la KTM cessa del tutto di costruire moto e arricchisce la gamma degli scooter con il modello Ponny.



La Trophy del 1958 esibisce sui fianchetti la decalcomania "Campione austriaco 1955 - 1956 - 1957". Il modello chiude la serie delle motoleggere della KTM, che all'inizio degli anni Sessanta si dedicherà preferibilmente agli scooter e ai ciclomotori. **Sotto**, il "cinquantino" dell'italiano Arnaldo Farioli in corsa nel Giro delle Alpi Austriache il 15 maggio 1966, dove merita la medaglia d'argento. In pochi anni la KTM ha portato i ciclomotori di questa classe a livelli di prestazioni ed efficienza mai visti prima.





Tre moto della KTM nel Giro delle Alpi Austriache il 10 maggio 1967: la 133 sperimentale di Tony Kiemeswenger (n°40) e i "cinquantini" di Gerhard Weber (n°97) e Siegfried Stuhlberger (n°96) con i cilindri in alluminio con il riporto di NiKaSil nella canna.

UN GRADITO RITORNO

Lo scorso 9 agosto 2020 a Brno la KTM ottiene la prima vittoria in MotoGP con Brad Binder alla sua terza corsa nella Categoria. Due settimane dopo in Stiria la KTM RC16 porta sul gradino più alto del podio Miguel Oliveira. Gli appassionati che amano le KTM da fuoristrada esultano sorpresi, ma chi conosce la storia del marchio sa che le gare di velocità non sono una novità, sono un gradito ritorno. La novità per tutti è il successo nell'avventura mondiale iniziata in sordina nel 2003 quando la KTM torna alle gare di velocità schierando le due 125 nel Motomondiale. Tracciando in estrema sintesi le tappe della carriera nei Gran Premi, vediamo la KTM Campione del Mondo Costruttori Classe 125 nel 2005. Nello stesso anno debutta nella Classe 250 al GP d'Inghilterra con Anthony West, che ottiene il 2° posto e il record sul giro. Quando il Motomondiale cambia formule, la KTM nel 2012 ottiene subito il Titolo Piloti e Costruttori nella Categoria Moto3. Nel 2013 il successo è travolgente: la KTM conquista ancora il Titolo Costruttori Moto3 vincendo 17 gare su 17 e Maverick Viñales vince il Titolo Piloti. Nel 2014 per il terzo anno consecutivo la KTM è Campione del Mondo Costruttori Moto3, poi salta un anno e nel 2016 fa il poker, mentre Brad Binder è Campione della Categoria con quattro gare d'anticipo. Dal 2017 al 2019 la KTM corre anche in Moto2, dove il motore è uguale per tutti. Anche qui le soddisfazioni non mancano. Ricordiamo, per esempio, le tre vittorie di Miguel Oliveira nel 2017 e

le tre del 2018, quando è vicecampione, risultato che ripete nel 2019 a tre soli punti da Alex Marquez. L'approccio alla massima Categoria avviene a Valencia nell'ultimo GP del 2016 con il collaudatore Mika Kallio, che si ritira. Nel 2017 la KTM chiude il Campionato Costruttori MotoGP al quinto posto. Nel 2018 Paul Espargarò conquista il primo podio classificandosi terzo nella gara finale di Valencia. Nel 2019 la KTM è di nuovo quinta nel Campionato Costruttori come nel 2018, ma in netto progresso con 111 punti contro i 69 del 2017. Il resto è attualità.



Il 9 agosto 2020 a Brno il "rookie" Brad Binder va a conquistare la prima vittoria in MotoGP per la KTM con la RC16 che lo asseconda magnificamente. Due settimane dopo il compagno di squadra Miguel Oliveira bisserà il risultato nel GP di Stiria.



Con l'introduzione della Classe 50 nel motocross austriaco, le KTM 50 GS diventano le moto da battere. La foto del 16 aprile 1967 a Sittendorf mostra il salto di Siegfried Stuhlberger che ha parte attiva nello sviluppo del modello.

Poco dopo la ZKW, leader austriaca nella componentistica per auto, rileva la quota di Kronreif e orienta ai pezzi per auto parte della capacità produttiva della KTM. Nel 1962 muore anche Joahann Trunkenpolz. Gli subentra il figlio Erich che ha la felice idea di lanciare i ciclomotori per i giovanissimi che, non potendo conseguire la patente, non hanno l'alternativa dell'automobile per la mobilità individuale.

La gamma si articola su molte varianti del modello Comet con un'ampia fascia di prezzi, con finiture turistiche o sportive, con i motori Sachs o Puch, che è il nuovo fornitore portato dalla ZKW. Nel 1964 il bilancio è di nuovo in attivo e la KTM si riaffaccia alle competizioni di regolarità con i Comet modificati allo scopo. Negli anni successivi inizia un periodo di ricerca e sviluppo che porta i "cinquantini" a un livello di prestazioni inimmaginabile qualche anno prima. Nel 1965 la squadra ufficiale, che schiera anche l'italiano Arnaldo Farioli, ha mezzi magnificamente equipaggiati con forcelle e ammortizzatori Ceriani e quant'altro di meglio offre il mercato per lo specifico impiego. L'aspetto è curato e il serbatoio "bufalo" ha una personalità inconfondibile. Nel 1966 la KTM sperimenta il telaio a doppia culla di tubi in alternativa alla struttura di lamiera stampata con il motore appeso derivata Comet. Nel 1967 le gare austriache di motocross ammettono la classe 50 e la KTM vi partecipa con il modello Gelande Sport che adotta in via definitiva il telaio a doppia culla, mentre nelle versioni da regolarità è ancora in discussione. Nello stesso anno appaiono i primi cilindri d'alluminio con le canne trattate al NiKaSil (nikel/carburo di silicio) che riducono gli attriti, consentono l'accoppiamento cilindro/pistone più preciso, migliorano la conducibilità termica e in

definitiva consentono più potenza. La Sachs da parte sua sviluppa i propulsori sperimentali di 100 cm³ e di 133 cm³ con i quali alcuni piloti KTM gareggiano nelle Classi 100 e 175. Mentre tutto ciò accade, la Casa esporta negli Stati Uniti il modello Hansa simile al Comet, ma dotato del motore Sachs 100/4 S "quattro marce" di 100 cm³. Nel 1967 John Penton, pilota di off-road e distributore BMW e Huskvarna, non trova nella gamma svedese una moto di piccola cilindrata. Così accetta l'offerta dell'importatore KTM, che gli propone di esporre una Hansa nel suo motosalone. Penton accetta e in qualche modo la adatta alle corse fuoristrada. Nella prima gara la moto va in pezzi e quando Penton li riporta all'importatore, lamentandosi, egli gli fa notare che la Hansa non è fatta per le corse e lo informa di ciò che la KTM sta facendo in Austria con i "cinquantini" da cross e regolarità. Penton s'incuriosisce e... il seguito della storia è nel citato articolo di Franco Daudo sul numero di agosto de La Manovella.

Data la situazione economica del Paese, la R 125 Tourist è adattata agli impieghi più disparati. Solo per ciò che riguarda le competizioni, ricordiamo che non è preparata solo per la regolarità, ma con altre piccole modifiche è preparata per le corse nei circuiti cittadini, che costituiscono l'asse portante delle competizioni motociclistiche in Austria, per le corse in salita che hanno un gran seguito e addirittura per le gare di "speedway" sui terreni in terra battuta degli ippodromi, dove il pubblico non manca mai. In ogni caso la R 125 Tourist si dimostra all'altezza della situazione e ottiene molte vittorie di classe. Per tutte ricordiamo quelle di Erich Trunkenpolz sul circuito cittadino di Hallein, di Eduard Kranawettvogel nella salita di Höhenstrasse e di Erwin Lechner sull'ippodromo Aigen di Salisburgo.

I SUV DELLA CLASSE MEDIA VANNO IN PARADISO



Il concetto di SUV (Sport Utility Vehicle) è ormai noto ai più ed è, negli ultimi anni, al centro delle più accese discussioni sul tema automobilistico. Quello che è sicuro è che questo genere di veicoli è oggi uno dei più apprezzati dalla clientela: ruote alte, carrozzeria spaziosa e versatile (anche se non sempre), senso di dominazione sulla strada dato dalla guida fortemente rialzata.

La loro origine, comunque, ha radici molto più anziane e radicate di quello che si possa pensare. Per esempio, uno dei modelli che oggi rispecchierebbero quella categoria - anzi, in questo caso quella degli attuali "Compact-SUV", la più diffusa - è il Ford Bronco, tornato recentemente alla ribalta grazie alla presentazione del nuovo modello che, per spirito e tipologia di vettura, riprende proprio quella originaria.

IL BRONCO I SERIE (1966-1978)

Donald Nelson Frey, responsabile del prodotto Ford nei primi anni '60 e ideatore di veicoli inediti in grado di svecchiare il marchio dell'Ovale Blu, primo fra tutti la Mustang, accoglie di buon grado l'idea del capo ingegnere Paul G. Axelrad di sviluppare un veicolo

fuoristrada compatto, dalla linea più morbida e raccordata di quella dei mezzi specifici a quattro ruote motrici ma comunque capace di sbrigarsi anche in situazioni piuttosto ardue come neve, fango e pietraie. Per Frey quello è il veicolo giusto al momento giusto: nel mirino ha infatti la Jeep CJ-5 (1955) e soprattutto l'International Harvester Scout (1960). Ed è proprio questo che convincerà anche Lee Iacocca ad approvare lo sviluppo finale e poi la produzione; siamo nel febbraio del 1964.

Per concepire la Bronco si parte dal foglio bianco, senza desumere telai o parti di essi da già esistenti Ford o Lincoln-Mercury (come si è fatto addirittura per la Mustang, derivata dalla Falcon). Ne viene fuori un telaio a longheroni scatolati con un passo di 92 pollici (2.337 mm), piuttosto corto, una via di mezzo tra la CJ-5 e la Scout e solo un pollice meno della successiva Jeep CJ-7. Per semplificare la produzione, tutte le Bronco saranno dotate di quattro ruote motrici con trazione anteriore inseribile, dotata di tre differenziali bloccabili; gli assali sono ovviamente a ponte rigido, derivati da quelli del pick-up F-100: il posteriore con carreggiata da 9" è equipaggiato da

OGGI SI COLLOCHEREBBE NELLA CATEGORIA DEI "COMPACT-SUV" MA NEL 1966 IL BRONCO FU IL "FUORISTRADA" FORD PER TUTTI, MENO IMPEGNATIVO DEI GRANDI PICK-UP E ADATTO A TUTTI GLI USI, DALL'UTILIZZO IN CITTÀ GRAZIE ALLA SUA COMPATTEZZA, FINO AGLI IMPEGNI PIÙ GRAVOSI OFF-ROAD

di Luca Marconetti



Le tre varianti del Bronco disponibili per la prima serie: da sinistra la Wagon (qui in versione Sport del 1967), la Open Body e la Half Cab pick-up.

molle a balestra Hotchkiss e ammortizzatori inclinati in avanti; l'anteriore è più complesso, realizzato dalla Dana Corporation, il "Tipo 30" (rimpiazzato nel 1971 da una "Dana 44"), da lunghi bracci sovrapposti (utili a contrastare le spinte longitudinali) solidali al telaio a longheroni con attacchi praticamente a metà vettura e una barra stabilizzatrice trasversale obliqua con adozione di molle elicoidali, caratteristiche che permettono, a differenza dei "truck" Ford, un'ampia escursione della ruota, un diametro di sterzata piuttosto importante e un beccheggio ridotto, utile anche per utilizzare il veicolo come spazzaneve. Fra gli accessori poi, all'avantreno le sospensioni ad aria e i mozzi bloccabili e ammortizzatori rinforzati.

Sotto il cofano invece, al lancio prende posto un 6 cilindri in linea di 2,8 litri con punterie a bicchiere ed erogante 105 CV, derivato da quello della Ford Falcon ma qui ottimizzato per l'utilizzo fuoristrada: coppa dell'olio da 6 litri con pompa maggiorata, così come lo è quella del carburante, filtro aria a bagno d'olio, e carburatore studiato per superare forti pendenze senza interrompere l'afflusso di carburante. Il cambio è per tutte un manuale a 3 marce comandato

da una lunga lega al volante mentre la leva al pavimento, spiccante sull'ingombrante trasmissione, serve per le ridotte. I differenziali invece, si bloccano tramite un raffinato sistema di manopole celate nel cruscotto, insieme alla pulsantiera dei comandi secondari. Il freno a mano è a pedale.

La carrozzeria della prima generazione è basata sulla semplicità e sulla funzionalità massime, oltre che sull'economia di costruzione: i vetri sono piatti, i paraurti sono delle traverse metalliche con sezione a "C" e le portiere - sono solo due - esattamente identiche, differenti solo per il posizionamento delle cerniere. La presentazione della Bronco avviene ad agosto del 1965 ma i primi esemplari verranno consegnati a partire dai primi giorni del 1966. È disponibile in tre configurazioni di carrozzeria: la "Wagon" a due porte e lunotto apribile (oltre alla ribaltina inferiore), la "Half Cab" cioè a soli due posti con cassone posteriore simile a un pick-up e nella versione "Open-Body", ossia una pick-up senza portiere e tetto (sono previste solo delle fragili protezioni in tela). Il prezzo di lancio è di 2.194 \$ che oggi corrisponderebbero a circa 16.500 €.



Auto versatile il Bronco, per la famiglia, per il lavoro e il tempo libero. Nell'immagine un'esemplare del 1966 con mascherina anteriore e specchietti retrovisori verniciati di bianco. Le borchie ruote e le gomme a fascia bianca erano accessori scelti da gran parte della clientela. Fra le particolarità della Bronco c'è l'avantreno "Dana" (qui sopra) che permette di installare uno spazzaneve.

La versione pick-up presenta un ampio vano di carico accessibile da una ribaltina che ospita anche la ruota di scorta. In basso, la variante più particolare è sicuramente la Open Body.



Inizialmente l'allestimento si presenta molto spartano, come i fuoristrada più specialistici quali Land Rover o Toyota: il frontale ha una grande griglia in contrasto nello stesso colore degli specchietti retrovisori e dell'hard top (tetto e cornici dei vetri laterali posteriori e del lunotto), la fiancata è percorsa da una scalfittura, il nome del modello è sul parafrangente anteriore in corsivo, le gomme specifiche sono a fascia bianca, il posteriore è lineare, con la ribaltina incassata e la grande scritta Ford sulla destra (a sinistra la porta targa).

Internamente, per l'abitacolo anteriore si può scegliere fra le due poltroncine singole o per il divano a tre posti unico, come quello disponibile per la zona posteriore (dove i passeggeri, a differenza della maggior parte dei fuoristrada dell'epoca, trovano posto fronte marcia). La ruota di scorta, così come sarà sulla Range Rover, è all'interno del vano bagagli, contro lo schienale del sedile posteriore.

Nonostante il layout tanto spartano, sono numerosissimi gli accessori disponibili, sia proposti "ufficialmente" dalla Casa, sia aftermarket: panchetta supplementare per due persone nel bagagliaio, contagiri, autoradio, gancio traino, presa di forza, spazzaneve, verricello e, aftermarket, l'overdrive; oltre a migliorie al motore, borchie ruota cromate e l'allestimento camper.

Nel 1967, per la Wagon, all'allestimento base si affianca quello Sport: le borchie ruote sono di serie, la scalfittura laterale è percorsa da un listello cromato (che compaiono anche in altre zone della carrozzeria), scritta Ford in rosso sulla mascherina. Nello stesso anno, per rispettare il nuovo codice della strada federale statunitense, ecco le luci di posizione posteriori e, l'anno dopo, quelle di ingombro laterali.

Fino al 1969 la Bronco sarà campionessa di vendite (seconda in classifica dietro la Jeep CJ-5) ma, la comparsa sulla scena del frizzante segmento della Chevrolet Blazer, della Jeep Cherokee e della IH Scout II, rivoluzionerà di nuovo le carte in gioco costringendo anche la Ford a correre ai ripari; mentre esce di scena la versione "Open-Body" (seguita nel 1972 dalla Pick-Up sostituita dal piccolo Courier), la Bronco presenta ora un allestimento ancora più ricco denominato Ranger, come la top di gamma delle pick-up F-Series: decalcomanie e borchie ruota specifiche, sedili in tessuto, pannelli porta interni con finiture in legno, rivestimento del pavimento in moquette e della parte alta del cruscotto e nuovo volante (sempre a due razze).

Novità ovviamente, si registrano anche dal punto di vista delle motorizzazioni: nel marzo del 1966 arriva un V8 di 4,7 litri da 200 CV ottenibile a richiesta che, nel 1969, sarebbe diventato di 4,9 litri per 205 CV (comunque non ancora in grado di raggiungere l'elasticità e la potenza del 5,7 litri da 255 CV del Blazer, a differenza della Bronco, derivato dalla poderosa gamma pick-up della Chevy), mentre, nel 1973, il motore 6 cilindri in linea di 2,8 litri viene sostituito da un 3,3 litri da 130 CV; infine, nello stesso anno, sarebbero arrivati anche il cambio automatico a tre rapporti di origine Ford e il servosterzo (optional). Il Bronco, con la sua meccanica inedita e innovativa, non desunta da nessun'altro mezzo della gamma dell'Ovale Blu, a metà strada fra un fuoristrada e un monovolume ante litteram, sarà un mezzo che più di altri contribuirà ad aprire la saga dei SUV, ma proprio queste sue caratteristiche lo sfavoriranno di fronte a una concorrenza che offre prodotti più potenti, spaziosi e confortevoli come i già citati Chevrolet Blazer e Jeep Cherokee o il nuovo Dodge Ramcharger, per non parlare della futura "Regina" venuta dall'Europa, la Range Rover, che sta esordendo sul mercato USA nemmeno tanto timidamente.

II SERIE (1978-1980)

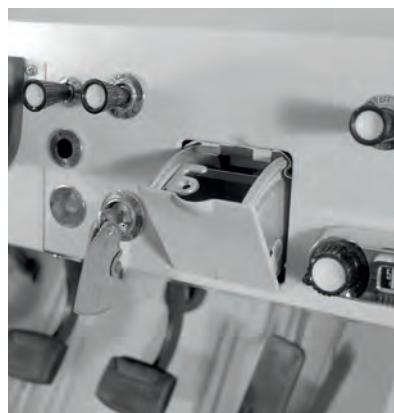
Ma in Ford continuano a crederci e, dopo tante difficoltà a reperire i fondi per evolvere il progetto e un modello nuovo falcidiato in fasce nel 1973 per colpa della crisi petrolifera, nel 1978 viene presentata la seconda generazione del Bronco. Per farlo però, i progettisti di Detroit sono obbligati a cedere alle convenzioni degli altri "big": il nuovo modello (nato col codice interno "Project Shorthorn") è derivato dalla piattaforma dei pick-up F-Series (ne è praticamente la versione chiusa e meglio rifinita, oltre che accorciata e compatta) e ora è collocabile nel segmento dei "Full-size SUV".

Ovviamente, l'upsizing si ritrova nelle dimensioni che crescono di 28" in lunghezza cioè 4.580 mm al posto di 3.848 mm (12" il passo, 2.462 mm al posto di 2.337 mm), 11" in lunghezza e 4" in altezza, nel peso (che ora supera le 2 tonnellate) e nella linea, con frontale identico a quello dell'F-100 (inizialmente con fari tondi per i modelli base e rettangolari per le versioni più curate, poi squadrate per tutti) e padiglione posteriore

caratterizzato da un "hard top" in fibra di vetro (in luogo del precedente tetto rigido in acciaio in un solo pezzo) e, internamente, da un divano per ospitare tre persone.

Meccanicamente il Bronco è ora disponibile a trazione integrale, con anteriore inseribile e scatola di rinvio New Process 205, o a quattro ruote motrici permanenti con trasmissione New Process 203. All'anteriore abbiamo ora un "Dana 44", al posteriore le solite balestre su asse da 9", come la serie precedente.

Sotto il cofano sono disponibili due V8, di serie quello di 5,75 litri di cilindrata, a richiesta quello di 6,6 litri mentre i cambi disponibili saranno tre, due manuali a 4 rapporti, il Borg-Warner T-18 e il New Process NP435 e uno automatico a tre marce, il Ford C6. Nel 1979 sarebbe arrivata la marmitta catalitica. Fra gli accessori, finenze come il lunotto posteriore apribile elettricamente (oltre ai cristalli anteriori) e il condizionatore.



Gli interni in configurazione a due posti (era disponibile anche il divano a tre posti). La leva del cambio è al volante, la leva al tunnel è invece quella per le ridotte. Nonostante sia spartana e semplice, la plancia non manca di alcune finenze come il posacenere e i comandi per il blocco dei differenziali a pulsanti, annegati fra gli altri secondari.

III SERIE (1980-1986)/ IV SERIE (1987-1991)/ V SERIE (1992-1996)

La II serie del Bronco sarà un modello di passaggio basato su una generazione di F-100 arrivata a fine carriera. Infatti, nel 1980, con il lancio del nuovo pick-up best seller di Ford, ecco la terza serie del Bronco che, se presenta una linea modificata rispetto alla seconda solo in qualche dettaglio (frontale più dritto e grafica riammodernata, insieme al nuovo "Ovale Blu" introdotto nel 1982), ora abbiamo importanti novità sottopelle: la sospensione anteriore è ora a ruote indipendenti sempre prodotta dalla Dana e detta "Twin Traction Beam". Questo garantisce maggior confort e controllo del mezzo ma spariscono le proverbiali doti da fuoristrada specialistico delle prime serie. Rivisti anche i motori, con un nuovo 6L di 4,9 litri con coppia maggiore del 5 litri V8 (comunque disponibile), mentre il 5,75 litri è ora offerto in due versioni caratterizzate da diverse erogazioni di potenza. Nel 1985 finalmente, i motori del Bronco iniziano a essere dotati di iniezione, a partire dal 5 litri e, nello stesso anno, viene reso disponibile il ricercato allestimento Eddie Bauer (curato dalla catena di negozio di abbigliamento omonima). Fra i cambi ora, oltre ai due manuali già presenti sulla II serie, abbiamo due automatici a quattro velocità, il Tremec RTS OverDrive (dotato dell'omonimo accessorio) e l'AOD. Ricchissima la dotazione, che ora comprende anche gli specchietti elettrici e altri servocomandi.

Nel 1987, ecco la quarta serie che, ancora una volta, segue le novità del pick-up F-100 e si rinnova esteticamente seguendo il layout introdotto in tutti i modelli americani di Ford in quell'anno: linee più arrotondate, frontali meno imponenti, fiancate più lineari, padiglione più raccordato, livree meno vistose. Fra i motori, dal 1988 tutti a iniezione, ancora il 6L di 4,9 litri e i V8 di 4,95 e 5,75 litri. Fra i cambi fa invece il suo esordio il 5 marce manuale di origine Mazda M50D-R2. Per quanto riguarda gli allestimenti, affianco al già curato Eddie Bauer, ecco arrivare la Silver Anniversary, realizzata per i 25 anni del modello, dotata di interni in pelle e la Nite, top di gamma disponibile anche sulla F-Series, con la quale il Bronco condivide anche le linee di produzione di Wayne, in Michigan e, dalla IV serie, quelle degli stabilimenti Ford in Venezuela.

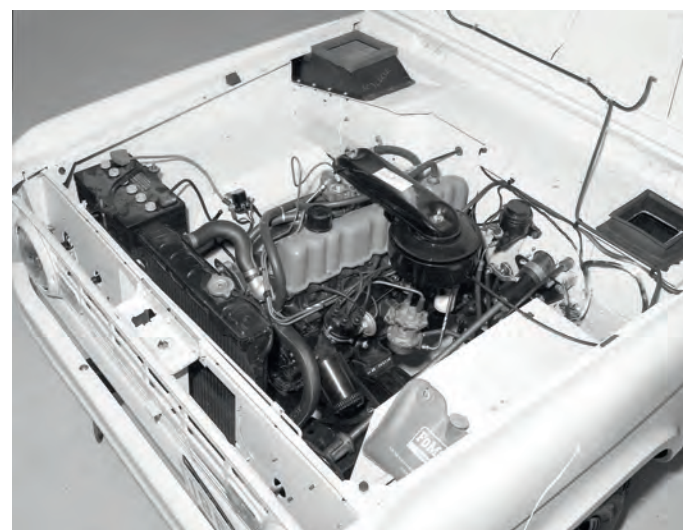
Della IV serie fa parte anche il Bronco Centurion, l'unica variante a cinque porte della gamma, basata sulla pick-up F-350, disponibile con motori benzina e diesel fino a 7,8 litri e interni opulenti, con una terza fila di sedili che si può trasformare in un letto e un impianto TV VCR.



FORD BRONCO



In alto, Open Body in configurazione chiusa con pannelli di nylon. Da notare anche le borchie, qui perfino con gallettoni alle ruote posteriori. Il Bronco è ovviamente adatto anche alla vita "urbana", per lo meno quella americana. Nell'immagine è parcheggiata affianco a una Mustang, altro "capolavoro" di Donald Nelson Frey. Sotto, le diverse configurazioni del vano di carico, con e senza panchetta ausiliaria per due passeggeri. Al vano si accede con la classica ribaltina e alzando il lunotto. In basso, il motore originario 6 cilindri in linea.





Un allestimento camper sulla base del pick-up. Nel 1967 (a destra) viene presentato lo Sport: mascherina argento, molura sulla fiancata, specchietto nuovo. Gli interni della Sport con la parte alta della plancia dotata di fascia imbottita antiurto, pulsantiera rivista, nuovo mozzo volante e la leva del cambio automatico a 3 marce.

IL RITORNO

Dopo la show car concept presentata da Ford al Salone di New York del 2004, dotata di una linea molto somigliante alla prima serie del modello e di un motore 2 litri quattro cilindri diesel sovralimentato, nato sul pianale della compatta Escape, nel 2021 inizierà la commercializzazione del nuovo Bronco,

un mezzo 4x4 specialistico come fu la prima serie, in grado di far concorrenza a mezzi come la Jeep Wrangler o il nuovo Land Rover Defender con prezzi allettanti (parte da 30.000 \$). Il mezzo, che sarà disponibile solo negli USA, ha telaio a logheroni, è disponibile a due o quattro porte o nella versione "civilizzata" Sport. I "Two" e "Four-Door" hanno caratteristiche quali ponte posteriore rigido Dana 44 AdvanTEK (come sull'originale), due differenziali bloccabili con sistema elettronico Spicer Performa-TraK, due sistemi di trazione integrale (con transfer elettronico a 2 velocità e sistema 4x4 permanente con transfer elettromeccanico e selezione tra 2H e 4H) e modalità per guidare a bassa velocità con alta coppia, suddivisa equamente a ogni ruota e fino a sette modalità offroad selezionabili: Normal, Eco e Sport per l'asfalto, Slippery e Sand, Baja, Mud e Ruts e Rock Crawl per il fuoristrada. Sotto il cofano gli EcoBoost turbo 4 cilindri di 2,3 litri da 270 CV e 6 cilindri da 310 CV, abbinati a un cambio manuale a 7 rapporti (solo la Porsche lo aveva finora) o manuale a 10 marce. GOAT, nome col quale era soprannominata anche la prima serie del Bronco, ha interni lussuosi (pelle e schermo LED da 12") ma dall'impronta "hard" ispirati alla prima generazione e tetto e pannelli laterali sono rimovibili; le superfici sono lavabili e non si rovinano con la pioggia mentre sul cruscotto ci sono i sostegni per le telecamere GoPro. Se sulla sua carrozzeria leggete il motto "Built Wild", ci sarà da crederci!

Il prototipo Bronco presentato al Salone di New York del 2004.



La Gamma Bronco appena presentata: da sinistra, la "civilizzata" Sport, la Two Door in configurazione totalmente aperta e la Four Door con i pannelli porta e tetto montati.



Gli interni che coniugano il design della I serie, l'opulenza di III, IV e V serie e le più importanti novità tecnologiche odierne.



A sinistra, sopra, la II serie nel curato allestimento Ranger. Il Bronco è ora basata sulla gamma pick-up F-Series come dimostra il padiglione posteriore in vetroresina separato dal resto della carrozzeria. Sotto, la III serie ha una linea più raccordata. Nel 1982 esordisce il nuovo simbolo Ford col classico "Ovale Blu". Nell'immagine un lussuoso Bronco "Eddie Bauer", allestimento curato dall'omonima azienda di abbigliamento statunitense. Gli interni della Eddie Bauer, in materiali pregiati come velluto, pelle e legno e accessori come cristalli e chiusura centralizzata elettrici e climatizzatore.



Nel 1992 viene lanciata la quinta e ultima generazione del Bronco: motori, cambi, trazione e telaio sono gli stessi delle serie precedenti ma ora l'auto è più sicura, nel rispetto delle nuove norme di sicurezza (zona anteriore a deformazione controllata, cinture di sicurezza posteriori attaccate al tetto, elemento che non permette più l'eliminazione di quest'ultimo, airbag lato conducente) e do-

tata di un passo leggermente più lungo. Le linee sono riviste, più morbide, con frontale più raccordato e stonato, ampi indicatori di direzione e grande griglia cromata a 9 maglie. Nuovo anche il cruscotto, con molti elementi desunti da altri modelli della gamma. Nel 1996 il Bronco esce dalla gamma per lasciare posto ad altri modelli.

La V e ultima serie, con un design omologata al resto della produzione americana, più morbido e dall'aspetto curato.

Gli interni in pelle con finiture e particolari desunti dal resto della gamma americana Ford (come il volante a due razze con comandi per la radio comune a quello di molte berline).





CARO PAOLO...

CI HA LASCIATI PAOLO MARZOTTO. NINO BALESTRA
HA VOLUTO RENDERGLI OMAGGIO
CON QUESTA ULTIMA LETTERA, DOVE RICORDA
TANTI AVVENIMENTI DELLA VITA ECLETTICA
DI UN PERSONAGGIO INDIMENTICABILE

di Nino Balestra

In apertura, gli esordi con la Lancia Aprilia di famiglia, subito 2° di categoria alla Coppa delle Dolomiti 1948.

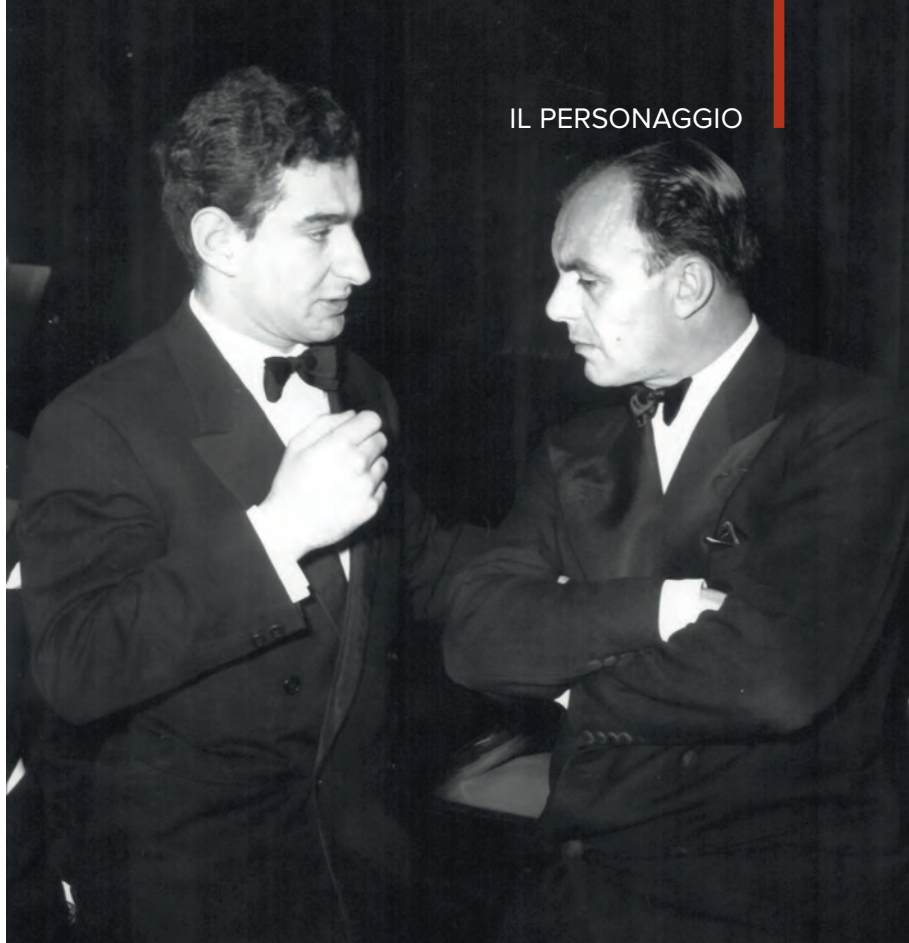
Qui a sinistra, Giro di Sicilia 1952, 1° assoluto su Ferrari 166 barchetta, attorniato dai fratelli Vittorio e Giannino.

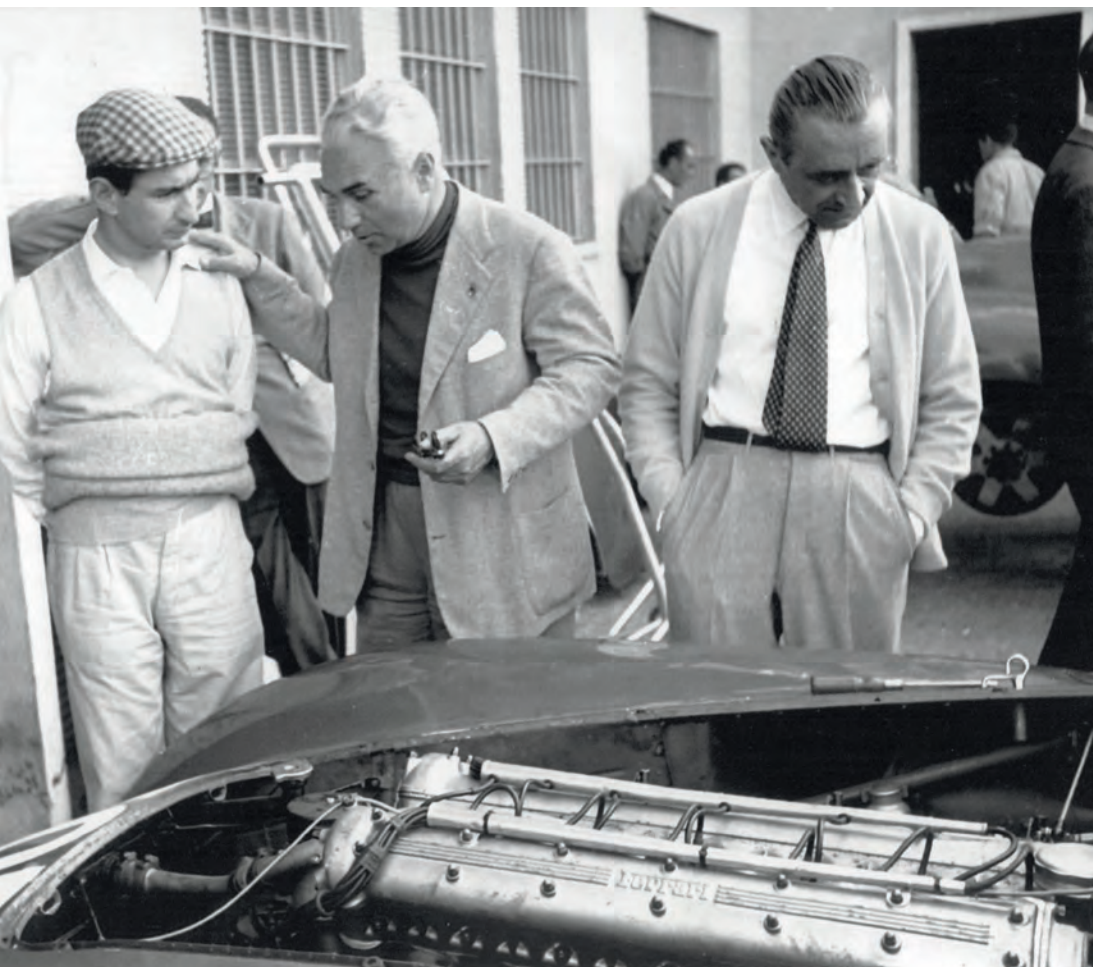
CARO PAOLO, te ne sei andato con discrezione, come nel Tuo carattere, domenica 24 maggio, nella bella dimora che domina Vicenza, attorniato dai Tuoi cari.

Te ne sei andato a raggiungere i Tuoi Fratelli Vittorio, Giannino, Umberto, per continuare a punzecchiarvi l'uno con l'altro su chi era più veloce alla 1000 Miglia, oppure alla Coppa delle Dolomiti, Giro di Sicilia, Circuito di Senigallia, 12 Ore di Pescara, Giro delle Calabrie o alla 24 Ore di Le Mans. Ricordo con nostalgia le cene delle beccacce, una classica d'autunno per molti anni, quando Tu e Giannino sparavate una gragnola di sfottò, ben sostenuti dal co-pilota di Giannino e caro amico Marco Crosara. Una sera, sulla salita che porta alla trattoria in collina, hai voluto mostrarmi che ci sapevi sempre fare con il volante della Lancia Thema "Ferrari" (8.32, ndr) e mi hai subito convinto.

Tante le ore e le occasioni passate assieme in molti anni di amicizia, in incontri molto ufficiali o in altri amichevoli, spesso per ricordare le corse di un tempo, le avventure, i colleghi perduti quasi ogni anno. ➤

Altro ambiente, due chiacchiere con Ali Khan negli anni Cinquanta. Sotto, in azione nella vittoriosa Coppa delle Dolomiti '52 su Ferrari 225 S.





Paolo ascolta attento i consigli di Piero Taruffi. Sotto, a sinistra, Paolo in piena azione a Le Mans 1954, quando in coppia con il fratello Giannino giunsero quinti assoluti su Ferrari 375 Plus. A destra, negli anni Ottanta con il Club ex Piloti Grand Prix e F1 assieme a Michele Alboreto.

Come non citare la Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1952, dove hai fatto l'assoluto per due volte, con la classifica della classe Sport oltre 2.000 che riportava: 1° Paolo, 2° Giannino, 3° Vittorio, 4° Umberto, tutti Marzotto e tutti su Ferrari!

Bello quel 1952, che Ti vide alla fine Campione Italiano assoluto, annata che Ti valse la chiamata del Commendatore Ferrari a far parte della squadra ufficiale.

Un ricordo che Ti era rimasto impresso, come un sigillo di fuoco, era però la 24 Ore di Le Mans '55, quando Tu dai box hai fatto segno a un gruppo di amici francesi, che si trovavano dall'altra parte della pista, di raggiungerTi ai box. Lo hanno fatto e dopo un quarto d'ora non c'era più un solo filo d'erba dove prima c'erano loro, la Mercedes di Levegh aveva compiuto un strage. Così hai deciso di smettere.

Grande pilota, ma anche grande imprenditore, coraggioso e accorto, di cultura eclettica, anima per molti anni del Premio Marzotto, e Tu stesso collezionista d'arte. Mecenate illuminato, colto, di intelligenza acutissima, insofferente agli adulatori, ho avuto il privilegio di condividere con Te tanti momenti. Sei stato uno dei primi a credere nel nostro Museo dell'Automobile e la Targa in alabastro e bronzo che Ti sancisce Primo assoluto al Giro delle Calabrie 1952 è lì per ricordarlo. Ciao Paolo, mi mancherai, domani e fra un anno ancora più di oggi.





EVER GREEN CARS

**EVER GREEN CARS, Via Napoli, 1
CASALMAIOCCO (MI) - Tel. 335 7704626**

www.evergreencars.it - info@evergreencars.it



EVERGREEN DAL 1990 NON SOLO PORSCHE

- COMPRAVENDITA AUTO CLASSICHE SPORTIVE E SPECIALI
- RESTAURI INTEGRALI E PARZIALI
- MANUTENZIONE E MESSA A PUNTO
- REPERIMENTO ESEMPLARI PARTICOLARI SU COMMISSIONE
- CONTO VENDITA
- PREPARAZIONE AUTO PER GARE INTERNAZIONALI

Impianto elettrico



Interni



Carrozzeria



SI RICEVE SU APPUNTAMENTO



COLLEZIONE DI FONZO, FRUTTO DELLA LUNGIMIRANZA

MENTRE TUTTE LE DITTE DI TRASPORTI ACQUISTANO, USANO E ROTTAMANO I PROPRI MEZZI, I DI FONZO, DA QUATTRO GENERAZIONI, TENGONO DA PARTE GLI ESEMPLARI PIÙ INTERESSANTI, LI CONSERVANO E, SE SERVE, LI RESTAURANO. NE È NATA UNA COLLEZIONE INVIDIABILE

di Luca Marconetti

Dal 1934 - anno della sua fondazione - buona parte della provincia di Chieti è collegata internamente e con il resto della regione Abruzzo dagli autobus della ditta "Donato Di Fonzo s.r.l.". In realtà l'azienda è più anziana e va fatta risalire ai primi del '900 quando Emidio di Fonzo, parte da Scerni, piccola località immensa fra le dolci colline dell'entroterra vastese, famoso per la ventricina, preli-

bato insaccato dal gusto forte e saporito come solo gli abruzzesi sanno rendere, verso alcune località della provincia quali Vasto, Lanciano, Pescara, Fossacesia e Chieti. Saranno poi Donato Di Fonzo coi suoi fratelli e poi i suoi figli e i suoi nipoti a costruire l'"impero" del trasporto pubblico collettivo che oggi si spinge anche fuori regione fino a Roma e ai suoi aeroporti internazionali: sono infatti 150 gli autobus della

Il 642 Padana con la sua elegante livrea "birosso" e panna. Il posto di guida con le due caratteristiche leve del cambio a 4 marce e quella delle relative ridotte. Affianco alla strumentazione la "manetta" del freno motore (alla pagina facebook "Autobus d'epoca, che passione!!!!" si può vedere il video di Alfonso di Fonzo alla guida di questo gigante).





La parte di collezione custodita negli stabilimenti di Lanciano. Da sinistra: Fiat 618 1936, Fiat 642 RN2 Orlandi del 1956, Fiat 642 RN Padana del 1953 e un moderno Setra.



Il 343 Cameri di prossimo restauro.

flotta, da 8 a 80 posti, in grado di servire relazioni urbane, extraurbane ma anche viaggi Granturismo per privati e compagnie, tanto che, per supportare questa attività, sono sorte anche due agenzie che organizzano veri e propri tour a bordo di autobus GT. I mezzi sono custoditi e mantenuti in efficienza in due grandi autodepositi a Vasto, oggi sede legale e struttura più grande e a Lanciano, che ospita anche gli uffici amministrativi dell'azienda.

Fin qui, direte voi, nulla di strano: una storia di una azienda tramandata di padre in figlio, come tante. In realtà la particolarità dei Di Fonzo appare subito luccicante e piena di cromature come sono i bellissimi autobus d'epoca parcheggiati "a raggera" nel piazzale dello stabilimento di Lanciano solo per noi e per il nostro obiettivo fotografico. Una normale ditta di trasporti infatti, acquista un autobus, lo usa intensamente fin quando questo è giudicato affidabile e poi lo per-

muta per un modello più nuovo e fresco. I Di Fonzo invece, qualche autobus nelle numerose centinaia che sono passati nei loro piazzali, li hanno salvati prima della pressa e messi da parte. Negli anni poi, la lungimiranza e la passione che muove solo chi questi mezzi li ama e li considera fondamentali pagine di storia della nostra società, ha permesso restauri per la maggior parte conservativi (a testimonianza della cura con la quale i mezzi sono sempre stati tenuti in efficienza) o totali che sarebbero andati a creare quella che è oggi una vera e propria "flotta da collezione".

Arrivare qui è stato facile: il presidente del club Frentano di Lanciano, Alberto Sideri, ci mette volentieri in contatto con l'ingegner Alfonso Di Fonzo, 54 anni, quarta generazione della famiglia (Emidio era suo bisnonno) e presidente dell'azienda oltre che commissario ASI per il settore Veicoli Utilitari e Ricreazionali. ➤

L'eleganza del 642 Orlandi si evince soprattutto nel profilo posteriore molto raffinato. L'autobus è conservato anche negli interni, dove sono stati mantenuti i quadretti originali sugli schienali.



Il 314 Portesi urbano che ha sempre effettuato servizio a Lanciano.



I due Fiat 308 "gemelli" custoditi a Scerni.

Accettiamo, anche perché ci hanno detto che i pezzi forti della collezione sono due colossi della strada che oggi riportano alla memoria viaggi "epici", senza aria condizionata e cullati dai motori piazzati direttamente nell'abitacolo, fra l'autista e il "conduttore".

Ci hanno detto bene: di fronte a noi appaiono un 642 RN del 1953 e un 642 RN 2 del 1956. Il primo, carrozzato dalla modenese "Padana", presenta una elegantissima linea tondeggiante e rastremata, soprattutto nel frontale e nella coda, entrambe con vetri panoramici fortemente curvati, all'anteriore abbinato a una mascherina importante e al posteriore a una coda compatta e piacevole. La fiancata invece, è resa leggera dal motivo a freccia e dalle diverse tonalità di rosso oltre che dalla fascia dei finestrini in tinta panna. Monta un propulsore anteriore longitudinale 6 cilindri in linea a gasolio di 6650 cm³, in grado di sviluppare 92 CV a 2000 giri/min. Sarà uno degli ultimi autobus Fiat a essere derivato da un autocarro (in questo caso l'omonimo 642), prima del lancio delle serie 306 e 309. L'esemplare del nostro servizio non faceva parte della scuderia Di Fonzo ma è stato acquistato da una società di Isernia, in Molise e completamente restaurato nel 2008. Può ospitare 32 persone più autista e accompagnatore/conduttore.

Il secondo è più moderno (del 1956) ed è stato carrozzato sempre da un'azienda emiliana, la Orlandi. La linea è meno particolare di quella del RN ma risulta comunque piacevole ed elegantissima, con la mascherina anteriore più lineare e incassata, il profilo frontale più dritto ma mantenendo il panoramico vetro posteriore, tipico degli autobus da turismo più prestigiosi dell'epoca. Lui è stato immatricolato in provinciadi Pescara e poi di Chieti ed è arrivato da Di Fonzo dopo un'ulteriore parentesi pescarese: non è mai stato toccato né di motore (eccetto la manutenzione ordinaria e poco altro) né di carrozzeria, né negli interni, dotati di sedili che, nel pannello posteriore, riportano ancora raffigurazioni di scene bucoliche e panorami ottocenteschi. Monta lo stesso motore del 642 rosso.

A Lanciano possiamo poi vedere il veicolo più anziano custodito nella collezione Di Fonzo, un Fiat 618 furgone vetrato del 1936 che l'Azienda Sanitaria di Chieti utilizzava per le disinfestazioni delle zone pub-

bliche e che, prima di Di Fonzo, ha scovato l'Old Motors Club Abruzzo di Pescara, sodalizio federato ASI dal quale Alfonso lo ha acquistato per implementare la sua "flotta" d'epoca.

Finiamo con una sorpresa: da un angolo del capannone spunta fuori un meraviglioso Fiat 343 Cameri del 1978 (quando è a fine carriera e sta per lasciare il testimone al 370), ossia quello fatto allestire dallo stabilimento novarese direttamente con le specifiche della Casa, ormai una vera e propria chimera (paradossalmente ne sono sopravvissuti esemplari con carrozzerie più particolari): utilizzato fino al 2003, è sempre stato dei Di Fonzo, che l'hanno utilizzato sulle linee più disparate, caricando bagnanti diretti al mare nel weekend, lavoratori e studenti in settimana. Sbuca facendo rombare il poderoso 6 in linea da quasi 10 litri di cilindrata per 194 CV. E' completo e perfettamente marciante: sarà il prossimo restauro.

Da Lanciano, Alfonso e il suo fido meccanico tuttofare Massimo Scatozza - uno degli unici a guidare i giganti d'epoca in azienda, ci confida Di Fonzo - ci accompagnano, purtroppo con un Fiat Ducato moderno (d'altronde i 38 gradi del 29 di agosto non ci permettono un viaggio in 642) nello stabilimento di Vasto, vero e proprio "hub" del trasporto locale dove diverse altre piccole aziende si appoggiano per ricoverare e riparare i propri autobus. All'interno dell'attrezzatissima officina, ci balzano all'occhio un altro onorevole "vecchietto", un OM Tigrotto carrozzato Borsani da 26 posti del 1962, con la sua livrea bi-verde, anche lui, come gli altri mezzi finora visti, insignito della Targa Oro ASI. Affianco, più moderno ma sicuramente ricco di un fascino che soltanto pochissimi autobus coevi possono avere, un Mercedes O303 del 1991 con la prestigiosissima carrozzeria Padane nell'allestimento MX, il più ricco, dotato anche di divanetto posteriore a ferro di cavallo. Ma la sorpresa è nel piazzale: Alfonso e Massimo vogliono tentare davanti a noi un esperimento, mettere in moto un bellissimo Fiat 370 Cameri del 1985 dopo 5 anni di silenzio... è bastato un booster, far caricare bene le sospensioni, dare mezzo giro di chiave per ridare vita al 370, che si sveglia dal torpore come se fosse stato spento il giorno prima, col suo "6 in linea" turbo rotondo e corposo e anzi, si gode pure un paio di giri di cortile arzillo come un tempo! (Alla pagina facebook



Due colossi del trasporto urbano:
da sinistra un 470 e un 471 "Effeuno".

"Autobus d'epoca, che passione!!!" trovate il video dell'accensione).

Dopo pranzo arriviamo nel capannone di Scerni, dove tutto ebbe inizio. È proprio qui che Di Fonzo stocca la maggior parte dei suoi "vecchietti". Infatti incontriamo, ordinati come su una scacchiera di Dama: un 316 Menarini, un 314 Portesi urbano del 1974 che Di Fonzo ha "prestato" alla città di Lanciano (la stessa dove il mezzo svolgeva il suo servizio pubblico) per farci al suo interno il presepe da esporre in piazza durante le feste natalizie; due 308 identici (probabilmente uno verrà cannibalizzato per completare e restaurare l'altro); un altro Mercedes O303 (che sinfonia il suo V8 biturbo da!) carrozzato Padane ZX del 1987, un camion Fiat 662 N3 allestito autobotte per i Vigili del Fuoco e infine due colossi del trasporto pubblico urbano, un Fiat 470 e un Iveco 471, meglio noto con la sigla "Effeuno". La vista di questi due giganti, a chi scrive, che su questi autobus ci è cresciuto, viaggiandovi per raggiungere la scuola, gli amici, o come pretesto per sentir rimbombare i loro motori, suscita un misto di emozioni e nostalgia che solo un mezzo come un autobus può generare. Il 470 è una macchina modernissima, in grado di sostituire l'obsoleto 418 (presente anch'esso in collezione, un esemplare con carrozzeria "di serie" Cameri) con il suo motore 6L posteriore orizzontale - primizia per l'epoca - e il piano di carico molto basso, la linea moderna e pulita, inconfondibile col parabrezza a sperone, uno degli ultimi a presentarlo. Il 471 è invece il suo sostituto, con la linea essenziale e rivoluzionaria, curata da Giorgetto Giugiaro e adottato praticamente da tutte le città



Alfonso di Fonzo alla guida
del Mercedes O303 ZX
del 1987 carrozzato Padane.

italiane dotate di almeno una linea urbana. La voglia di sentirli in moto è tanta e Alfonso ci accontenta di buon grado: anche loro vanno in moto al primo tentativo e perfino i sofisticati cambi automatici Voith funzionano!

Alla fine della giornata abbiamo la consapevolezza di aver potuto godere del frutto dell'impegno e della determinazione di una famiglia e soprattutto di Alfonso di Fonzo, doti che lo hanno portato, proprio mentre scriviamo, ad accettare l'onore di essere nominato dal presidente Alberto Scuro presidente della Commissione Veicoli Utilitari di ASI. Ad Alfonso il nostro più sincero "in bocca al lupo".

PASSIONE TRAMANDATA E CONDIVISA

MAURO TORTONE SI È APPASSIONATO AI TRATTORI GRAZIE A SUO NONNO MATERNO, CHE HA COINVOLTO ANCHE SUO PADRE. L'AMORE E LA COMPETENZA MATURATA NELLO STUDIO DELLE MACCHINE AGRICOLE, L'HA PORTATO A ESSERE VICEPRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE TRATTORI E TRATTORISTI DI MURELLO, CLUB FEDERATO ASI

di Luca Marconetti



Una piccola selezione della collezione Tortone che Mauro ha preparato per il nostro obiettivo: da sinistra Lanz D28-16, Landini L35, Landini L45 e Fiat 80 R.

Far nascere la passione per i mezzi agricoli in una zona dove l'agricoltura e l'allevamento di bestiame sono ancora oggi fulcro vitale dell'economia locale come la provincia di Cuneo, è facile. Più difficile è invece alimentarla costantemente e permettere che questa diventi una vera e propria mania per tutto ciò che abbia un motore e possa alleviare la fatica nei campi e nelle stalle. È il caso di Mauro Tortone, 33 anni, in tasca un diploma da perito meccanico, che, oltre a essere collezionista di trattori,

Il Lanz D28-16 è stato acquistato da suo nonno materno ed è considerato un po' la pietra angolare della sua collezione: è del 1960, ha un motore a gasolio monocilindrico da 30 CV.



insieme a papà, fratello e con la complicità dell'intera famiglia, la passione ha voluto metterla "a disposizione" di altri amatori collaborando con il club ASI Trattori e Trattoristi di Murello - località dove ha anche sede la sua attività da contoterzista e la sua collezione - diventandone poi anche vicepresidente.

"Il primo a trasmettermi la 'malattia dei trattori' è stato mio nonno materno." - ci confida Tortone, che continua: *"è sempre stato in mezzo agli utensili e alle macchine agricole costruendole, riparandole e riportandole in efficienza, prima coi mulini poi con i mezzi che utilizzava da contoterzista. Con l'avanzare dell'età e poi con la pensione, è stato uno dei primi in zona a ristrutturare trattori. Infine se ne è portati a casa diversi per collezionarli. Oggi, dei trattori del nonno, ne abbiamo per fortuna ancora due, i due Landini (L35 e L45, ndr) e il Lanz (uno stupendo D28-16 del 1960, ndr), i quali possiamo considerare un po' le pietre d'angolo, l'origine dell'attuale collezione".* Sì, perché il filo conduttore della collezione di Tortone non sono il mero valore economico o rigide scelte di modelli o marchi specifici ma un elemento ben più nobile: il cuore. *"Quando un trattore mi piace e mi suscita un'emozione, so che può far parte della nostra collezione. Dei trattori di mio nonno sono molto geloso perché sono il frutto del suo ingegno, del suo estro e di tante ore di fatica e lavoro".* Poi è venuto il papà di Mauro che, con alle spalle una lunga esperienza da trebbiatore, è oggi un fine conoscitore di quelle macchine per tanti anni compagne di lavoro: *"è con lui, che era in una associazione di Cavallermaggiore (non lontano da Murello, alta provincia di Cuneo, ndr) fin da piccolissimo, che ho cominciato a frequentare i raduni e capire che i trattori, potevano essere un ottimo strumento di condivisione, conoscenza e amicizia con tante persone, che è poi la filosofia che perpetro tuttora da vice presidente di 'Trattori e Trattoristi'. Il lavoro che facciamo d'altronde, fortemente legato alla stagionalità, ci permette tutto questo".*

Oltre ai Landini e al Lanz, la collezione consiste in un bellissimo Fiat 80 R, acquistato circa cinque anni fa, fortemente voluto da Mauro come testimone di una meccanica e di una capacità di costruire mezzi come questo che all'epoca, in Italia, era unica *"è il mio preferito"* - ci dice - *"è un mezzo che parla da solo, è bellissimo anche esteticamente. La sua imponenza, la potenza del motore, danno soddisfazioni che ancora oggi lasciano di stucco. D'altronde, la passione non si alimenta di soli Landini..."*; c'è poi un Landini L30, arrivato in "scuderia" un paio di anni fa e in fase di restauro. Oggi, a vedere questi mezzi, si trae ben presto una conclusione importante: ai Tortone piacciono i mezzi ben conservati o ancora meglio già restaurati: *"nonostante ci piaccia mettere direttamente le mani sui nostri mezzi (come dimostra il Landini 3000 arrivato in pessime condizioni e totalmente rimesso a nuovo, ndr) non andiamo a cercare relitti che poi ci porterebbero a imbarcarci in restauri infiniti e costosi. La nostra collezione segue anche un filo storico e culturale e ogni mezzo deve essere quindi perfetto, originale e riportate scrupolosamente alle condizioni di origini"*. Considerato che tutte le macchine di Mauro sono insignite dalla Targa Oro ASI, c'è da crederci. ■



Mauro a bordo del Fiat 80 R, il suo preferito.
A destra, una pompa di carburante dell'epoca, recuperata dal papà di Mauro e piazzata in giardino come ornamento.



L'Avion III, conservato presso il Musée des Arts et Métiers a Parigi.

VOLARE...A TUTTO VAPORE

CONTRARIAMENTE ALLA CONVINZIONE COMUNE, IL PRIMO VELIVOLO PIÙ 'PESANTE' DELL'ARIA CHE SI SOLLEVÒ DA TERRA NON FU NEL 1903 IL FLYER DEI FRATELLI WRIGHT MA L'ÉOLE DEL FRANCESE CLÉMENT ADER, CHE VOLÒ NEL 1890 PER POCHI DECIMETRI GRAZIE A UN LEGGERISSIMO MOTORE A VAPORE

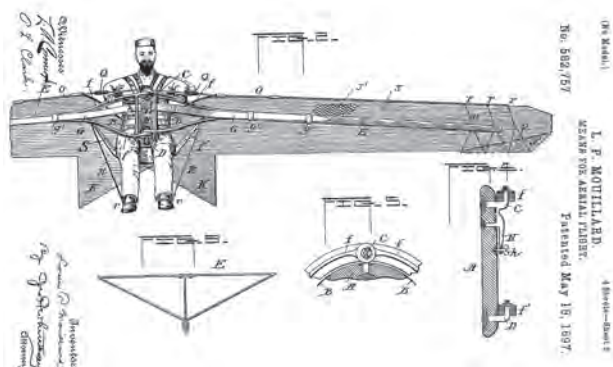
di Lorenzo Morello (Commissione Cultura)

È noto che l'invenzione dell'automobile si rese concreta, in un primo tempo, applicando a un veicolo un motore a vapore e, in un secondo tempo, impiegando un motore a scoppio, quando si riuscì a ridurre peso e dimensioni, grazie all'invenzione dei combustibili liquidi distillati dal petrolio e del carburatore, in grado di bruciarli in modo controllabile. È, invece, poco noto che un simile processo evolutivo sia anche stato percorso dagli aerei; probabilmente, con un po' più di determinazione e di perseveranza avrebbero potuto volare in modo affidabile ben prima del 17 dicembre 1903,

data del primo volo a motore compiuto da Orville Wright. Non si deve dimenticare che i problemi dell'aereo erano ben più complicati di quelli affrontati sviluppando le prime automobili. Nelle automobili, infatti, i rudimenti della meccanica del veicolo erano noti da secoli con i carri a trazione animale: si conosceva, infatti, il funzionamento della ruota, sia come sostegno capace di agevolare il movimento di un veicolo, sia come strumento per cambiarne la direzione di marcia, attraverso il meccanismo dello sterzo, e per arrestarlo, attraverso il meccanismo del freno.



Otto Lilienthal, fotografato prima di un lancio dalla collina di Dervitz, nei pressi di Berlino. A destra, Clément Ader, fotografato nel 1910, quando ormai aveva sospeso i suoi esperimenti di volo. Sotto, illustrazione del brevetto di Mouillard, riportante lo schema del suo Ornitottero.



La maggior difficoltà era concentrata nello sviluppo di un motore leggero e poco ingombrante e di una trasmissione alle ruote con diversi rapporti. Nel caso dell'aereo, invece, il sostegno del veicolo, il cambiamento della sua direzione e della sua velocità dovevano essere affidati alla modulazione della pressione agente sulle superfici alari, che dovevano avere, per questo scopo, forma variabile. L'osservazione del volo degli uccelli aveva suggerito idee per realizzare queste condizioni ma le esperienze, necessarie a convalidare queste idee, erano alquanto difficili da svolgere. Ciò che non si era potuto realizzare con metodi scientifici fu però affrontato con la fantasia e l'immaginazione, come fece Leonardo da Vinci, autore di studi sul volo degli uccelli, che diedero origine, intorno al 1490, ai disegni del suo Ornitottero, aereo ad ali battenti, attuate a forza di braccia. Tuttavia, questa non poteva essere una soluzione al problema del volo umano, perché la potenza muscolare non era adeguata a sostenere lo sforzo richiesto anche solo per breve tempo.

Trascorsero molti anni di tentativi infruttuosi e talvolta tragici, prima che Otto Lilienthal (1848-1896) sviluppasse le basi teoriche per interpretare il meccanismo di sfruttamento della velocità dell'aria per il sostegno di oggetti più 'pesanti' di essa o, come si dovrebbe più correttamente dire, di oggetti più pesanti del volume dell'aria da essi spostata.

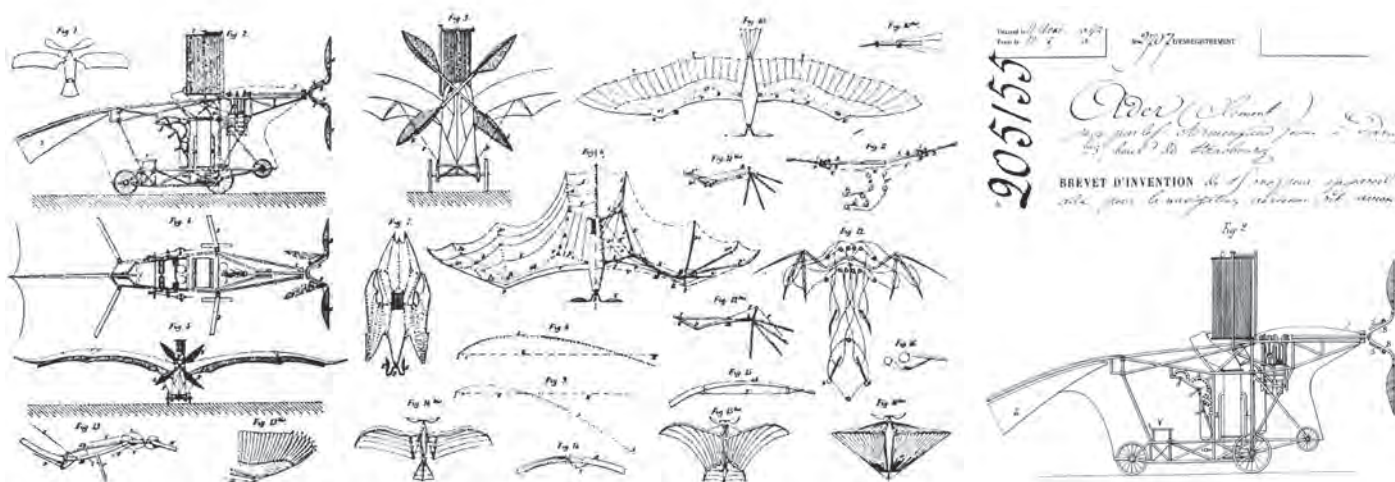
Gli studi furono applicati al suo aliante Derwitzer (dal nome del paese in cui furono eseguiti i lanci), che volò con successo, con il pilota a bordo, nel 1891; il velivolo compì molti voli controllati, permettendo progressivi miglioramenti, finché Lilienthal non precipitò, morendo nel 1896, a causa della rottura di un'ala per un colpo di vento. Nel caso di una macchina volante, ogni nuova variante di progetto apportata e ogni situazione critica affrontata per la prima volta comportavano rischi enormi per il pilota che era chiamato trovare soluzioni in tempi molto contenuti.

Tuttavia, l'aliante, pur avendo svolto un ruolo importante per definire la funzione delle ali nel sostegno e nella guida del velivolo, non poteva offrire una soluzione soddisfacente al volo umano, perché il suo raggio di azione era limitato, dipendendo dalla differenza di alti-

tudine fra il punto di lancio e il punto di atterraggio e dall'eventuale contributo di correnti ascensionali, indipendenti dalla volontà del pilota; anche un aliante costruito con tecniche e materiali moderni è solamente in grado di percorrere una traiettoria da 20 a 70 volte più lunga della differenza di altitudine fra il punto di lancio e quello di atterraggio, in direzione non sempre prevedibile.

Il francese Clément Ader si propose di superare questi limiti operativi con un motore, riuscendo a far volare il suo aereo, anche se per breve tempo, un anno prima di Otto Lilienthal e tredici prima di Orville Wright. Ader nacque nel 1841 a Muret, in riva alla Garonna a sud di Tolosa, in una famiglia dedita da generazioni alla realizzazione di costruzioni di legno; possiamo ipotizzare che questo particolare ambiente lo stimolasse a dedicare la sua vita alle applicazioni scientifiche, preferendo proseguire negli studi, con dispiacere del padre che lo voleva subito nell'impresa familiare.

Ottenne un diploma tecnico già nel 1856, con giudizi molto positivi in matematica e disegno, e proseguì nella carriera scolastica con studi d'Ingegneria che portò a termine con successo nel 1861. Iniziò la sua attività lavorativa di tipo tecnico nelle ferrovie locali, apportando interessanti contributi, fra i quali un sistema di montaggio e smontaggio rapido dei binari, e trovando anche tempo e risorse per interessarsi a settori completamente diversi. Fra le sue idee più riuscite si ricorda un velocipede, che egli propose di costruire per la prima volta con un telaio tubolare, con notevoli riduzioni di peso, e con rivestimenti di gomma sui cerchi, solitamente metallici. Nel campo delle applicazioni dell'elettricità, attrasse per la sua modernità il Théâtrophone, un particolare sistema telefonico che permetteva di far seguire a spettatori, comodamente seduti nelle loro case, gli spettacoli dell'Opéra e di altri teatri di Parigi. In campo aeronautico, vale la pena di ricordare anche una mongolfiera costruita per l'Esercito Francese, impiegata nel corso della guerra franco-prussiana. Forse tutte queste attività non erano il suo vero interesse, bensì il mezzo per procurarsi denaro e stabilire relazioni personali importanti per rendere concreto il suo sogno di macchina volante, che intendeva proporre all'Esercito Francese.



Schemi progettuali dell'Avion I. Si noti in particolare: al centro (6 e 7), la rappresentazione dell'aereo ad ali ripiegate e richiuse; a destra (12): il complicatissimo schema di cavi e verricelli per modificare la forma delle ali.

A destra, questa copia di una parte dell'illustrazione del brevetto permette di vedere il sedile del pilota e i volantini di comando dei verricelli. Si osservano inoltre: il carrello di atterraggio, con la ruota anteriore anti capottamento; il motore a due cilindri; la caldaia, davanti al sedile del pilota, e il condensatore ad aria sopra la fusoliera.

Gli studi di Ader su quello che sarebbe stato il primo velivolo a motore iniziarono intorno al 1875. Si formò probabilmente le basi teoriche della meccanica del volo leggendo gli scritti di Louis Mouillard (1834 - 1897), uno studioso francese che, dopo aver svolto ricerche sul volo degli uccelli in Algeria ed Egitto, le riassunse in un libro, *L'impero dell'aria*, pubblicato nel 1881, dedicato agli alianti ad ala fissa ed alla teorizzazione della propulsione ad elica.

A Mouillard è anche intitolato il brevetto americano n° 582757 del 1897, che conteneva i disegni di un particolare Ornitottero e degli indumenti da indossarsi per la sua guida.

Ader tuttavia puntava direttamente a un aereo a motore. Il primo prototipo costruito fu battezzato *Éole*, dal dio del vento, e anche *Avion I*, quando capì che non poteva ancora considerarsi un punto di arrivo. Il termine *avion* potrebbe essere entrato nell'uso comune in quest'occasione, perché il brevetto concesso nel 1890 descriveva il trovato come 'apparecchio alato per la navigazione aerea, detto avion'. La forma aerodinamica dell'aereo di Ader trasse ispirazione dalla fisiologia del pipistrello, scelta probabilmente per la semplicità costruttiva delle sue ali.

Similmente all'arto anteriore modificato del pipistrello, l'ala era costituita da una membrana tesa su una struttura formata da aste snodate, la cui forma era determinata dalla pressione dell'aria. Come nel pipistrello, la struttura ad aste snodate poteva essere ripiegata, per diminuire l'ingombro del velivolo, per una più agevole movimentazione a terra. Ciò che nel pipistrello rappresentava il corpo, nell'*Éole* era la fusoliera, nella quale erano contenuti il propulsore e il pilota. Questa parte del velivolo, profilata aerodinamicamente per ridurre la resistenza al movimento nell'aria, avrebbe anche dovuto contribuire al mantenimento della traiettoria ma presentava evidentemente un'eccessiva sensibilità al vento laterale, fatto che sembrerebbe aver costituito un problema mai risolto per il controllo del velivolo. Ali e fusoliera erano costruiti con uno scheletro di elementi di bambù con giunzioni metalliche, rivestito con tessuto di seta. Confrontando l'*Éole* con un aereo convenzionale moderno, notiamo che l'ala non era provvista di superfici mobili né esistevano i piani di coda e l'impennaggio. Il controllo era effettuato mediante due pedali, che guidavano il veicolo al suolo, e sei leve che, attraverso verricelli e funi, variavano la flessione, lo svergolamento e l'estensione delle superfici alari, come avrebbe potuto fare un pipistrello e come per alcuni anni si fece, tuttavia in modo alquanto meno complicato, nei primi aerei. Esistevano, ovviamente, anche i controlli del motore ma non era presente nulla di simile a un timone, espressamente previsto per variare la direzione di

volo. L'approccio tecnico poteva essere accettabile da un punto di vista scientifico ma la numerosità dei comandi, con cui il pilota non aveva avuto alcuna occasione di familiarizzarsi, costituiva notevoli difficoltà per il dominio del mezzo, particolarmente in situazioni impreviste.

Pensiamo al nostro povero inventore che, nello stesso tempo, avrebbe dovuto imparare a volare e a reagire ai disturbi esterni, magari facendo uso di meccanismi non ancora perfettamente funzionanti. Oggi l'apprendimento al volo avviene in situazioni tranquille, manovrando un numero ben più ridotto di comandi, dopo che un pilota esperto ha svolto le fasi più critiche, il decollo e il raggiungimento della quota di crociera, e provvederà, in seguito, alle manovre di atterraggio. Le dimensioni del velivolo comprendevano una lunghezza di 4,6 m, un'apertura alare di 13,7, corrispondente a una superficie alare di 29,2 m². Il peso a vuoto era 167 kg e quello a pieno carico, con il pilota a bordo, 298 kg. La velocità prevista era 58 km/h.

Una parte altrettanto innovativa del velivolo era il suo sistema propulsivo. Scartato il meccanismo ad ala battente del pipistrello, di difficilissima realizzazione, Ader si rivolse all'elica, traendo ispirazione in questo caso, dalle forme delle penne remiganti degli uccelli.

Esse costituiscono la parte più importante del piumaggio, essendo indispensabili per il volo. Si distinguono perché sono più lunghe, rigide e strette delle altre piume e possiedono un profilo adatto a fornire sostentamento e variazioni di traiettoria. Le remiganti sono spesso anche asimmetriche rispetto alla struttura di sostegno, il rachide, poiché la sua elasticità permette alla penna di adattare automaticamente la forza di sostentamento, riducendo l'angolo d'incidenza del vento in funzione della velocità.

Si potrebbe sostenere che, con la sua strana elica quadripala da 2,6 metri di diametro, Ader abbia anche realizzato un'elica a passo variabile ben prima che essa si diffondesse molti anni più tardi.

Una parte altrettanto unica del propulsore era rappresentata dal motore a vapore da 20 CV a due cilindri verticali capovolti; il motore, che ruotava a 480 giri/min, era direttamente collegato all'asse dell'elica.

I cilindri e i relativi pistoni presentavano due diametri diversi, di 76 mm nella parte superiore e di 120 mm nella parte inferiore; la corsa era di 120 mm. Il vapore in pressione passava dal generatore al primo cilindro, con volume di 544 cm³, e, dopo aver ridotto pressione e temperatura per l'espansione, era trasferito al secondo cilindro da 813 cm³ per una seconda espansione prima dello scarico; il volume di ogni cilindro era quindi 1.357 cm³, determinando una cilindrata totale di 2.714 cm³. L'espandente della duplice espansione, comune ai motori a vapore più efficienti (sono esistiti anche motori a quadruplici

espansione) permetteva di ridurre le perdite di calore per irraggiamento, limitando l'estensione delle superfici a contatto con il vapore a più elevata temperatura. Il motore era molto leggero, con un peso di soli 57 kg, grazie ad una costruzione evoluta; se ne vede traccia all'esterno, osservando i cuscinetti di banco e di biella sottilissimi, irrigiditi da settori di alluminio saldati, e il basamento ridotto a un traliccio metallico. Alla massa del motore si deve tuttavia aggiungere quella del generatore di vapore; anch'esso molto leggero era realizzato con un lungo tubo di rame di piccolo diametro, esposto alla fiamma di un bruciatore ad alcool metilico e coibentato esternamente con un involucro di amianto e sughero.

Il motore era alimentato a 15 bar e, per ridurre il consumo d'acqua, scaricava il vapore in un condensatore ad aria, contenuto probabilmente nella vistosa struttura esterna alla fusoliera dell'aereo, visibile solo in alcune fotografie dell'epoca. Il vapore, trasformato in acqua a causa del raffreddamento, era raccolto sul fondo del condensatore e pompato nel generatore di vapore per un nuovo utilizzo.

Il propulsore completo di caldaia pesava 145 kg (7,25 kg/CV); il motore del Flyer dei Fratelli Wright da 12 CV pesava 75 kg (6,25 kg/CV); si vede dunque che a quel tempo il vantaggio del motore a scoppio non era ancora così evidente. Era necessario imbarcare 25 kg d'acqua e 106 kg d'alcool per circa 3 ore di volo.

Clément Ader pilotò per la prima volta l'Éole il 9 ottobre 1890, nel parco del castello di Gretz-Armainvilliers del Barone Péreire, un magnate dell'edilizia coinvolto nella ristrutturazione di Parigi voluta dal prefetto Haussmann. Il volo, sostanzialmente incontrollato, pare sia durato una cinquantina di metri, raggiungendo la quota di una ventina di centimetri e atterrando per cause indipendenti dalla volontà del pilota; per confronto, il primo volo del Flyer durò circa 36 metri, terminando con un atterraggio controllato; tuttavia, già nello stesso giorno furono raggiunti 260 metri. Non si ridicolizzi il risultato; tanti anni fa, mio nonno (classe 1883) mi raccontava di quando assistette al primo volo decollato da Torino, alle ore 19:30 del 27 giugno 1908, compiuto dal francese Ferdinand Delagrange ai comandi di un biplano Voisin da 50 CV; quando, dopo una lunga rincorsa, si staccò dal suolo della Piazza d'Armi vecchia, ora occupata dagli stabili del Politecnico, tutto il pubblico era chinato a terra per meglio apprezzare la quota raggiunta di ben quattro metri. Anche se ciò non è documentato, si può ipotizzare che la prematura caduta dell'Éole sia stata dovuta alla coppia di reazione dell'elica (circa 300 Nm), che potrebbe aver fatto

rollare l'aereo subito dopo il decollo, senza che il pilota potesse reagire tempestivamente, facendo uso, ad esempio, della possibilità di svergolare le ali in senso opposto. La più evidente differenza fra l'approccio al volo di Ader e quello dei fratelli Wright è che il primo mirò subito al risultato finale senza una sufficiente preparazione al pilotaggio, mentre i secondi arrivarono al primo volo a motore dopo svariate centinaia di lanci su alianti simili all'aereo finale, utilizzati per affinare i controlli e, soprattutto, imparare a farne uso.

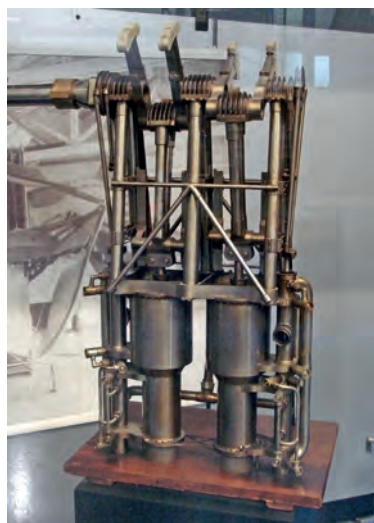
Tornando ad Ader, la sua impresa, per quanto poco rilevante agli occhi di oggi, interessò l'Esercito Francese che volle assistere a una seconda dimostrazione di volo, che pare avesse raggiunto un centinaio di metri. Da questo risultato, giudicato evidentemente incoraggiante, scaturì l'ordine per un secondo prototipo con prestazioni superiori, l'Avion II, o Zéphyr, su cui non si hanno informazioni, per essere state a suo tempo coperte dal segreto militare. Abbandonato per motivi ignoti l'Avion II, fu iniziata la costruzione dell'Avion III o Aquilon, differente dai precedenti per avere due motori e poter trasportare a bordo un secondo uomo con il compito di osservatore. Il fatto che i motori fossero controrotanti sembrerebbe confermare l'ipotesi fatta sul rollio incontrastato del primo prototipo. Le prove del terzo prototipo si svolsero il 12 ottobre 1897 nel poligono militare di Satory, dove fu predisposto un tracciato circolare di 450 m di diametro, che avrebbe dovuto servire da pista di decollo, da tracciato di volo e da pista di atterraggio. Dopo un primo tentativo, giudicato positivamente, ne fu svolto un secondo il 14 ottobre ma l'aereo si ribaltò a terra subito dopo il decollo a causa di una raffica di vento trasversale. I rappresentanti dell'Esercito decisero di sospendere lo svolgimento del progetto, costato fino a quel momento 200.000 Franchi, paragonabili al prezzo complessivo di quaranta automobili medie di quegli anni.

Clément Ader decise di sospendere ogni attività in questo campo e donò l'Avion III al Conservatoire National des Arts et Métiers dove può ancor oggi essere ammirato, insieme a uno dei suoi motori, sotto al soffitto dello scalone d'onore dell'annesso Museo.

Abbandonata l'aeronautica, Ader si dedicò per qualche anno alla costruzione di automobili e ad altre invenzioni, fra cui un'imbarcazione, brevettata nel 1901, con superfici alari scivolanti sull'acqua, probabilmente simile a ciò che in seguito diventò l'aliscafo.

Morì a Tolosa nel 1925 dopo aver ricevuto il grado di Commendatore della Legione d'Onore, in riconoscimento dei suoi contributi in campo tecnico-scientifico.

Da sinistra, il motore dell'Avion II, probabilmente identico a quelli dell'Avion I e III. La caldaia dell'Avion III, mostra i sostegni dei due motori controrotanti, montati in corrispondenza dell'ala. La foto dell'Avion III, ripresa nell'Esposizione Aeronautica di Parigi del 1908, è l'unica testimonianza della presenza del condensatore.





L'Alfa Romeo Alfetta GT con i presentatori Massimo Del Papa e Daniela Martani. Sotto, a sinistra, la bella Fiat Nuova 500 del 1959. A destra, la Morris Mini Cooper del 1965.



MODA E MOTORI, A TUTTI I COSTI

IL CAMPE DI PORTO SAN GIORGIO NON CI STAVA A NON RISPETTARE LA TRADIZIONE CANCELLANDO LA SUA MANIFESTAZIONE DI PUNTA, CHE SI È SVOLTA AD AGOSTO IN UNA EDIZIONE RIVISTA MA NON PER QUESTO MENO SPETTACOLARE

Moda e Motori, domenica 23 agosto, 14^a edizione: forse la più sofferta, ma anche la più gratificante. Perché l'edizione di quest'anno, per i motivi che tutti ben conosciamo, è stata appesantita da decreti, allarmi, confusione burocratica a causa di una gestione della "cosa pubblica" e della sanità tanto avventuristica. Ma il Club Auto e Moto Epoca Piceno di Porto San Giorgio (FM) ci teneva tantissimo a non interrompere una tradizione che dura ormai da 13 anni e anche per non privare la cittadina rivierasca e i turisti presenti di uno spettacolo che nel tempo ha saputo guadagnarsi l'aspettativa di sempre più visitatori.

Lo staff coadiuvato da Ferruccio Benvenuti si è quindi messo al lavoro perché tutto rispettasse le stringenti norme anti-Covid19 e, in definitiva, ridefinendo il concetto della kermesse ma non per questo snaturandone la spettacolarità: due ore volate via in un attimo, nel gradimento e nel divertimento di un pubblico al quale neppure la mascherina obbligatoria ha impedito di appassionarsi e di partecipare.

E così, per esorcizzare le "fatiche" del periodo primaverile, il tema dell'edizione di quest'anno sono stati gli anni '60 col loro boom economico e poi i '70 che hanno regalato tante importanti innovazioni in campo automobilistico. Anche all'epoca ci trovavamo in un periodo di difficoltà, mutazioni e perfino violenza quotidiana; eppure la società italiana non perdeva tuttavia

la sua vitalità, la voglia di un presente possibile e di un futuro migliore; oggi potremmo dire lo stesso?

E allora, è stata mostra e carosello di veicoli d'epoca, dalla Topolino di introduzione, ancora nei Cinquanta, passando per tante splendide chicche, tra le quali la Morris Mini Cooper del 1965 appartenuta a John Cooper che la utilizzò nel suo autosalone fino al 1967; l'Alfa Romeo Duetto (Osso di Sepia) del 1966; la Fiat Nuova 500, una prima serie del 1959; la Lancia 2000 I.E. del 1974; e poi ancora la carrellata di stupende Alfa Romeo dagli anni '60 agli anni '70 che si conclude con l'Alfetta GT del presidente Benvenuti, allo spirare dei "seventies". A tutte le auto erano abbinati abiti dell'epoca indossati da modelle.

Anche la formula, dicevamo, quest'anno ha subito qualche ritocco: alla tradizionale conduzione di Massimo Del Papa è stata affiancata la soubrette Daniela Martani, autentica sorpresa (più una conferma per chi l'ha coinvolta) della serata: con la sua verve, la sua presenza scenica, la sua bellissima voce, la sua autentica bravura interpretativa, Daniela ha regalato il valore aggiunto che ancora mancava a Moda e Motori. E poi canzoni, immagini, brani in diretta, notazioni storiche e di costume che ha fatto fare a tutti un bel tuffo nel passato, una testimonianza di volontà, di "sana ribellione", di inventiva che il CAMPE ha saputo dimostrare. ■

Il presidente dell'Old Motors Club di Pescara transita sul lungomare di Francavilla al volante della sua Ford A Roadster Deluxe.

A FRANCAVILLA AL MARE RIVIVE IL CENACOLO MICHETTIANO

LE AUTO D'EPOCA RAPPRESENTANO UNA PRESENZA IMPRESCINDIBILE DI UN EVENTO CHE PUNTA A RIEVOCARE GLI INCONTRI CULTURALI CHE SI TENEVANO SULLA RIVIERA ABRUZZESE FRA '800 E '900, ANIMATI DA PERSONAGGI QUALI "IL VATE" GABRIELE D'ANNUNZIO, COSTANTINO BARBELLA E MATILDE SERAO

A partire dal 14 e fino al 17 agosto, a Francavilla al Mare, ridente località costiera abruzzese, meta di vacanze apprezzata fin dai primi del '900, è andato in scena, come da tradizione nel mese di agosto (ma quest'anno un weekend prima), "Al Cenacolo", rievocazione storica dell'epoca d'oro della regione "degli Abruzzi" e di Francavilla al Mare, dove a contendersi la fama di personaggi più in vista furono prima il "Vate" Gabriele d'Annunzio e poi lo sceneggiatore e pioniere del cinema italiano Ennio Flaiano. Ma non solo: è noto che tra la fine dell'800 e i primi del '900 l'Abruzzo costiero, complici un clima mite tutto l'anno e importanti stazioni di elioterapia, fu il centro di riunione degli artisti più importanti d'Italia. Il famoso "Cenacolo Michettiano", per esempio, riunì artisti del calibro di Francesco Paolo Tosti, Costantino Barbella, Matilde Serao, Edoardo Scarfoglio, lo stesso Francesco Paolo Michetti e molti altri, oltre ovviamente al già citato d'Annunzio che proprio descrivendo i paesaggi di questo variegato angolo d'Italia fu in grado di portarlo all'onore della cultura internazionale. L'intento dell'evento "Al Cenacolo" quindi, è proprio quello di tornare per qualche giorno ai tempi di quegli incontri, per rivivere un'atmosfera carica di cultura "a tutto tondo", dalla scultura alla poesia, dalla pittura alla musica, dalle belle arti alla letteratura, fino alla politica e alla filosofia.

Il pubblico presente ha perciò potuto assaporare il Cenacolo con i suoi profumi e le particolari atmosfere, grazie alla presenza degli stand che proponevano letture di poesie, concerti di musica classica, visite guidate ai tesori Liberty della cittadina abruzzese e, infine, cucina tipica del territorio. In questa atmosfera non potevano sicuramente mancare le auto d'epoca, la cui presenza è una costante fin dai prodromi dell'evento (ormai nove anni fa), grazie all'interessamento dell'Old Motors Club di Pescara e del suo presidente Renato Braconi. Quest'anno, a causa delle restrizioni per il Covid 19, le auto erano solo 40 (di solito arrivavano alla sessantina), provenienti dall'Abruzzo ma anche da molte regioni vicine e non, come Emilia Romagna, Marche e, soprattutto Campania. Le vetture quest'anno, oltre ad animare le "serate in bianco" della cittadina di Francavilla, sono state impegnate anche a Pescara, attigua a Francavilla, dove sono state esposte per qualche giorno nella centralissima piazza Salotto, per poi trasferirsi a Francavilla in serata. Qui, hanno animato le atmosfere Liberty di piazza Sirena e viale Nettuno.

Una varietà di vetture che spaziava da una carrozza a motore di fine '800 alle Lancia Ardea e Appia, da Fiat 515 e Balilla a Jaguar E-Type, da Morris e Austin a Citroën Traction Avant, fino a Fiat 1500 Osca.

Le auto esposte in viale Nettuno, "struscio" serale del turismo balneare di Francavilla. A destra, la carrozza a motore di fine '800 davanti all'Auditorium di piazza Sirena.





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



XXIII RUOTA D'ORO STORICA: NOTEVOLE AFFERMAZIONE ANCHE IN MOMENTI DIFFICILI

UN'EDIZIONE ANDATA OLTRE OGNI ASPETTATIVA QUELLA ORGANIZZATA DALLA SCUDERIA VELTRO DI CUNEO CHE, PER EVITARE GLI ASSEMBRAMENTI, SI È VISTA COSTRETTA A DECLINARE ALCUNE RICHIESTE DI ISCRIZIONE

Che la Scuderia Veltro fosse un club maturo nell'organizzare manifestazioni di auto storiche non è una novità, ma che riuscisse a proporre un evento come la XXIII Ruota d'oro storica, in un periodo delicato come questo è stato veramente ammirevole. Coraggio, capacità organizzative, senso di responsabilità, partecipazione maggiore di quella prevista, tanto che sono state respinte molte richieste d'iscrizione, proprio per non creare problemi di assembramento, già da soli varrebbero un plauso, stante che sono pochissime le manifestazioni di auto storiche che quest'anno sono state organizzate su tutto il territorio nazionale, e l'unica nel nord ovest.

Cinquantacinque gli equipaggi con un parco macchine eterogeneo che spaziava dalla metà degli anni '30 alla fine degli anni '90, tutte molto ben curate: dalle performanti auto sportive, Porsche, Fiat, Lancia, Ferrari, Sunbeam, Ford, alle piccole ma "cattive" Mini Cooper, Autobianchi A112 Abarth, Peugeot 205 GTI, alle berline di lusso, agli eleganti spider e coupé, sino alle simpatiche Citroën 2CV e Mehari.

Percorso ben studiato e calibrato in modo da alternare le prove di precisione con momenti dedicati al piacere della guida e per ammirare i territori attraversati. Particolarmente curato il pranzo con tavoli e posti a sedere ben distanziati, per poter godere al meglio la selezione di piatti preparati dallo chef del ristorante Monte Nebin di Sampeyre.

Come ormai di tradizione anche quest'anno non è mancato l'equipaggio della Polizia di Stato che non ha voluto mancare l'appuntamento portando un Alfa Romeo Alfetta del 1977 appena restaurata.

Novità di quest'anno la partenza dalla suggestiva piazza Virginio, prospiciente il complesso museale di San Francesco a Cuneo, che ha contenuto le auto rendendo un ottimo effetto scenico, molto apprezzato dai partecipanti, che alla fine della giornata hanno potuto visitare la mostra dal titolo "Quei temerari delle strade bianche" grazie alla disponibilità della città di Cuneo, che da sempre sostiene le manifestazioni della Veltro. Oltre 190 i km percorsi con 45 prove cronometrate che erano previste nei comuni di Borgo San Dalmazzo, Busca, Casteldelfino e Villar San Costanzo.

Per la cronaca il più regolare e preciso è stato l'equipaggio composto da Pippo Rapisarda e Daniele Piga su Fiat 124 spider, seguiti da Maurizio e Filippo De Bellis, su Lancia Fulvia Zagato, Gianluca Ferrari e Lumello Andrea su Porsche Carrera Targa, Bruno Perno con Daniele Cerrato su A112 Abarth e Carlo Merenda con Lorenzo Comba, primi della Scuderia Veltro anche loro su A112 Abarth. Primo equipaggio femminile quello composto da Graziella Di Piero e Stefania Gho su Volkswagen Maggiolino. Per i giovani under trenta primi Edoardo Bruno in coppia con Noemi Pampiglione su Porsche 924 seguiti da Edoardo Dadone con Gabriele Arneodo su Citroën 2 CV Charleston.

A sinistra, una Ferrari 308 GTS durante un passaggio nelle suggestive località toccate dall'evento. La premiazione nel bel contesto del Complesso Museale di San Francesco.





HO VOGLIA DI FARE QUATTRO PASSI...

NON PERÒ QUELLI CHE SI FANNO A PIEDI, MA QUELLI "ALPINI", I PIÙ FAMOSI D'ITALIA... IN SELLA A UN CIAO: NON IMPORTA COME FAI LA STRADA E SE SCEGLI LA PIÙ DIFFICILE, CONTA CONCENTRARTI AL 200%!

di Diego Filippi

Anche quest'anno Gianni Codiferro, socio fondatore dell'Historic Club Schio si è cimentato in una nuova impresa, anzi due in poco tempo. Dopo un assaggio il 26 giugno in cui ha raggiunto Casere (BZ) l'ultimo comune più vicino alla Vetta d'Italia, il parallelo più a nord della nostra nazione ancora a bordo del suo fidato Piaggio Ciao del 1992, fedele al motto "Viaggiare sempre in coppia perché da soli non si sa mai...", il nostro centauro è partito da solo in sella al suo Ciao (ecco formata la coppia!), venerdì 4 settembre e, per rievocare la missione dello scorso anno che lo portò sul passo dello Stelvio e Resia (ma durante il ritorno del raid, finì mestamente a 200 km da casa per la rottura del motore) e chiudere un conto aperto con la sfortuna. Ecco dunque le tappe del nostro epico conduttore e le sue note:

- 04:30 partenza da Schio, notte piena
- 05:00 dopo soli 20 Km saltata la lampada anabbagliante. Dopo altri 10 minuti anche l'abbagliante: buio pesto visto che non c'è nemmeno un lampione! Mi ha salvato un faretto extra a pile, montato sul parafrangente!
- 06:00 Passo Friccia 1098 Mt ancora buio
- 07:00 Trento,
- 09:00 Lago Cles.
- 10:00 Passo Tonale 1884 Mt
- 12:45 Passo Gavia 2652 Mt (il 2° più alto d'Italia)
- 14:45 Passo Stelvio 2758 Mt (il più alto d'Italia!)

Pausa del centauro e del mezzo in vista del ritorno l'indomani che così si è sviluppato:

- 09:00 start a 7°C di temperatura e patito il freddo malgrado l'abbigliamento adeguato
- 10:30 Passo Resia 1505 Mt col famoso campanile che spunta dal lago poi Merano, Bolzano, Trento.
- 17:00 Lago di Calceranica-TN
- 17:30 Passo Friccia 1098 Mt
- 18:00 Passo Sommo 1341 Mt
- 19:30 Passo Coe 1610 Mt
- 21:15 Rientro a Schio.

I numeri di questa nuova "missione" sono: 640 Km percorsi in soli 2 giorni, superati 8 passi dei quali i primi due i più alti d'Italia, 5 le pulizie effettuate alla stessa candela (sempre la medesima, mai cambiata per scaramanzia), 3 rifornimenti giornalieri (con miscela al 4 %), infinita passione e tanta determinazione. Anche questa volta, Gianni è stato accolto, anzi, spronato, dalle persone che incontrava lungo il percorso, sia da curiosi che da motociclisti esperti. Gianni, mai stanco, dopo 640 Km, con una media di 12-14 ore di viaggio al giorno e una dieta a base di panini allo speck e birra a volontà è stato attento a fare preparare il proprio mezzo e così tutto è filato liscio, tanto da riprendere ancora il cammino, il giorno successivo (domenica 6) per il raduno dell'Historic Tour a Vicenza e dintorni raccontando l'esperienza e portando il gagliardetto del Club fotografato ad ogni passo agli amici presenti. Ulteriore viaggetto di 130 Km.

Il messaggio di questa operazione? L'emozione del tanto con poco è ancora possibile, anche nel 2020. Non per ultimo, fornire un esempio ai nostri figli che per divertirsi ed aprire la mente, non occorre possedere chissà che cosa. "Come ritornare quattordicenni che, fatto mille lire di un pieno di miscela, mi sembrava di avere il mondo in mano!", ha dichiarato, "Per raggiungere un tuo traguardo, qualunque sia nella vita, sei libero di scegliere anche la strada meno comoda e più lunga: bisogna però prepararsi, concentrarsi e crederci al 200%! Gli amici mi chiedono: a quando i prossimi "quattro passi"?"

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



CIRCUITO CHIANTI E POTENZA, 24ª EDIZIONE, DAL MUSEO DEL CAPPELLO ALLA RIEVOCAZIONE DEL CIRCUITO

Con grande successo il club CAEM Lodovico Scarfiotti è riuscito a proporre la 24ª edizione della Rievocazione Storica del Circuito Chianti e Potenza. La manifestazione, disputata il 29 e 30 agosto, ha espresso le consuete caratteristiche culturali e sportive, con il sabato dedicato a un tour nell'entroterra maceratese e fermano e la domenica con la Rievocazione sul suggestivo ed impegnativo Circuito. Rispettando le misure imposte dalla pandemia, e le difficoltà di qualche fase bagnata dalla pioggia, l'evento è riuscito a soddisfare la gran voglia dei motociclisti del centro Italia e anche oltre, con i loro pregevoli mezzi d'interesse storico, che non sono voluti mancare al tradizionale incontro di fine agosto. Il CAEM è stato onorato dalla presenza del consigliere ASI Leonardo Greco, che ha espresso positivi commenti sulla formula e sulla qualità organizzativa, che il sodalizio marchigiano ha saputo far consolidare in oltre un quarto di secolo di vita della manifestazione. La giornata del sabato è stata dedicata ad un tour verso Montappone, che ha toccato Mogliano, Massa Fermana e Loro Piceno. A Montappone, con la piacevole ospitalità del vicesindaco Amerino Clementi si sono potuti visitare due musei dedicati al cappello, specialità produttiva della

zona, in grado di soddisfare il 75% della produzione nazionale e di esportare in tutto il mondo. Domenica la Rievocazione del Circuito ha toccato i capisaldi del percorso, con partenza da Tolentino e gli attraversamenti di San Severino Marche e Serrapetrona, dove si sono disputate le 12 prove di abilità che hanno deciso le classifiche. Ad imporsi nell'assoluta è stato il settempedano Pietro Caglini su Matchless G3L del 1940, mentre nelle altre categorie sono emersi Leonardo Greco su Moto Guzzi Airone Sport 250 del 1956, Riccardo Lombardelli (Moto Guzzi Airone Sport 250 del 1950), Patrizia Baldoni su Matchless G3L del 1943 e Michael Mori su Moto Guzzi Sport 14 del 1929. A Caglini è andato anche il "4° Memorial Luca Lausdei", che ricorda un giovane appassionato motociclista scomparso, per aver ideato la manifestazione nel lontano 1988. Lo staff del CAEM Lodovico Scarfiotti, guidato dal presidente Roberto Carolosi e dal responsabile dell'evento Antonio Brachetta, ha ricevuto i complimenti anche da parte dei partecipanti che hanno dimostrato grande attaccamento alla manifestazione, particolarmente gradita.

g.s.



LA MANOVELLA DEL FERMANO RIPARTE DAL DRIVE IN

"Questo 2020 è un anno particolare che ci ha tolto tanto ma di sicuro non ci ha tolto la voglia di divertirci, e cosa c'è di meglio di Drive In per farlo in sicurezza? Abbiamo pensato a lungo a cosa fare ma alla fine abbiamo capito che il nostro Drive in a Fermo era l'unico modo per poter assaggiare un piccolo ritorno alla normalità".

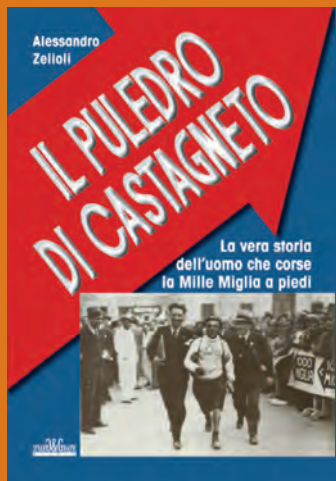
È stato questo il motto che ha ispirato la terza edizione di Drive In Fermo che si è dimostrata perfettamente adatta a unire, in questo particolare momento storico, la voglia di divertirsi con i propri mezzi d'epoca e il rispetto del distanziamento. Nata nel 2018 da un'idea del club La Manovella del Fermano ha visto fin da subito un'entusiasta risposta da parte del Comune di Fermo (capoluogo dell'omonima provincia delle Marche) tale da diventare co-organizzatori. L'evento, che ha visto anche la partecipazione del club Scuderia Marche, si è svolto nei giorni 10 ed 11 luglio. La prima data era aperta a veicoli di ogni anno ed età mentre la seconda riservata ai soli veicoli d'epoca costruiti entro il 1990 e di particolare interesse

storico. L'unico Drive In cittadino, si è svolto nella stupenda Piazza del Popolo di Fermo, permettendo agli equipaggi di godere, oltre che del film proiettato sul maxi schermo, della meravigliosa cornice del loggiato che la circonda regalando un'atmosfera del tutto unica. I film proiettati sono stati "Pretty Woman" per la quale sono stati presenti 55 veicoli, mentre il sabato, in onore del suo centesimo compleanno, è stato scelto un film del mitico Alberto Sordi, "Il Marchese del Grillo" che ha allietato altrettanti equipaggi della serata dedicata ai veicoli d'epoca. L'audio del film poteva essere tranquillamente ascoltato tramite una frequenza radio messa a disposizione all'interno della Piazza da Radio FM1. In onore dell'origine americana del format, erano presenti dei preziosi modelli americani come Cadillac Convertibile del 1959, Ford Mustang cabriolet 1968, Pontiac Transam del 1979 e una Chevrolet Corvette del 1968, ma anche bellissime auto di altre nazionalità come una Mercedes 190 SL del 1960, Austin Healey 3.0 del 1961, tante Alfa Romeo Duetto e Giulietta, Morgan e anche simpatiche Fiat 500.



LA MILLE MIGLIA CORSA A PIEDI

Un piccolo uomo. Un favore fatto a un amico. La più grande corsa automobilistica. Questi gli ingredienti del romanzo "Il Puledro di Castagneto", seconda opera dello scrittore Alessandro Zelioli (reggiano, classe 1968, scrittore, giornalista sportivo e deejay, oltre che una passione per la Mille Miglia, della quale ha già raccontato concentrandosi sulle partecipazioni di Tazio Nuvola, nel testo "1049"), che racconta l'impresa di Costantino Seggioli che nel 1938 corse la Mille Miglia a piedi. Un testo adatto a chi ama le storie, i racconti, non necessariamente a chi ama il mondo automobilistico che qui, è solo una parte della trama. La storia di Costantino Seggioli è nota a pochi, anche tra gli appassionati della Mille Miglia. Un vero peccato, perché



questo piccolo uomo che nel 1938 completò "gambe in spalla" il tragitto della Freccia Rossa per pubblicizzare la dodicesima edizione di una competizione che aveva bisogno di rinnovarsi e per fare un favore all'amico Renzo Castagneto, meritava giustizia. Poco meno di due mesi per correre gli oltre 1600 chilometri del tragitto che, al suo arrivo le vetture avrebbero percorso in poco più di dodici ore. Seggioli tenne fede al suo intento e durante il lungo peregrinare scrisse un diario nel quale raccolse episodi al limite del fantastico. Uomo poco avvezzo al lavoro, viveva di espedienti ed ebbe una lunghissima carriera militare, non solo con la divisa italiana. Nato ad Agnosine (comune Bresciano della Val Sabbia che ha concesso anche il patrocinio alla pubblicazione), Seggioli morì nel 1970 e venne sepolto nel Cimitero Vantiniano di una Brescia che lo aveva dimenticato, a fianco di nobili e personaggi importanti, non per meriti ma perché vi aveva ricoperto il ruolo di fossore. Una impresa, quella del Puledro di Castagneto che andava raccontata, perché è parte della Mille Miglia che, anche per aneddoti come questo, rimane la *Corsa più bella del Mondo*.

"Il puledro di Castagneto" di Alessandro Zelioli, edizioni Grafic&Grafic studio, testo in italiano, foto b/n e colori, 15,00 €. Per avere contatti con l'autore: puledrocastagneto@libero.it



DUE CARRIERE FINITE TROPPO PRESTO

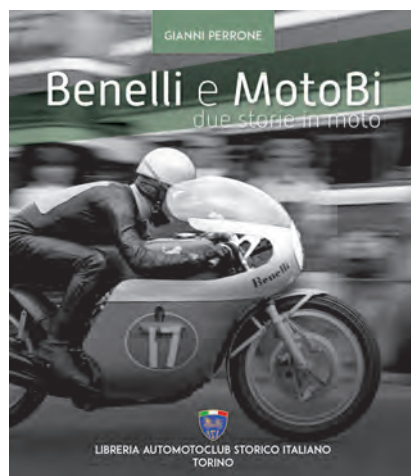
È un libro interessante e avvincente, quello dedicato dal giornalista Renato Ronco - in passato anche conduttore a Tele Montecarlo - a due troppo presto scomparsi giovani piloti di Sanremo: Leo Cella e Franco Patria. Il titolo è già intrigante di per sé stesso: "Carriere spezzate" prelude anche a scoperte relative ai due incidenti che hanno tolto la vita ai due liguri. Le morti sono causate da eventi diversi, come si evince subito nel testo pubblicato sull'aletta della copertina, dove Ronco indica le due cause: Patria, "istintivo e aggressivo", muore giovanissimo da fermo per guasto, investito sulla pista di Monthlery causa l'errore fatale di un altro pilota sopraggiungente. Cella "preciso, metodico, prudente" perde la vita in un banale test, mentre prova una nuova vettura sulla pista di Balocco: lo tradisce un prototipo Alfa Romeo Sport 33, pare piuttosto difficile da condurre così com'era e con l'anteriore che poteva toccare sull'asfalto. Il racconto sa di giallo, anche per come i giornali dell'epoca e i loro titoli trattarono la tragedia. Il testo è corredato da belle foto in bianco e nero, alcune delle quali inedite. Prefazione di Cesare Fiorio, già team manager della squadra Lancia Corse. Per gli appassionati un libro da non perdere.

"Carriere spezzate - Leo Cella e Franco Patria" di Renato Ronco, editore Ephedis Montecarlo, testo in italiano, foto b/n, 156 pagine, 20,00 €



BENELLI E MOTOBİ, LE DUE RUOTE CHE VENGONO DALLA TERRA CHE NON C'È

Tecnica, audacia e maestria: Benelli e MotoBi sono state tutto questo e anche di più. La grande scuola motociclistica italiana ha uno dei suoi punti di riferimento in una regione che non esiste: è quella situata tra la Romagna e le Marche. Oltre a molti piloti e a mitiche competizioni, quella zona è stata anche la culla, a Pesaro, di queste due case motociclistiche. Vicende che l'ex pilota Gianni Perrone narra nel volume. Un testo dove le competizioni la fanno da padrone, con ben 9 capitoli su dodici dedicati agli uomini e alle moto che hanno fatto crescere la Benelli nel mondo delle corse. La lettura, molto fluida, riesce a far comprendere i passaggi chiave dell'evoluzione della Benelli. Uno dei "fil rouge" ai quali si affida il narratore è quello dei propulsori. La prima grande bandiera tecnica, il monocilindrico monoalbero comandato da una cascata di ingranaggi, non ha avuto rivali nella classe 175 negli anni '30.



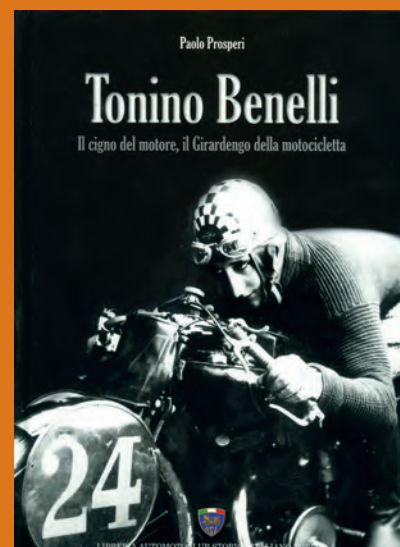
Evoluto a 250 e diventato bialbero, ha aiutato Ambrosini ad aggiudicarsi il titolo mondiale nel 1950. Ma molti addetti ai lavori sono ancora affascinati dall'efficacissimo 4 cilindri che ha portato alla vittoria piloti come Tarquinio Provini, Renzo Pasolini e Jarno Saarinen. Concludono il volume la breve e intensa storia della MotoBi e l'appendice con le vittorie di queste Case pesaresi dal 1924 al 1990. I testi sono accompagnati da foto ben scelte per importanza storica.

"Benelli e MotoBi. Due storie in moto" di Gianni Perrone, edizioni ASI Service, testo in italiano, foto in b/n e colori, 27,00 €

TONINO E IL SUO MONDO

"Il cigno del motore, il Girardengo della motocicletta". Questi sono i due soprannomi con i quali è stato chiamato Tonino Benelli, l'ultimo dei sei fratelli della grande famiglia pesarese. Una storia che è stata descritta e raccontata da Paolo Prosperi, uno dei massimi esperti del motociclismo della città marchigiana (è presidente del Registro Storico Benelli). Leggendo il libro, si scoprono moltissimi particolari di una vita eccezionale. Antonio (detto Tonino) è stato uno dei piloti più bravi e concreti del periodo che va dagli anni '20 all'inizio degli anni '30. Una carriera che il libro edito dalla Libreria ASI riesce a ben evidenziare. "Fin da bambino - ha detto Paolo Prosperi durante la presentazione - Tonino è stato affascinato dalle motociclette. Sono famosi anche i suoi funambolismi, come quello di passare tra le bitte del porto di Pesaro con un sidecar". L'esperto marchigiano ha saputo ricostruire la vita del pilota grazie a un accorto lavoro di ricerca. Un lavoro completato dalle splendide fotografie raccolte con cura certosina.

"Carriere spezzate - Leo Cella e Franco Patria" di Renato Ronco, editore Ephedis Montecarlo, testo in italiano, foto b/n, 156 pagine, 20,00 €





SHOP

NOVITÀ

€ 48.00



GIACCA IN FELPA "TEDDY"

Vera e propria icona, il giubbotto Teddy ha attraversato più generazioni. È protagonista ovunque, dalla strada ai banchi di scuola e persino sulle passerelle. Toppa "ASI" in stile college sul cuore e "Automotoclub Storico Italiano - est. 1966" in stile vintage sulla schiena. Tasche a filetto sul fronte e chiusura con bottoni automatici. Dettagli a contrasto. Vestibilità asciutta. Colori: Blu Royal e bianco - Grigio e Nero - Bordeaux e Grigio Blu Navy e bianco
Taglie dalla S alla XXL

€ 54.00



GIUBBOTTO BOMBER IN SOFTSHELL TRAPUNTATO

Giubbotto Bomber trapuntato a rombi dal taglio moderno e innovativo. Impermeabile e Antivento. Girovita e polsini elasticizzati. Stemma ASI in similpelle sulla spalla sinistra. Vestibilità classica. Colore: Blu. Taglie dalla S alla XXL

€ 38.00



GILET BODYWARMER TRAPUNTATO

Gilet bodywarmer unisex imbottito, dal taglio moderno e dalla vestibilità comoda. 2 tasche esterne con zip, 1 tasca interna con velcro. Ricamo ASI sul cuore, zip e finitura a contrasto grigia sul lato anteriore, sulle tasche e sul fondo capo. Colori: blu navy - bianco - grigio scuro. 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 10 PEZZI DISPONIBILI!!



€ 4.00 **NOVITÀ**

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



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



SPILLA/PIN DA GIACCA

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

€ 4.00



€ 20.00

BORRACCIA TERMICA

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



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.asiservice.it.



€ 23.00

Solo pelle colore nero

GUANTI DA GUIDA IN PELLE

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



€ 21.00

GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE

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

€ 9.00

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE

Mascherina protettiva in cotone leggero 100% made in Italy, con strato TNT protettivo certificato. Utilizzabile in ambito domestico e lavorativo (non è un dispositivo sanitario). Lavabile e riutilizzabile, personalizzata con stemma ASI e con macchine a contrasto. Colori: blu o celeste con macchinine all-over, nera senza macchinine.



€ 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



BORSONE VINTAGE WEEKEND

€ 48.00

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.



€ 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~~ € 80.00

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~~ € 120.00

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

Può coprire l'abitacolo di una vettura sia con la capote chiusa che aperta, è impermeabile al 100% e antistrappo, dotato di 4 magneti rivestiti con tessuto felpato e antiabrasione per un aggancio veloce alla carrozzeria dell'auto. Attenzione non adatto a vetture in alluminio o vetroresina per le quali è 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

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.

Formato piccolo: Dim. mm. 65x58

Formato grande: Dim. mm. 90x80





MODULO D'ORDINE 10/2020

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

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

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

ASI BOOKSHOP

VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER	€ 12,75		FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27,00		L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24,65	
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17,85		FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22,50		L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21,25	
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21,25		FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27,00		LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27,20	
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27,20		MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27,00		LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI	€ 15,00	
IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21,25		MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27,00		LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI	€ 22,50	
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22,50		500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 28,00		LA PIÙ VELOCE	€ 21,25	
"I Grandi Carrozzeri" 6 VOLUMI	€ 99,00		ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33,15		LA PREVALENZA DI VIOLANTINA	€ 6,80	
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet	€ 9,00		ASI - Una storia di passione lunga cinquant'anni	€ 25,50		LE AUTO DELLA INNOCENTI	€ 22,95	
MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior	€ 9,00		ALFA ROMEO GTA	€ 28,00		LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 30,00	
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164	€ 9,00		AUTOMOBILI MARINO	€ 17,85		LE NOSTRE INDIAN	€ 27,20	
MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupé 1.2 - 1.3	€ 9,00		BENELLI e MOTOBIL - Due storie in moto	€ 22,95		MARTIN'S CARS	€ 23,80	
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4	€ 9,00		BMW R90S	€ 17,85		MARTIN'S BIKES	€ 25,20	
"Mini guide" 5 VOLUMI	€ 35,00		CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19,55		MICROMOTORI ITALIANI	€ 24,65	
CARLO FACETTI - Preparatore, Collaudatore e Pilota	€ 33,15		COPPA DELLA PERUGINA	€ 21,25		MOTO MOLARONI	€ 19,55	
NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19,55		CORSE RUVIDE	€ 21,25		NEFTALI OLLEARO	€ 10,00	
DONNE DA FORMULA UNO	€ 21,00		DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI	€ 24,65		PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza	€ 17,85	
"Italiani in F1" 3 VOLUMI	€ 55,00		DUE RUOTE SOTTO LA MOLE	€ 21,25		PATRIARCA un uomo un'epoca una storia	€ 21,25	
LOUIS CHIRON	€ 49,00		ERMANNINO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15,30		PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 28,00	
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33,00		ERMINI	€ 33,15		PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26,00	
Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24,65		FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO	€ 19,55		QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35,00	
"Caracciola + Campari" 2 VOLUMI	€ 45,00		FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17,00		QUEL 24 MAGGIO	€ 18,70	
CARLO UBBIALI	€ 20,00		FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21,25		SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21,25	
SEMPLICEMENTE UOMO - Masetti	€ 8,50		FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - The freedom car	€ 35,00		THE BERTONE COLLECTION	€ 79,00	
TONINO BENELLI	€ 24,65		GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17,85		TRATTORI, MOTORI E CARIOCHE di Romagna	€ 19,55	
"I Piloti Moto" 3 VOLUMI	€ 45,00		GILERA, CENTO ANNI DI STORIA	€ 25,50		VEICOLI STORICI	€ 17,00	
TARGHE&TARGHE Vol. 1	€ 25,50		GRAN PREMIO DI BARI 1947-1956	€ 16,15		VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29,75	
TARGHE&TARGHE Vol. 2	€ 30,00		IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20,00		WOOLER	€ 18,70	
Collezione TARGHE&TARGHE	€ 39,00		L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 48,00		ZAGATO E SPADA DESIGNER	€ 25,00	

ASISHOP

GIACCA IN FELPA "TEDDY"

☐ S ☐ M ☐ L ☐ Blu Royal/Bianco (no XXL) ☐ Grigio/Nero € 48,00 ☐
☐ XL ☐ XXL ☐ Bordeaux/Grigio ☐ Blu Navy/Bianco (no S e XXL)

GIUBBOTTO BOMBER IN SOFTSHELL TRAPUNTATO

☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ Blu € 54,00 ☐

GILET BODYWARMER TRAPUNTATO

☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ Blu Navy ☐ Bianco (no XXL) € 38,00 ☐
☐ Grigio scuro

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE

☐ Blu con macchinine all-over ☐ Celeste con macchinine all-over ☐ Nera € 9,00 ☐

GUANTI GUIDA MEZZE DITA PELLE colore nero

☐ XS ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL € 23,00 ☐

GUANTI GUIDA MEZZE DITA PELLE e COTONE

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

CAPPELLINO BASEBALL in spandex tessuto tecnico

☐ Blu ☐ Rosso ☐ Blu Royal € 13,00 ☐

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

☐ Blu ☐ Beige ☐ Verde ☐ Bordeaux ☐ Rosso ☐ Verde militare € 10,00 ☐

MODELLINO LAMBORGHINI MIURA P400S del 1969

€ 48,00 ☐

OROLOGIO CRONOGRAFO MODELLO GRIF

offerta € 120,00 ☐

OROLOGIO UNISEX

offerta € 80,00 ☐

OROLOGIO AUTOMATICO SUB JUBILEE art. OR00003

€ 180,00 ☐

OROLOGIO AUTOMATICO SUB OYSTER art. OR00004

☐ Ghiera Verde ☐ Ghiera Blu/Nero € 180,00 ☐

OROLOGIO CRONOGRAFO LOCMAN per ASI 50°

offerta € 220,00 ☐

COPRI CAPOTE per cabrio e spider

€ 68,00 ☐

COPRI AUTO ASI

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

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

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

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

COPRI AUTO ASI mod. ELITE

Rosso ☐ Blu scuro ☐

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

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

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

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

BORRACCIA TERMICA IN ACCIAIO - 740 ml

☐ Blu ☐ Argento € 20,00 ☐

CAR BADGE PER RADIATORE

Grande (90x80) € 35,00 ☐

Piccolo (65x58) € 30,00 ☐

ZAINETTO MULTITASCHE

€ 25,00 ☐

PROFUMATORE DA BOCCETTA MA-FRA

novità € 4,00 ☐

PORTACHIAVI

☐ Nero ☐ Blu € 8,00 ☐

SPILLA/PIN DA GIACCA

€ 4,00 ☐

BORSONE VINTAGE WEEKEND

€ 48,00 ☐

COVER PER SMARTPHONE

☐ Nero ☐ Blu € 19,00 ☐

Costo TOTALE degli articoli (i prezzi sono da considerarsi IVA compresa) € Più spese di spedizione (con corriere in Italia € 9,00 - GRATIS oltre € 50,00) TOTALE €

Le spese di spedizione per l'ESTERO sono da calcolarsi in base al paese di destinazione. Si prega di contattarci a questa e-mail: info@asiservice.it.

Effettuare pagamenti anticipati corrispondenti al costo totale dell'ordine, indicando come CAUSALE "acquisto materiale ASI SERVICE srl" tramite le seguenti opzioni:

- Bonifico bancario sul conto intestato ASI SERVICE srl - Banca del Piemonte - IBAN IT15C030480100000000092303

- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl - Torino

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

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

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

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

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

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 347 0168117 - ore serali e weekend - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Autoradio anni '50-'60-'70. Svariati tipi e marche, modelli particolari per Porsche, Aurelia e Appla. 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.

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

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

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



Mauro Pascoli
RICAMBI E ACCESSORI

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



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

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

Numero WhatsApp : 3315405816
Solo per e-commerce

info@mauropascoli.it
www.mauropascoli.it

Orari di apertura
Ufficio, Magazzino ricambi e Museo
Dal Lunedì al Venerdì :
8:00/13:00-14:00/17:00

EPOCA CAR



www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

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

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



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Alessandro Giolito 339-6541474

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

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



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

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



frenatutto

Autofficina e Laboratorio - Freni Auto d'epoca

REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE

REVISIONE SERVOFRENI

RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO GANASCE FRENO

Hit Freno a Disco Topolino e 500 KIT POMPA MINISERVO

FIAT 500 D/F/L/A	AUTOBIANCHI 8112
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, volanti Nardi d'epoca, trofei, programmi di gare, oggettistica e automobilia rara.

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

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

5. ASSICURAZIONI

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

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

6. AUTOFFICINE

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

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

Autofficina Borgia - 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, Traction 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 riscotto dime ufficiali Lancia dell'epoca. Disponiamo di carro attrezzi per eventuale recupero in loco delle vetture.

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

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



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

"30 ANNI DI
ESPERIENZA NELLA
SOVRALIMENTAZIONE"



SPECIALE SIERRA COSWORTH

KIT TURBO SI300
PRESTAZIONI SUPER!

REVISIONE TURBO
CON PARTI ORIGINALI (ASI TARGA ORO)



e elvezio esposito
Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO



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

LE NOSTRE MOSTRE
SCAMBIO

Padova
22-25 Ottobre

Novegro (MI)
6-8 Novembre

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, SABBIAURA 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, DETAGLI INTROVABILI...**

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

Ci troverete a:

22-25 Ottobre Padova
Auto & Moto d'epoca
e 40° mostra scambio

3-4 Ottobre Reggio Emilia

NUOVI RICAMBI NEL NOSTRO WEBSHOP!

ORDINA ORA & RITIRA IN FIERA



LAMIERATI



PRODUZIONE INTERNA RIVESTIMENTI
SEDILI 2CV-DYANE-MEHARI



125 R15 / 135 R15 PNEUMATICI



CARROZZERIE COMPLETE MEHARI

VARIE PROMOZIONI NEL NOSTRO SITO!

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 e 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.

Autotappezeria 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.

GBAUT0500 - tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Fornitura 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, viple, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

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

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

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

10. CARBURATORI

Aristide Germani - PR - Tel. 0524 525616 - 335 6621130 - carburatorigermani@alice.it - www.carburatorigermani.com. Restauro carburatori per auto classiche, sportive, speciali, nazionali ed estere - Rifacimenti, anche molto rari, su disegno o campione - Esperienza quarantennale.

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

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069 020 - www.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.

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

11. CERCHI E RUOTE

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 (sera) - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Hobbista/scambista dispone di cerchi e gomme anni '50 '75: Campagnolo, Cromodora, Abarth per Fiat e Alfa anni '60-'70 e ruote a raggi e in lega.

Borghia Automobili - MI - Tel. 02 474051 Fax 02 4222996 - info@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.



CDR ITALIA

RADIATORI E SCAMBIATORI DI CALORE



RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

COSTRUZIONE:

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





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



WaterM

Sverniciatura e trattamenti ad acqua alta pressione

www.waterm.it info@waterm.it **+39.3488712230 +39.3488712231**

C.Da Passatempo n. 29/C 62010 Montefano (MC) - Marche IT -

Sverniciatura e pulizia tramite ACQUA ad altissima pressione di qualsiasi superficie metallica, come ferro, alluminio, rame, bronzo, ecc... in modo completamente ecologico. Possibilità di ritiro e consegna del mezzo.



GIOLITTI

+39 3391464360

SEGUICI SU

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

giolittiricambiautodepoca.com

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

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

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

14. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

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

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

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Ricambi e accessori orig. Alfa Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricambi di rara reperibilità per far tornare "la tua auto...", nuova di nuovo" - Lamierati, tappeti, guarnizioni, paraurti e capote, ecc.

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

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

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Disponibilità di ogni tipo di 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.aylmer-motors.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, ghiere, 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 - clfs@spinardi@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, ghiere fari, e componentistica varia, per Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli; e Bianchina.

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

FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 - Ampia disponibilità ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

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

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

SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR E TYPE

FANALERIA

COMPONENTI MOTORE

FRENI

ACCENSIONE ELETTRONICA

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

• Pannelloria

• Cielo

• Moquette

• Braccioli

• Capotes

"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



Via Astalunga, 26
San Giuseppe Vesuviano
80047 - (NA)

Tel. 081 / 8281363 - Paolo: 393 9481483 - www.capassoricambi.it - info@capassoricambi.it

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

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

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

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. 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 - info.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpassoricambiautodepoca.com. 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@mar.it - www.mar.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.

Paparello - 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, alzacvetri, cerchioni orig. Borrani, Alu, ferro, volant Nardi per auto italiane.

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

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

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

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. 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.

VB-TECH cell.3476770833 - www.vuototech.com - email info@vuototech.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 - giancarlovala@tuttolambretta.it. Ogni ricambio di meccanica e telaistica per tutti i modelli Lambretta dal '47 al '70.

15. CROMATURE

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

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

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

16. CUSCINETTI

Cuscinetti d'Epoca - BO - Tel. 051 6259282 - 335 1439223 - www.oldbearings.com - info@oldbearings.com. Qualsi-

asi cuscinetto non più in produzione per auto d'epoca dal '20 al '70 (su mozz 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@mar.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 - amerigor@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

Galvanica
PARTENOPEA

METODO TRADIZIONALE ALTA PROFESSIONALITÀ

www.galvanicapartenopea.com
info@galvanicapartenopea.com

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



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



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

SOSPENSIONI

CENTRO FRENI COMPONENTISTICA (anche su misura)



dal 1944 f.lli **rossi** PNEUMATICI

...la sicurezza di una scelta
via dell'Elettricista, 6/a - 40138 Bologna
tel. - fax 051.35 99 09
posta@fllirossi-tyre.com

www.facebook.com/fllirossityre

fllirossipneumaticisrl

Puoi pagare con
nexi
pay)))



**SCONTI
SPECIALI
RISEVATI AI SOCI**



Pneumatici per auto da collezione

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma
Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax
06 4467321 - info@giolittiricambiatodepoca.com - www.giolittiricambiatodepoca.com. Disponibilità di pompe, cilindretti, tubi, pastiglie freni, dischi, pinze e servizio revisione pompe e impianti frenanti per auto marce italiane quali Alfa Romeo, Fiat e Lancia dalle origini al 1970.

Casa del Freno - MO - Tel. 059 284471 - Fax 059 282384 - cdf_moderata@tin.it. Ricostruzione integrale impianti frenanti di auto e moto classiche e sportive - Laboratorio incolaggio - 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, pastiglie, 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, rettifiche dischi, incolaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti frenanti completi per auto Innocenti dal 1974 al 1996.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Disponibilità di impianto frenante completo per Topolino A, B, C, dal 36 al 55: pompe, cilindretti, tubi, ecc.

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

19. FRIZIONI TRASMISSIONI

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di qualunque tipo di ingranaggio, copie coniche, auto-bloccanti, semiassi, ecc... su misura o disegno.

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiatodepoca.com - www.giolittiricambiatodepoca.com. Disponibilità immediata di dischi frizioni, spingidisci, cuscinetti a crociera, trasmissione per auto italiane Alfa Romeo, Fiat e Lancia dalle origini al 1970.

Forte Angelo - Lugano - CH - Tel. 0041 919671964. Restauro, riparazione, revisione di qualunque cambio automatico - qualsiasi problema di meccanica su auto USA - esperienza quarantennale.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Dischi frizione, spingidisci, cuscinetti reggispinta, giunti albero di trasmissione, crociera, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '40 '70 - Tutti ricambi nuovi.

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionnic2003@libero.it. Ampia disponibilità di gruppi frizione completi e particolari per Fiat, Alfa e Lancia anni 1950-1970.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 33 19313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità parti frizione tutte le vetture Lancia d'epoca.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Componentistica gruppo frizione per auto Innocenti dal '74 al '96.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal '42 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta, Auto d'epoca italiane e straniere, appl.ni industriali, carrelli elevatori.

20. GUARNIZIONI MOTORE

Nava Linea Sport - TO - Tel. 011 9910021 - Fax 011 9965582 - www.navalineasport.it - info@navalineasport.it. Realizziamo guarnizioni per auto d'epoca e competizione, a disegno o campione con spessori e diametri a richiesta.

Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 7319380 82 - www.sangalliguarnizioni.com. Produzione guarnizioni motore per svariati marchi quali: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, Lamborghini.

21. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

Agenzia 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 reinscrizioni auto e moto d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficoltà - Revisioni veicoli ante anni '60.

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

22. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

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

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

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
Contakm 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
Contakm rettangolare Lambretta LD '57	- € 50,00
Portaruota meccanismo scorrevole Lambretta LD '57 nichelato	- € 80,00
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

DECALCOMANIE

TRASFERIBILI - AD ACQUA - ADESIVI

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

www.motortransfers.it / info 360 933010 Gianluca

M&C INJECTION SPECIALIST

revisione iniezioni
K e KE Jetronic

www.revisionek-jetronic.com
V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792



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

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



Lambretta

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



oltre
28.000 articoli
per la tua
Lambretta

Magazzino ricambi estero spare parts services and restore | via Casorati, 34 - Reggio Emilia

Magazzino e ufficio spedizioni | via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia

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@giolitticambiatodepoca.com - www.giolitticambiatodepoca.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 catari-frangenti 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 - casarinrola@hotmail.com. Fanaleria originali Carello, Altissimo, Elma, Siem per tutte le vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi, devioluci originali, galleggianti benzina Veglia e Jaeger, parti per revisioni dinamo e motorini avviamento originali, regolatori di tensione, cavi candele e candele accensione, minuterie impianto elettrico, pompe benzina elettriche ed elettroniche, solo ed esclusivamente per Alfa Romeo.

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

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

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

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Ampia disponibilità di fari, fanalini, fanalini, frecce, devioluci, ecc., Per auto nazionali dal '50 - '80.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Fari, fanalini, frecce, batterie e ogni altro componente elettrico per Jaguar XK, MK II, E Type e XJ.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpasso@gmail.com - Stores. ebay.it / ilsorpassoricambiatodepoca.com. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanalini 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 fanalini, 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). Magneti a doppia accensione per motori spinti. Magnetista per hobby, massima garanzia, consulenza gratuita.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti e componenti elettrici per auto Innocenti dal '74 al '96.

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Materiale vario e di vari marchi quali: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Impianti elettrici di tutti i modelli Fiat Topolino, Fiat 1100 E-A-B, Balilla, con vasta gamma di ricambi Topolino.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it/commerciale@tm-motori.com/www.tm-motori.it. Ampia disponibilità di fari, fanalini, frecce, devioluci e altro materiale elettrico per auto nazionali dal 1950 in poi.

23. INGRANAGGI

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

24. INTERNI AUTO

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel. / fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Staff altamente qualificato e attento ad ogni dettaglio per rifacimento, realizzazione e restauro integrale di interni, conformi all'omologazione ASI, per auto d'epoca. Specializzati in PORSCHE 356 e 911.

**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
TRIUMPH SPITFIRE**



MECCANICA



COMPONENTI MOTORE



CARROZZERIA



PARTI ELETTRICHE

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

GIORDANO NICOLA

Presenti a **REGGIO EMILIA 3/4 OTTOBRE** e **PADOVA 22/25 OTTOBRE 2020**

Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilità di modanature, maniglie, ghiera, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafranghi, 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 scrivete per un preventivo

VISA MasterCard

www.casadelcontachilometri.it

**Casa del
contachilometri**
di Giuseppe Pedota



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

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

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



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



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



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 cielo, 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 e estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in Italy per le medesime.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle,

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

GBAUTOS000 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Forniture per interni auto d'epoca e moderne con tessuti originali, semplice rigide e elastiche conformi all'originale e norma A.S.I. anche con montaggio delle nostre sellerie sui vostri sedili.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per vetture di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal 1948 al 1986. **IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpassoricambiautodepoca.** Disponibilità di panneleria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

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

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Restauro ripristino e rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.

MB AUTOTAPPEZZERIA - MI - 339 1282507 Verniciatura integrale di cuscini in pelle di qualunque auto classica, sportiva o speciale; ripristino/restauro/ingrassaggio di superfici in pelle seccate, o con pelature, graffi, abrasioni, ecc...; realizzazioni speciali con effetto perlato/metallizzato; customizzazioni di tinta su marchi, loghi e stemmi a rilievo; verniciatura di selle; esperienza trentennale; lavorazioni in sede.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. 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. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

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@officinaratto.it - www.officinaratto.it - Preparazione delle vetture Lancia Fulvia per competizione e regolarità. Disponiamo di banco prova a correnti parassite (sala motori).

TUTTO LAMBRETTA - RE - tel. 0522 271321 - info@tuttolambretta.it - www.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 granturismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti più esigenti.

26. LAMIERATI

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

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo di lamierati, fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Ampia disponibilità di lamierati per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

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

Dragoni - MI - Tel. 338 9369456. Disponibilità di parti di carrozzeria e accessoristica per vetture Alfa Romeo dal '56 al '72.

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel./Fax 0372 70422. Restauro di auto d'epoca dagli anni '50 agli anni '60. Specializzato in Mercedes 190 SL.

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

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità di lamierati, paraurti e parti di carrozzeria, marche nazionali ed estere, anni dal '30 al '70.

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.

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

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V. Vivaldi 2 - Quattrostrade - Casciana Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauri.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto/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 Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.

Formula Vintage - PO - Tel. 338 8520140 - www.formulavintage.it - info@formulavintage.it. Ampia disponibilità di lamierati di qualsiasi tipo anche riprodotti, paraurti, ecc., per vetture Lancia dall'Aurelia alla Fulvia.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di lamierati per Fiat 500, 600, 850, 124, 125, 128, A112, Prinz, etc. Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionnic2003@libero.it - Ampia disponibilità di lamierati per autovetture nazionali anni 1950-1970: parafranghi, cofani, sottoporta, fondi, ecc...

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponibili in pronta consegna di lamierati per molti modelli Jaguar dal '48 all'86.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpassoricambiautodepoca. 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 - mar@mar.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). Magnetisti per hobby, consulenza gratuita.

28. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorib@libero.it. Ampia disponibilità libretti uso e manutenzione, auto - moto - camion anni 1930-1980.

Ardori Gabriele Tel/Fax 0376 531272. Dispongo di libretti uso e manutenzione e cataloghi ricambi ciclomotori, moto e auto.

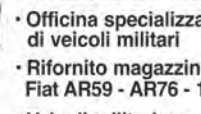
Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinrolando@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni.

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



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 - clfsinardi@gmail.com



RICAMBI TRIUMPH SPITFIRE
TRIUMPH TR2 - TR3 - TR4



COMPONENTI MOTORE



COMPONENTI SPINTEROGENO E ACCENSIONE



PARTI ELETTRICHE



POMPE CARBURANTE E CARBURATORI

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

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

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

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

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it. Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori: libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www.gilena.it.

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, libri, riviste e depliants, per auto/moto d'epoca dagli anni '20 in poi.

29. MARMITTE COLLETTORI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Marmitte Abarth nuove anni 60-70-80 per Alfa Romeo GT - BMW - Fiat 125 - Mini 850 - Mercedes 230SE - Renault 5 - 8 - 10 e tantissime altre macchine.

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigorib@libero.it. Dispongo di marmitte e collettori per auto di varie marche e modelli.

Brezzi Samuele Collezionismo - AR - Tel. 347 0822722 - www.brezzisamuele.com. Ampia disponibilità di marmitte motocicli anni '50: MV, Gilera, Morini, 125 H e Morini Country, Laverda, Guzzi Nuovo Falcone militare e civile, Stornello 125, Stornello Regolarità, Stornello Scrambler, Lodola 235, Ducati, Mondial, Capriolo, Benelli, Bianchi, Aermacchi, Motobi, Beta, Rumi, Motobi Sprint Lasting, Fantic Trial 50 mod. 330, Parilla.

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

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
CONCESSIONARIA MULTIMARCA

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

Vigano di Gaggiano (MI)
cell.: 320 0227150






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

autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com

Porsche 356

TANNER

Offriamo:

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

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

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

RESTAURO-CARBURATORI



WEBER
SOLEX
DELLORTO
SU
STROMBERG
ZENITH



WWW.CARBURATORIGERMANI.COM

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

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di marmitte in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

30. MICROMOTORI

Ardori Gabriele - Tel. / Fax 0376 531272. Disponibilità ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto. Libretti uso e manutenzione e cataloghi ricambi ciclomotori, moto e auto. Inoltre restauro integrale di meccanica e 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 repliche dal '30 in poi.

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Tutti i ricambi originali e o di riproduzione di alta qualità per la meccanica delle Porsche 356. **Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it.** Disponibilità di varie parti meccaniche per Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi. **Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - P.IVA: 03581560830.** Disponibilità di motori nazionali sportivi anni 60/70: Alfa Romeo GT; 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 avantreni e sospensioni per Fiat Topolino A B C, si effettuano inoltre revisioni cambi e differenziali - Info e documentazioni alla revisione meccanica di Fiat Topolino, preventivi per qualsiasi genere di riparazione e consigli a "nuovi utenti" o "fai da te" di dette vetture, disponiamo anche di un vasto assortimento di cuscinetti adattabili a topolino a/b/c e derivate.

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambiautodepoca.com - www.giolittiricambiautodepoca.com. Disponibilità di ricambi meccanici in genere per auto italiane Alfa Fiat e Lancia dalle origini al 1970.

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

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

Brusa - Il mondo delle Mini - Tel. 348 7419838. Motori revisionati di rotazione per tutta la gamma dei Mini da 850cc a 1300cc completi o semicompleti. Testate pronte per benzina verde da 850cc-1300 cc.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, 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, servosterzo, 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. Disponibilità 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.

Dragonì - 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.

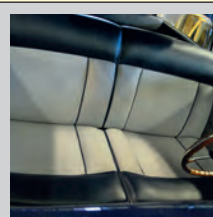
Negro Ricambi

*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 • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint

REIMMATRICOLAZIONI NAZIONALIZZAZIONI AUTO E MOTO EPOCA

Sede: Via Boldori, 12 • 26013 Crema (CR)
Deposito veicoli: Via Dossi, 3 • 26010 Izano (CR)
Tel. 0373 84850 • Fax 0373 252514 • Cell. 348 7972033
info@autosprintcrema.it • www.autosprintcrema.it



Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia 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



MAGNETISTA PER HOBBY

CONSULENZA TECNICA GRATUITA

LUCIO PALLINI

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

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa 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 - mara@mara.it - www.mara.it.** Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Lancia d'epoca.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

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

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Ampia disponibilità ricambi Innocenti e riparazioni auto Innocenti.

Rivella snc - Tel/Fax. 011 8211010 - TO - www.rivellafraatelli.it - info@rivellafraatelli.it. Realizzazione a campione o a disegno di particolari in gomma e gomma-metallo per auto d'epoca (cuffie semiassi, soffietti, tamponi, silentblock, ecc.).

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Elaborazione per Lambrette: kit di potenziamento da 20 a 30 CV alla ruota - cilindri, pistoni, carburatori, marmite 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 oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa, Fiat, Lancia anni '40 - '75: Motori completi, blocchi motore, testate, alberi a cammes, alberi motore, bielle e bronzine, coppe olio, coperchi valvole, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali.

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

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambi Jeep.com - turi@ricambi Jeep.com. Disponiamo di una vasta gamma di ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Autovetture d'epoca italiane e straniere - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

33. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Funo di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com - reservation@museolamborghini.com - Orari di apertura: dal lunedì al venerdì: 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su 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 ve-

ROLANDO FRANCESCO CASARIN



HOBBISTA SCAMBISTA - RICAMBI ALFA ROMEO STORICHE DALLA 1900 IN POI

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

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

coli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

34. PARABREZZA

Bayer Ricambi - VR - Tel.: 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Fornitura di parabrezza di qualunque auto classica, sportiva e speciale su disegno o campione.

35. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

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

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Disponiamo di ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356. **Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it.** Disponiamo di parti in gomma e guarnizioni originali Alfa Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricambi di rara reperibilità per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo".

Autoricambi d'Epoca Giolitti - Roma Tel. 06 4467303 - 339 1464360 - Fax 06 4467321 - info@giolittiricambi autodepoca.com - www.giolittiricambi autodepoca.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 gommieri 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.

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



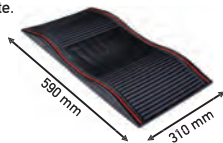
Maggiolino
GARAGE



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. IT03482960121 • 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 Alseno (PC)
Tel 0523 244111 • Fax 0523 945884
info@aylmer.it
www.aylmermotors.com



IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - mail: info.ilsorpasso@gmail.com - Stores.ebay.it / ilsorpassoricambiatodepoca. 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.

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.

Borghi Pneumatici - FE - Tel. 0532 773251 - Fax 0532 774095 - www.borghiepoca.it - borghipneumatici@gmail.com. Vasto assortimento di pneumatici e gomme d'epoca.
Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com - www.covercar.com. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.
F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l'Italia di pneumatici per auto da collezione MICHELIN - Rivenditori autorizzati PIRELLI - AVON - FIRESTONE - BF GOODRICH - WAYMASTER - EXCELSIOR - DUNLOP - BLOCKLEY, consulenza specializzata su pneumatici da vettura dal 1900 agli anni 2000.
Musso Maria di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - mussogomme@tiscali.net. Ampia disponibilità pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.
N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel. 347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per Citroen. Spedizione in tutta Italia.

38. PRODOTTI SPECIALI

Borghi Automobili - MI - Tel. 02 474051 - Fax 02 4222996 - info@borghiautomobili.it. Distributore per l'Italia AUTOGLYM - Una linea completa di prodotti per la cura dell'auto, specifici per ogni esigenza, dalle vernici alle parti cromate, ai cerchi, alle sellerie in pelle o in panno - Novità: trattamento per capote in tela - Il catalogo illustrato con i prezzi disponibile sul nostro sito www.borghiautomobili.it.
PM COLOR - Tel. 335 6686305 - Distributori del SAFETANK, prodotto per trattamento anticorrosione per serbatoi moto e auto sia in metallo che in polietilene - Spedizioni in tutta Italia.
Techim - BL - Tel. 0438 470354 - Fax 0438 479378. Sintoflon. Trattamento superlubrificante a base di teflon per motore, cambio e differenziale; elimina l'usura, riprende i giochi e riduce i consumi.

39. RADIATORI

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruzione radiatore in rame, ottone e alluminio. Rigeniamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca. Rigen-

riamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Rigeniamo 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 pannelli a nido d'ape, restauri. Vendita e costruzione di RADIATORI MOTO IN ALLUMINIO, anche maggiorati e supplementari su misura per team agonistici.

40. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro 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 - patavinatas@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 telaistica 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 ebani-

sti 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 vincitrici nelle edizioni di Villa d'Este (2003-2004).

Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauro integrale della meccanica di autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Siamo specializzati in auto inglesi.

Autofficina Il Barco - FI - Tel. 055 0193808 - fax : 055 0193809 - autofficinailbarco@libero.it. Restauri completi, con consulenza omologazione ASI, su qualunque auto classica e o sportiva.
Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Negra Ricambi

Ricambi e accessori per scooter d'epoca



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

www.negoricambi.com info@negoricambi.com



Dragoni



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



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



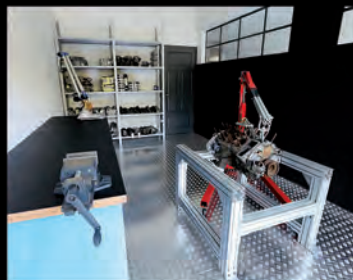
Carrozzeria / Banco dima



Auto in vendita



Banco prova motori



Tappezzeria

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 - clfsinardi@gmail.com.** Restauro totale di veicoli militari in genere, specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover. **Chiozzi Guido e Paolo - FE - Tel./Fax 0532 62814 - info@lambrettapoint.com.** Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti. **Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it.** Restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, inoltre trattamenti anticorrosivi. **C.R.S. - CR - Tel. 345 8302416 - 335 8274002.** Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali - Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni - Reperimento automobili d'epoca e ricambi su commissione - Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze. **David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455.** Specialisti nel restauro di vetture marca Citroen e modelli vari quali DS, 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 esclusiva-

mente su vetture Alfa Romeo con esperienza di mezzo secolo di officina. Officina autorizzata Alfa Romeo. **Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com.** Per auto storiche, sportive e speciali saldature di monoblocchi e testate in ghisa e alluminio con relativa rettificatura, finitura a pezzi e revisione completa motore. **Dragonì - 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@farallirestauri.it.** Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito per ulteriori informazioni. **FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 -** Ampia disponibilità ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc. **F.lli Morolli - MI - Tel. 02 76 00 39 16 - 349 5498353.** Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper. **Frenatutto di Gurioli Carlo - BO Tel. 051 874859 Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com.** Revisione e rigenerazione di tutte le parti frenanti per autovetture d'epoca di ogni tipo, con interventi sulle singole parti o sulla vettura stes-

sa. 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 estero, 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 gran turismo 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. Restauriamo completamente serbatoi moto: verniciatura esterna; trattamento interno; filettatura a mano; applicazioni Decas. **Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - &0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuanienicrico.com info@vertuanienicrico.com.** Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

42. RETTIFICHE

Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com. Per auto storiche, sportive e speciali saldature di monoblocchi e testate in ghisa e alluminio con relativa rettificatura, finitura a pezzi e revisione completa motore. **Nuova Lunelli - MO - Tel. 059 2551230 - Fax 059 2551222.** Specializzati nella rettifica 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.

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

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.

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

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628
- **amerigorico@libero.it**. Comprando riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori.
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 scooter 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 - nelledaddio@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 rettifica, finitura a pezzi. Inoltre si esegue la revisione completa del motore.



TURI GIUSEPPE

Via Berretta Rossa, 66/2
40133 Bologna
Tel. 051/384831
Fax 051/388465
http://www.ricambijeeep.com
e-mail:turi@ricambijeeep.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

45. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: 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. Dispongo 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.brezzi-samuele.com. Ampia disponibilità di rivestimenti su misura per selle di motocicli nazionali.

47. SELLERIA, TESSUTI

Autotappezeria 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, moquettes, 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/rifacimento di interni per auto storiche italiane/esterne, 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 e estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in Italy per le medesime.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com

www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copripauto 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, Tracron Avant e SM.
Elveizo Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elveizo.com - www.elveizo.com. Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai. Per vari modelli auto: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Bailla, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo, Volkswagen. Panno in lana tutti i colori, ecc. Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GBAUT0500 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Tessuti originali per tutti i tipi di auto d'epoca dalla mitica Fiat 500 alla Topolino, Alfa, 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: skai, 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 Autotappezeria - 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.

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



Virgilio Brambilla

dal 1960

**SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE**

Virgilio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL

www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it

Ricambi Rolls Royce - 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

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

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.*



49. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186.

Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339

3470923. Restauriamo parabole fari auto/moto con

procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo;

resa luminosa superiore al 20% rispetto al proce-

dimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

Studio Nicolini Bruno Snc - RE - Tel. 0522

558130 - Fax 558131 - paolo@nicolinibru-

no.it. Pratiche automobilistiche ad elevato grado di

difficoltà dal 1962.

50. SITI INTERNET

www.cicognaniguarnizioni.it. Tel. +39

0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Dispon-

iamo 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. Dispon-

iamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche

in pronta consegna.

www.internationalclassic.com. L'obietti-

vo 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 - Con-

sulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al

Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio

presente nel sito, composto da migliaia di manua-

li tecnici e depliant relativi ad auto e moto costru-

ite fin dai primi anni del '900, è possibile richiede-

re copie od originali, se disponibili, per mantenere

al meglio la propria auto e la propria moto d'epoca.

www.pmcOLOR.it - parperi@alice.it - Tel.

335 6686305. Distributori del Safetank, un pro-

dotta per il trattamento anticorrosione per serbatoi

moto e auto sia in metallo che in polietilene - Effettu-

iamo spedizioni in tutta Italia - Trattiamo, verniciamo,

flettiamo 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, ripa-

razione e vendita di strumentazione e cruscotti di au-

tovetture e motociclette classiche e sportive; cruscot-

to 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 stru-

mentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover,

Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daim-

ler, 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.

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

Amerigo Ricambi



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

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 lavora-

zione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misu-

ra e o campione; restauri e personalizzazioni per qua-

lunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

52. TRASPORTI

Tognoni Autotrasporti - Sarzana - SP - tel.

0187 693555 - fax 0187 694032 www.

tognoniautotrasporti.it. Tariffe concorrenzia-

li per trasporto di auto classiche, sportive, speciali e

attuali su carroattrezzi nel Nord e Centro Italia con

partenze sempre da ns.sede. Preventivi self-service

sul sito www.tognoniautotrasporti.it.

53. TURBOCOMPRESSORI

Saito s.r.l. - AN - Tel. 071715693 E-mail:

info@saito.it - Web: www.saito.it - shop.

saito.it. Distributore autorizzato per l'Italia turbo

Garrett, Mitsubishi, Borg Warner KKK, Mahle. Rea-

lizzazione di kit di potenziamento turbo ed esperienza

trentennale nella revisione dei turbocompressori.

54. VALVOLE

MR VALVOLE di Martino Ambrogio - TO

- Tel. 0121 52987 - FAX 0121 542993 -

What's app: 334 6705986 - mrvalvole@

gmail.com - info@matino.eu - dessy@f-

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

Borghi Automobili - MI - Tel. 02 47 40 51

- Fax 02 42 22 996 - info@borghi-automobi-

li.it. Distributore per l'Italia di volanti Motolita -

ventotto versioni sempre disponibili in pronta con-

segna, 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'epo-

ca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 -

info@elvezio.com - www.elvezio.com. Si

eseguono rivestimenti 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.ilvolan-

teinlegno.it. Realizzazione e restauro di volanti

in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, spor-

tive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello

di professionalità nel rispetto di ogni minimo dettag-

lio. Esperienza di oltre mezzo secolo.

Mc Rebons - VA - Tel 340 2937876. Volan-

ti originali usati in legno, e in pelle, rigenerati o rive-

nicati 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

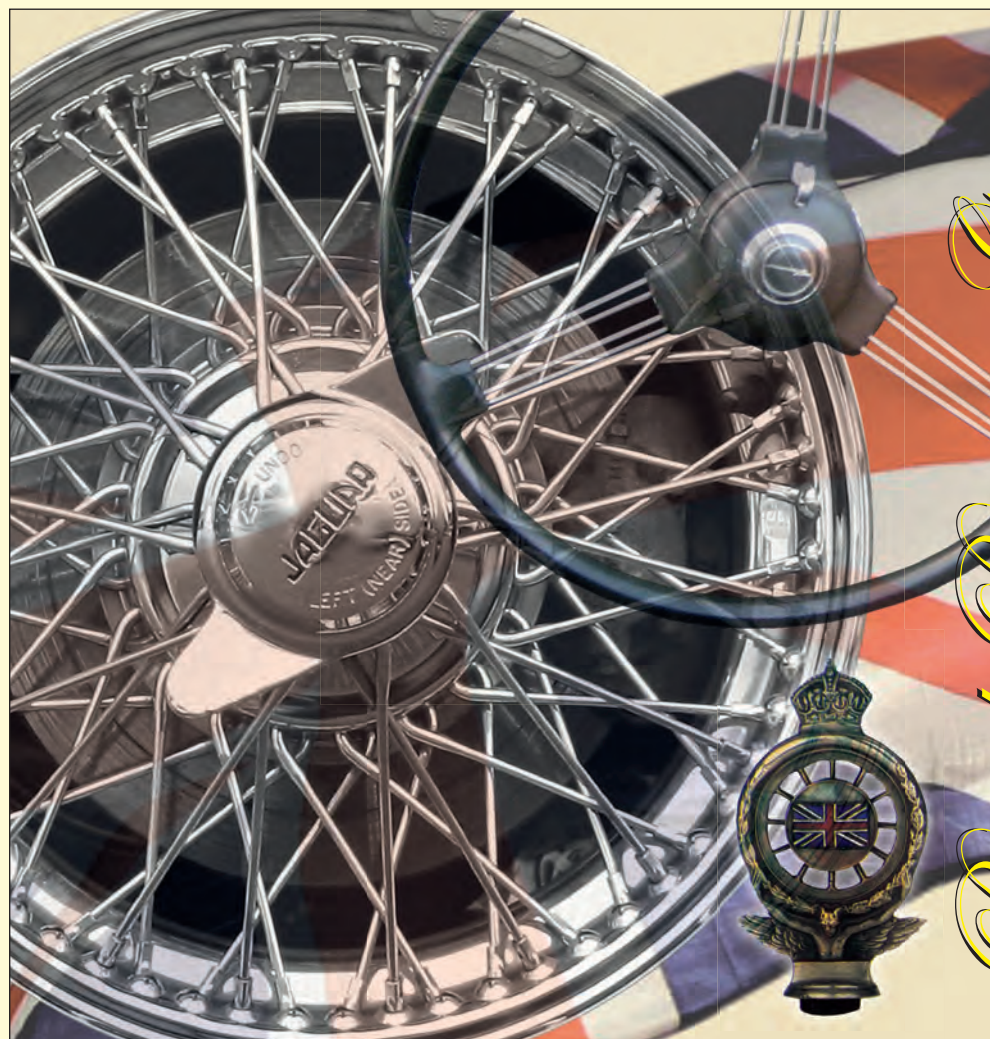
57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.

virginio Brambilla.it - info@virginio Bram-

illa.it. Creazione, ricostruzione, rifacimento, ripa-

razione di volanti in radica legno di qualunque auto

classica, sportiva, speciale.



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



**SILVAUTO S.p.A. - VIA ROMA 200
24064 GRUMELLO DEL MONTE (BG)
Tel. 035/830800 (R.A.)
www.silvauto.it - e-mail: info@silvauto.it
C.F. e P. IVA 02967700168 - CAPITALE SOCIALE: € 6.000.000,00 I.V.**

PAGHIAMO REGOLARI PROVVIGIONI AI SEGNALETTORI CHE CI FANNO

INSIEME A SILVAUTO SPA PER RIPARTIRE...



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 3° GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C.
€ 79.500



FIAT OSI 1200/S SPIDER, 07/1964, rarissimo esemplare di fiat osi 1200/s - prodotta in soli 280 esemplari circa.
DISPONIBILE LIBRETTO TAGLIANDI DOCUMENTATI UN SOLO PROPRIETARIO - MANICAMENTE CONSERVATA
€ 33.000



LANCIA PRISMA INTEGRALE 2.0 i.e. 115CV 4WD, AUTOGRATA DA MIKI BIASON, 05/1988, TARGHE (PV 67...) originali dell'epoca.
VERSIONE RARA BICOLORE E DI SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO
€ 7.800



FIAT MULTIPLA 600 D 100 D 108 - 767CC RARA VERSIONE 5 POSTI, 07/1963, TARGHE (MN 07...) e libretto a pagine originali dell'epoca.
ITALIANA DA SEMPRE - UNICO PROPRIETARIO
€ 32.000



ABARTH 500 ASSETTO CORSE 200CV, produzione 2008, vettura nuova mai utilizzata, perfetta per uso in pista, finiture interne in carbonio, disponibile omologazione roll-bar, fiche omologazione FIA/CSAI e scheda tecnica.
DIVERTENTISSIMA
€ 39.900
(iva esposta compresa nel prezzo)



ALFA ROMEO ALFASUD 901.A 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 166 2.0 TWIN SPARK PROGRESSION SUPER (YOUNGTIMER), Produzione 1999, Iscritta Asi Con Crsc, 10.076 KM ORIGINALI !!! - VETTURA MANICALE COME NUOVA! - DISPONIBILE SECONDO KIT DI CERCHI E GOMME ORIGINALI ALFA ROMEO NUOVI.
DOCUMENTI ORIGINALI
€ 10.450



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 RICONZIONATA 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.
UNIPROPRIETARIO - KM. 54.847 ORIGINALI
€ 10.000



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 1ª SERIE TIPO 116.50, 02/1980, Targhe (MI 89...) G) 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, Interni e Pannelli in Tex Alfa Cinghiale, ISCRITTA ASI CON CRSC.
CONDIZIONI ECCEZIONALI SUPER RESTAURO MANICALE
€ 13.500



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 EUROPPA
€ 40.000



ALFA ROMEO GTV (916) 2.0 V6 TB TURBO BENZINA - BY PININFARINA 08/1996, Iscritta Asi Con CRSC - TARGHE (AH ...) e documenti originali - doppie chiavi originali.
DISPONIBILE BOOK COMPLETO CON LIBRETTO TAGLIANDI REGOLARMENTE TIMBRATO IN OFFICINA ALFA ROMEO
€ 7.900



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



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



FERRARI 456 GT CAMBIO MANUALE TIPO F116 CL 1ª SERIE, 01/1994, Interni in tutta pelle Bordeaux.
SOLAMENTE 1.534 ESEMPLARI PRODOTTI VETTURA RARA DALLO SPLENDIDO, SPORTIVO ED ELEGANTE ABBINAMENTO CROMATICO
€ 62.000



FERRARI 512 BBI, 11/1982, vettura matching numbers, totalmente tagliandata in giugno 2018 presso Concessionaria Ferrari Ineco di Modena, disponibile carpetta completa di tessere di garanzia timbrata.
ECCELSA - RARA - SUPER TAGLIANDATA
€ 265.000



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



FIAT COUPE' 1.8 16V (YOUNGTIMER), Produzione 2000, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI - ITALIANA DA SEMPRE - UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA, KM 23.616 ORIGINALI !!!
AUTORADIO ANCORA DA MONTARE
€ 12.300



FIAT 500 L ABARTHIZZATA "REPLICA ABARTH 595", 04/1970, Interni Sportivi in pelle nera con e inserti bianchi IMOLA, TETTO RIGIDO ASPORTABILE, Strumentazione ABARTH Fondo scala 170km/h. Carburatore doppio corpo WEBER 40DC/151 con collettore in alluminio, coperchio convogliatore aria Abarth, coppa olio abarth, marmitta doppio scarico in acciaio cromato, cerchi Borrani in acciaio con calotte cromate e distanziali.
€ 11.500



FIAT 500 L 110 F - RESTAURO TOTALE, 05/1971, TARGHE (TO ...) e documenti originali dell'epoca.
RESTAURO TOTALE ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ESPERTI IN VETTURE FIAT CINQUECENTO
€ 9.300



FIAT 500 C TRASFORMABILE "TOPOLINO", 01/1951, Interni in vipla rossa TARGHE (PD 09...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.
PERFETTA E MANICALE
€ 12.000

ACQUISTIAMO, OVUNQUE, MASSIME VALUTAZIONI E RISERVATEZZA, PAGAMENTO E PASSAGGIO

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

SILVAUTO SPA, LA REALTÀ NUMERO 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!

**SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA CON 2 STAND
PAD. 11 ED AREA ESTERNA FRONTE PAD. 11**

**AUTO
D'EPOCA**
FIERA DI PADOVA



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

...SCEGLI L'AFFARE GIUSTO PER TE



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



LANCIA THEMA 2.0 i.e. TURBO 8V 1ª SERIE, 07/1986. TARGHE (CO 86...) e documenti originali dell'epoca.
VETTURA ASSOLUTAMENTE UNICA ED INTROVABILE NELLE CONDIZIONI IN CUI SI PRESENTA 1ª SERIE - ECCELSA
€ 8.800



VOLKSWAGEN 14 KARMANN GHIA CABRIOLET 1500 cc 32kw / 44cv, 07/1970. Vettura Da Vero Intenditore Marchio Volkswagen.
DISPONIBILE CERTIFICATO DI ORIGINE RILASCIATO DA VOLKSWAGEN GROUP ITALIA SPA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' E LA PRODUZIONE DELLA VETTURA.
€ 29.000



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 TIPO 105.26 "BOLLINO ORO" 1ª SERIE, 11/1966. TARGHE (AR 09...) e doc. originali dell'epoca. **DISP. CERTIFICATO ALFA ROMEO ATTESTANTE LA PRODUZIONE E L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA - LA RARA VERSIONE PRIMISSIMA SERIE "BOLLINO ORO"**
€ 29.000



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



FIAT BARCHETTA 1.8 130CV 1ª SERIE - SUPERPREZZO. 01/2000. Targhe (BM...) e documenti originali dell'epoca, VERSIONE 1ª SERIE - definita dalle principali riviste di settore "la youngtimer giusta su cui puntare".

SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO COLLEZIONISTICO

€ 7.450



FIAT 850 FAMILIARE 7 POSTI 16 VETRI, 02/1966. TARGHE (FI 30...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.

LIBRETTO DI CIRCOLAZIONE COLORE MARRONE PER AUTOVEICOLO AD USO PRIVATO PER TRASPORTO PROMISCUO DI PERSONE E DI COSE

€ 14.500



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



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



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



LAMBORGHINI URRACO P250 1ª SERIE, 03/1973. Targhe (FR 13...) e documenti originali dell'epoca. SUPER CONSERVATA - PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO - DA VEDERE E PROVARE.

VERSIONE ULTRARARA 1ª SERIE P250 ULTRARARA PRODOTTA IN SOLE 499 UNITA'

€ 98.500



JAGUAR MK II 3.4, 01/1964, targhe (NO 17...) e documenti originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, interni in pelle totale Connolly tabacco, cruscotto in radica di noce originale, disponibile rarissima carpenteria originale Jaguar comprensiva di libretto d'uso e manutenzione originale.

**PERFETTA
€ 32.000**



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



MERCEDES - BENZ 190 E 2.3 - 16 W201 1ª SERIE, 02/1988, targhe (TO 35...) e documenti originali dell'epoca, perfettamente conservata, cerchi in lega originali, disponibile libretto service e tagliandi con timbri Mercedes.

ECCELSA

€ 27.500



BMW 320i E30 CABRIO, 10/1988, Assetto sportivo, Autoradio, Cerchi in lega JAPAN RACING bianchi, Fari fendinebbia rettangolari a luce bianca, Sedili sportivi in tessuto specifico a quadri grigio. SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI.

TARGHE (IM 30...) ORIGINALI DELL'EPOCA

€ 13.500



BMW 320i (E30) BAURE TC TOPCABRIOLET, 05/1985, TARGHE (CR 34...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA, SEDILI SPORTIVI IN TESSUTO SPECIFICO PIEDIPULL, CERCHI IN LEGA, VOLANTE SPORTIVO M.

SUPERCONDIZIONI

€ 14.500



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



RENAULT R4 "FROG", 05/1990, Restauro Maniacale Altamente Professionale Di Carrozzeria, Motore Ed Interni Eseguito Da Artigiani Esperti In Vetture RENAULT "FROG".

RARISSIMA RENAULT R4 VERSIONE FROG CAR SYSTEME STYLE JP4 ORIGINALE

€ 14.000



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

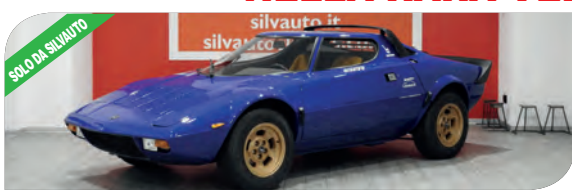


VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 1192CC 11/D2 - VETRO PIATTO, 07/1973, TARGHE (AL 27...) e doc. orig. dell'epoca - Disponibili doppie chiavi e foglio complementare originale annullato a valore storico.

UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA - CARPENTERIA ORIGINALE VOLKSWAGEN COMPLETA DI LIBRETTO TAGLIANDI

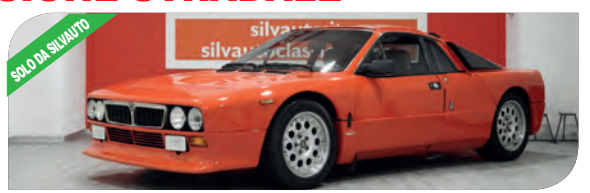
€ 8.900

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 AUTENTICITA' LO: COMPONENTI TOTALMENTE AUTENTICI, FUNZIONANTI E IN ECCELLENTI CONDIZIONI ESTETICHE.

TRATTATIVA RISERVATA

IMMEDIATI, INTERE COLLEZIONI E SINGOLE VETTURE STORICHE DAGLI ANNI '50 AGLI ANNI 2000

Grimaldi Classic Cars

VI ASPETTIAMO PRESSO PADOVA FIERE AL PAD. 5 B dal 22 al 25 ottobre 2020

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.



ABARTH 124 SPIDER STRADALE, IMM.1975, MATCHING NUMBER, ASI ORO, COMPLETA DI BOOK SERVICE E DOCUMENTAZIONE ORIGINALE IN DOTAZIONE. SUPERLATIVA.
TARGA MILANO !



PORSCHE CARRERA 3.2 TARGA, IMM.1988°, °ITALIANA DA SEMPRE°, °ASI°, LIBRETTO ORIGINALE, CAMBIO MANUALE G50, ARIA CONDIZIONATA, CONDIZIONI TOP, CERTIFICATO PORSCHE ITALIA matching completo.
TARGA CUNEO !



ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, ---- 1.600 ---- T I ---- 1° SERIE ---- ANNO 1963 ----RESTAURO TOTALE..BIANCA....
TARGA PERUGIA !



ALFA ROMEO BRERA SPIDER 3.200 Q4, con CAMBIO MANUALE, °°UNICO PROPRIETARIO°°FULL BOOK SERVICE°, ROSSA, ITALIANISSIMA.
LUGLIO 2006 !



ABARTH 1.000 STRADALE, ASI, oggetto rarissimo, Italiana da sempre, completamente matching numbers.
MARZO 1963 !



FERRARI F355 380cavalli 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 !



MINI MOKE AUSTRALIAN, 998cc 52cv, COLORE BIANCO, favoloso.
APRILE 1980 !



PORSCHE 912 1.6, °°°RESTAURO TOTALE°°° VERDE IRLANDA, MOTORE INTEGRALMENTE RESTAURO DA RODARE, CERTIFICATO PORSCHE MATCHING NUMBER & COLOUR!
GENNAIO 1968 !



AUTO UNION DKW F8, BICILINDRICO 689cc, carrozzeria in legno, condizioni favolose, in arrivo.
GENNAIO 1939 !



VW GOLF, IMM. 1986 CON SOLO 28.450 CHILOMETRI DA NUOVA°°UNICO PROPRIETARIO°°.
TARGA VARESE !



ALFA ROMEO GT 2.0, IMM.1972 COLORE ARGENTO con INTERNI color TABACCO °FAVOLOSI° Condizioni da LODE, matching numbers.
TARGA MANTOVA !



FERRARI 348 TS, °°°ASI°°°, UNICO PROPRIETARIO, SOLO 20.400 KM. AUTO DA COLLEZIONE.
ANNO 1992 !

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



NISSAN 300 ZX, °UNICO PROPRIETARIO° 3.0 TWIN TURBO 286HP, °°°SOLO 50.500 KM DA NUOVA°°°, COMPLETAMENTE ORIGINALE°°°. IMM.1990, ASI, ITALIANA DA SEMPRE, HO 30 ANNI !!!
TARGA PAVIA !



ALFA ROMEO GIULIA ---- 1.300 ---- 4 MARCE, ---- 1° SERIE ---- ANNO 1964 ----RESTAURO TOTALE..VERDE...
TARGHE VENEZIA !



MERCEDES BENZ SL 600 V12, °°°ASI°°°SOLO 63.000 KM - ITALIANA DA SEMPRE, IMM.1993, INTROVABILE con BOOK SERVICE.
TARGA CREMONA !



ALFA ROMEO GT 1.600, °°°UNA VERA E PROPRIA RARITA°°°Colore Biancospino, ex proprietario Collezionista Alfa Romeo da 50 anni. BELLISSIMO.
NOVEMBRE 1972 !



FIAT 130 COUPE' 3.200, CAMBIO AUTOMATICO, IMMATRICOLATO NEL 1973, POCHISSIMI KM.
TARGA MI.T1.... !



ALFA ROMEO GIULIA 1.3 TI, libretto a pagine, conservata egregiamente, 5 marce, COLORE BLU, in arrivo.
GIUGNO 1968 !



ALFA ROMEO DUETTO, FEBBRAIO 1991 2.0i Rossa con interni di COLORE BEIGE, in condizioni Superlative, matching numbers, TARGA TORINO. Disponibili coda tronca e altri IV° serie.
TARGA TORINO !



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA, 1.600, 102 CAVALLI, COLORE ROSSO con INTERNI BLU RARISSIMO, ASI, 4 posti, condizioni eccellenti.
TARGA BRESCIA !



LANCIA FULVIA RALLY 1.3, GENNAIO 1968 con PORTE E COFANI IN PERALUMANN, Colore Amaro Montebello, PRECEDENTE PROPRIETARIO da 30 anni.
TARGA PESARO !



BMW Z1, °°°BOOK SERVICE COMPLETO BMW - LIBRETTO GARANZIA COMPILATO°°°, SOLO 46.000KM, COLORE TOPROT ROSSO, porte elettriche scendenti perfette, capote originale, 2.500, 170cv, CONDIZIONI TOP!
NOVEMBRE 1990 !

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

Grimaldi Auto S.p.A.

Viale Monte Grappa 15, Vigevano - PV - Italy - Tel. +39.0381.22787

WhatsApp +39 347-7376032

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.



LANCIA AURELIA B20S GT, Colore AZZURRO CIELO, interni tessuto/pelle ORIGINALI di nascita, CONDIZIONI SUPERLATIVE, INCESSANTEMENTE ITALIANA.
TARGA ROMA !



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 750 D PASSO CORTO, IMMATRICOLATA 1958, COLORE CELESTE, MATCHING NUMBERS, TINTA PRESENTE NEI FILM DELL'EPOCA. INTERNI OTTIMI.
TARGA RAVENNA !



ABARTH 595, *****VERA e ORIGINALE***** tutta la documentazione, bianca, spettacolare, telaio e libretto abarth. ITALIANA da SEMPRE.
AGOSTO 1969 !



JEEP WRANGLER TJ 4.0 SPORT, 1° SERIE UNICO PROPRIETARIO SOLO 73.000 KM DA NUOVA, ITALIANA DA SEMPRE, ASI, libretto di circolazione originale, 177cv, CAMBIO MANUALE.
IMMATRICOLATA 6 DICEMBRE 1996 !



ALFA ROMEO DUETTO 2.0i, Rossa con interni NERI BELLISSIMI, CON HARD-TOP, in condizioni Superlative, matching numbers, vari colori e modelli disponibili.
GIUGNO 1993 !



ALFA ROMEO GT 1300, IMM. 1968, COME NUOVA, COLORE GIALLO OCRA, LIBRETTO A PAGINE.
TARGA PESARO !



PORSCHE 3.0 CARRERA 200CV, IMM. 1977 -BIANCO GRAN PRIX-UNA delle 900 costruite, ASI, ITALIANA DA SEMPRE, UNICA e bellissima, 5 marce.
TARGA BOLOGNA !



ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA, IMM. 1972, ASI TARGA ORO, 1.300cc, COLORE BLU, CONDIZIONI TOP, 4 posti.
TARGA FIRENZE !



FIAT CROMA TURBO IE, UNICO PROPRIETARIO SOLO 51.000 KM DA NUOVA, BOOK COMPLETO, INTROVABILE.
TARGA PISTOIA !



MONOPOSTO FATTA A MANO IN ALLUMINIO, ruote scoperte, motore 125cc Lambretta, telaio tubolare FCB, ESEMPLARE UNICO.
COSTRUITA NEL 1954 !



NSU PRINZ 600CC 4L, COLORE VERDE, UNICO PROPRIETARIO LIBRETTO A PAGINE, RESTAURO TOTALE.
GENNAIO 1971 !



FERRARI 208 TURBO INTERCOOLER 254cv, UNICO PROPRIETARIO SOLO 10.500 KM DA NUOVA IMM. 1987, Colore rosso con interni Beige. Italiana da sempre. ECCELLENTE.
TARGA BOLOGNA !

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



MERCEDES SL 350, CAMBIO MANUALE, ORO METALLIZZATO, Ligure da Sempre.
TARGA GENOVA !



HONDA XL 500 S, SOLO 6.300 KM, IMM. 1981, CONSERVATA IN MODO ECCELLENTE MAI RESTAURATA, revisionata, completamente ORIGINALE, doppio specchio, ruota anteriore da 23 pollici, doppio ammortizzatore, 2 posti a libretto, 30 chilometri con un litro.
TARGA MILANO !



ALFA ROMEO DUETTO 2.0i, ECOLOGICA, Colore Rosso con interni BEIGE, GPL 2027, matching numbers, vari colori e modelli disponibili.
GIUGNO 1992 !



AUDI A4 AVANT BENZINA 2.0 TFSI QUATTRO TIPTRONIC 200cv, UNICO PROPRIETARIO SOLO 79.000 KM, FATTURE AUDI, BOOK SERVICE COMPLETO.
NOVEMBRE 2005 !



MERCEDES UNIMOG-411, IMM. 1962 NOSTRO DA 30 ANNI, SOLO 8.000 KM DA NUOVA, CAPOTE ORIGINALE, TRAINA 6,6 TONNELLATE.
TARGA TORINO !



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1.6, IMM. 1962, RESTAURO INTEGRALE FATTO DA NOI - INTEGRALMENTE DOCUMENTATO.
TARGA MILANO !



ALFA ROMEO GT, duepuntozero, PRONTO GARA motore 00512, book con tutte le modifiche tecniche, ROLL BAR omologato, sedili con cinture a 4 punti, monoposto, passaporto, gomme pista, quasi 180cv.
AGOSTO 1971 !



ALFA ROMEO SZ, doppia certificazione, SOLO 24.000 KM DA NUOVA, ITALIANA DA SEMPRE, completa di tutto.
MAGGIO 1991 !



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 GIULIETTA SPIDER 1.3 750 D PASSO CORTO, colore BIANCO, matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.
TARGA COMO !

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

**EVER GREEN CARS, Via Napoli, 1
CASALMAIOCCO (MI) - Tel. 335 7704626**

www.evergreencars.it - info@evergreencars.it

EVER GREEN CARS

NON SOLO PORSCHE...

SAREMO PRESENTI A PADOVA 22/25 OTTOBRE 2020



PORSCHE 964 CABRIO, restauro totale, nera int. nera, bellissima.



PORSCHE 356 BT5, anno 1962, restauro ultra professionale, motore 90 CV, auto con freni a disco, auto speciale imp. Elettrico 12 V, perfetta.



PORSCHE 356 SPEEDSTER PRE-A, anno 1955, restauro totale ad altissimi livelli, eleggibile 1000 Miglia.



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.



ALFA ROMEO GIULIA 1600, restauro totale in fase di montaggio.



PORSCHE 356 PRE-A CABRIOLET 1550 SUPER, anno 1953, rarissima con vetro post. anziché plexiglas, pochissimi esemplari costruiti, auto da grandi collezionisti, restauro super professionale, nera con int. begie, cruscotto marrone originale.



ALFA ROMEO GIULIA 1600 VELOCE, restauro totale.



PORSCHE 911 2.0 E, anno 1969, auto rarissima, iniezione, costruita solo nel 1969, pochissimi esemplari.



PORSCHE 911 2.2 T, anno 1970, restauro totale, colore bellissimo.

COLLEZIONE MORETTI



MORETTI 600 BERLINETTA DEL 1951, auto rarissima da veri collezionisti due rimaste in tutto il mondo restauratissima una delle prime costruita da Moretti eleggibile 1000 Miglia vettura rarissima.



MORETTI 750 S DEL 1955, auto con un passato storico glorioso, fatte due vere 1000 Miglia, tutto doc. ASI FIVA e tante foto, auto autentica con storia motore suo originale, una delle poche rimaste vere. Tel. se veramente intenzionati.

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO



Vendita, acquisto e conto vendita auto storiche

Visite solo su appuntamento +39.328.2454909



1972 ALFA ROMEO MONTREAL
PERFETTA € 75.800



1964 AUSTIN HEALEY 3000 MK3
BJ8/L € 59.800



1961 AUSTIN HEALEY 3000 MK1
ASI ORO € 49.800



1963 DAIMLER SP 250 DART TARGHE
NERE ORIGINALI ASI ORO



1969 DAIMLER V8 SALOON
automatico, servosterzo € 18.500



1957 MG A 1500 COUPE'
TOTALMENTE RESTAURATA € 37.800



1964 MG B ROADSTER SERIE 1
ASI ORO PERFETTA € 25.800



ECCEZIONALE 1973 TRIUMPH TR6
TOTALMENTE RESTAURATO € 29.800



1965 TRIUMPH TR4
Totalmente restaurato ASI ORO



1960 TRIUMPH TR3A
OMOLOGATA ASI € 36.800



1964 JAGUAR MK2 3.800
TOTALMENTE RESTAURATO € 49.800



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



1966 JAGUAR E TYPE S1
4200 ROADSTER € 149.000



1969 JAGUAR E TYPE S2
totalmente restaurato € 79.800



1972 fiat dino 2400 spider
targhe nere dell'epoca € 155.000



1959 MERCEDES 300 D ADENAUER
€ 84.800



1988 MARCOS MANTULA 3500 V8
1 di 750 costruite € 46.800



1963 PORSCHE 356 B S 75 CV
tot.restaurato in rodaggio € 79.800



1979 PORSCHE 911.930 3.0 SC
PER RALLY STORICI € 64.800



1980 PORSCHE
911 SC 3000 180CV



1985 MORGAN 4/4 FOUR SEATER
PERFETTO € 24.800



2005 AC COBRA PILGRIM
COME NUOVA € 55.000



1968 ALFA ROMEO
105.57 DUETTO 1750



1960 ALFA ROMEO
GIULIETTA SPRINT



1928 RALLY ABC
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA

www.cristianoluzzago.it

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

**SI RICEVE
SOLO SU
APPUNTAMENTO**



**SI RICEVE
SOLO SU
APPUNTAMENTO**

Si acquistano Auto Classiche, Sportive e Speciali anni '50 - '90, Pagamento Immediato, Passaggio Immediato, Massima Serietà, Massima Riservatezza.

Saremo presenti alla fiera di Padova dal 22 al 25 ottobre 2020 - Pad. 11



MERCEDES CLK 320 CABRIO, anno 2001



LANCIA BETA HPE 2000 I.E, anno 1981



MERCEDES SL 320 V6, anno 2001



SUBARU IMPREZA 4 VD, anno 1996



BMW 2002 TII DA RESTAURARE, anno 1974



AUDI COUPE' GT 5S, anno 1983



MERCEDES S 500, anno 2001



MERCEDES 280 C, anno 1978



FIAT 128 SMART FRANCIS LOMBARDI



BMW 2002 TII, anno 1974.



PEUGEOT 405 MI 16, anno 1989



PEUGEOT 306 GTI, anno 1997



FIAT 1100 TV, anno 1955



FIAT 124 SPECIAL, anno 1971



MERCEDES SLK 200 KOMPRESSOR, anno 1998



MERCEDES 560 SEC., anno 1990.



Classic & Sports Cars since 1987

VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.COMM.IT



**ALFA ROMEO
ALFETTA GT 1.6 - 1977**
15.000 €



**ALFA ROMEO
ALFETTA GTV 2.0 - 1977**
16.000 €



**ALFA ROMEO
GIULIA 1300 SUPER - 1971**
14.000 €



**CITROEN 2CV6
SPECIAL DOLLY - 1982**
8.500 €



**CITROEN TRACTION
AVANT 11B - 1952**
15.000 €



**FIAT 1100/103
H LUSO - 1959**
12.000 €



**FIAT 500 B
TOPOLINO - 1949**
14.500 €



**FIAT 500 C
TOPOLINO - 1953**
8.000 €



**FIAT 600
I SERIE - 1955**
12.500 €



**FIAT 850
BERLINA SUPER - 1967**
8.000 €



**FIAT 850 SPORT RACER
BERTONE - 1969**
21.500 €



**FIAT AR 59 CAMPAGNOLA
MILITARE - 1960**
15.000 €



**JAGUAR MARK X
3.8 SALOON - 1964**
21.500 €



**JEEP WILLYS
FORD GPW NAVY - 1943**
21.500 €



**LANCIA FULVIA COUPÉ
1600 HF LUSO - 1973**
43.000 €



**LANCIA FULVIA COUPÉ
1.2 I S LEVA LUNGA - 1967**
15.000 €



**MORGAN 4/4
1600 4 SEATER - 1978**
26.500 €



**ROVER P5 MARK II
3.0 L SALOON - 1963**
15.000 €

City Motors - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - Via Maria Bricca, 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia
Tel. (+39) 011.968.26.55 r.a. - Fax (+39) 011.968.27.03 - www.citymotors.comm.it - e-mail: citymotors@comm.it

NERVESAUTO

Via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)

335 82 62 808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com

www.nervesauto.com

**Nervesauto ha deciso di non partecipare
alla fiera di Padova Auto & Moto d'Epoca 2020
a causa dell'imprevedibile evoluzione dello scenario
sanitario Europeo.**

Le nostre sedi rimarranno aperte con i consueti orari.



**Triumph Roadster 2000, 1949, modello
20TR, combinazione colore carrozzeria/interni
originale, 2+2 posti; video al nostro sito.**



**MGB Roadster, 1968, interni blu con piping
azzurro, 1.800cc, con capote, raggi, gomme
nuove, ventola e radiatore olio.**



**JBA Falcon, 1987, cruscotto e volante in legno,
V6 2.800cc, doppio scarico, portapacchi, бага-
agliaio richiudibile, capote e finestrini laterali.**



**MGB Roadster, 1973, guida sx, 1800cc, con
capote, raggi, volante in legno, portapacchi,
radiatore olio, e altro; video al nostro sito.**



**Peugeot 304 Cabriolet, 1972, 1288cc, iscritto
al registro storico, targata Italiana, revisionata;
video al nostro sito.**



**Triumph Spitfire 1500, 1978, 1.500cc, con
capote, poggiatesta, volante e cruscotto in
legno, targata e con CRS; video al sito.**



**Triumph TR3, 1957, 1.991cc, freni a disco an-
teriori, deflettori, cerchi a raggi cromati nuovi.**



**Fiat 500 C Topolino Belvedere, 1954, 570cc,
libretto a pagine, targhe nere; video e foto al
nostro sito.**



**Fiat 500 C Topolino, 570cc, targhe nere; video
e foto al nostro sito.**



**Austin-Healey Sprite MK3, 1966, motore
1.275cc, guida a sinistra; video al nostro sito.**



**Morris Minor 1000 Traveller, 1963, selleria
originale, ottimi legni e condizioni generali;
video al nostro sito.**



**Alfa Romeo Giulia GT 1.3 Junior, 1972,
motore AR00530 1.300cc, targhe nere RA, da
restaurare, pressoché completa.**

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



LIVIO OLIVOTTO

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

Roncade - Treviso

tel.: 339 8959948

e-mail: livioolivotto@virgilio.it
www.livioolivotto.com



Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale, del 1962, in ottime condizioni generali.



Alfa Romeo GT 1300 Junior Scalino, 1968, cruscotto piatto, targhe originali MI.



Lancia Fulvia Coupè Montecarlo, anno 1973, restaurata anni fa, molto bella.



Fiat 124 Spider 2000 America, anno 1979, più altre due da restaurare.



Mercedes 380 SL, del 1982, mantenuta molto bene, con hard top e soft top.



Chevrolet Corvette C3 Stingray, anno 1976, più altre due ed una Big Block.



Lancia Fulvia Coupè prima serie, anno 1965, motore 1200 cc, alquanto rara.



Alfa Romeo Duetto Coda Tronca cc 1600, anno 1976, in buone condizioni.



Triumph TR 4 IRS, anno 1967, italiana da sempre, con over-drive.



MG B Roadster, anno 1973, in ottime condizioni, più altre due, rossa e verde.



Mercedes 250 CE Cabriolet, anno 1973, una fuoriserie di classe.



Alfa Romeo GT 1300 Junior Unificato, anno 1974, motore nuovo, sanissima.



Peugeot 504 Cabriolet, anno 1980, da restaurare, più una Coupè del 1976.



Lotus Esprit 2.2 Turbo, anno 1991, nel classico colore Lotus, bella dentro e fuori.



Alfa Romeo GT 1300 Junior Scalino, anno 1969, da restaurare, completa.



Alfa Romeo Giulietta Spider 1300cc, 1961, più due Giulia Spider da restaurare.



FARMOBIL FM 700 1963



DUNE BUGGY, 4 POSTI, ASI



LANCIA FULVIA 1.3 S

Via Donizetti n°1 - 24060 Casazza (BG) - tel. 035 0173659 - cell. 380 6971605 - panza-auto@outlook.it



PORSCHE BOXSTER 2.5I 24V ASI



FIAT COUPÉ 2.0I 20V 5 CILINDRI ASI



CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 T-TOP



FIAT 500 L, ASI



FIAT 600 D, '64



MG MAGNETTE ZA, '55



BENTLEY TURBO R ASI



MERCEDES SLK 200



BLAZER K5 SILVERADO 6.2 D ASI



PANDA 4X4



AUDI 80 1.8 I 4X4 ASI



LANCIA PRISMA 1.6 UNIPRO



RENAULT 25, ASI



BMW K100 RS



MOTO GUZZI LODOLA & ZIGOLO

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

BRESCIACAR AUTO CLASSICHE

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com
Tel: 030 - 2140910 - Fax: 030 - 2140950

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

**100 foto per veicolo
in vendita sul nostro sito
www.bresciacar.it**



FULVIA HF 1600, Rosso Montebello, conservato eccezionale.



FULVIA SPORT ALLUMINIO, certificazione Zagato. **Euro 49.000**



1100 TV del 1954, doppio sedile anteriore, tutta nuova. **Euro 40.000**



GTV 2000, UNICO PROPRIETARIO, Argento e Pelle Nera.



SPRINT GT "VELOCE", 1966, Ardesia, splendido conservato. **Euro 55.000**



GIULIETTA 750D PASSO CORTO, IN RODAGGIO. **Euro 80.000**

FOTOGRAFIE DETTAGLIATE DI OGNI VETTURA SUL NOSTRO SITO



COMPRO AUTO DA COLLEZIONE

MAXIMILIANCARSCONSTING fine cars - Principaute de Monaco - Tva 79000137439 - MONACO

Per Informazioni e foto: aureliagt@monaco.mc - 0033640619979 whatsapp



COMPRO LANCIA AURELIA 2500 / B20/B24 / Fulvia Fanalone



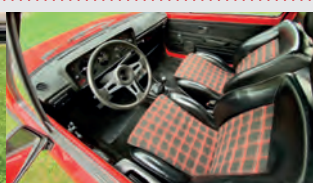
LANCIA AURELIA B24 S CONVERTIBILE, anno 1956, unico proprietario documentabile, ancora con gli interni originali, versione con bandierine.



DAIMLER DOUBLE SIX 3 SÉRIE, anno 1990, Catalitica, batteria anteriore rarissima, km 47000 da nuova, libretto tagliandi, targhe originali Milano.



CITROËN BX 4TC, anno 1991, km 15000 da nuova, l'unica con documenti stradali, fattura € 43000 di lavori, forse meno di 20 esemplari ancora esistenti al mondo.



VW GOLF GTI 1,6, anno 1980, Omologata Asi oro, Csaì, Targhe originali, condizioni di conservazione eccezionali.



AUTOSTORICHE.NET

VENDITA, ACQUISTO E CONTO VENDITA AUTO STORICHE E GRANTURISMO ATTUALI



Alfa Romeo Giulietta Spider 1300
1961, restauro completo, motore nuovo.
€ 85.000



Mercedes 500 SL
2003, km 83.000, tetto panoramico, magnifica.
€ 24.500



Citroën DS 19
1961, uniproprietario, ottime condizioni.
€ 48.000



Peugeot 304 Cabrio
1974, ottime condizioni.
€ 13.500



Lancia Astura Cabriolet Pinin Farina
1932, documenti UK.



Abarth 850 TC
Ottima replica, documenti francesi.
€ 38.000



Fiat 130 Coupè
1977, ottimo restauro, 65000 km.
€ 29.000



Rover Mini 35 esimo anniversario
1996, tetto apribile, volante motolita, interni pelle.
€ 9.500

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA DAL 22 AL 25 OTTOBRE

Carlo Gritti Morlacchi www.autostoriche.net / info@autostoriche.net / 335 7496890





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



ERACLE

art. 650

COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza

Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio
Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338
www.colomboarchgiorgio.it



INFO@TURRINOWHEELS.COM

WWW.TURRINOWHEELS.COM

Cicognani



Guarnizioni e tappeti in gomma



Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920

Ricostruzione anche su campione

www.cicognaniguarnizioni.it

info@cicognaniguarnizioni.it



Tel. +39(0)544-83311

Fax. +39(0)544-84606

Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO

AUTO

MOTO

VARIE

CERCO

AUTO

ABARTH

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. DIVERTESSIMA - EDIZIONE LIMITATA N. 11 DI 49. IVA esposta compresa nel prezzo. € 39.900. Tel. 348 5503882.



ALFA ROMEO

164 TURBO SUPER, 1993, omologata ASI, auto in perfette condizioni, Km 92.000, gomme nuove, tagliandata. € 6.800. Tel. 349 4432799.

166 2.0 TWIN SPARK PROGRESSION SUPER, (YOUNG-TIMER), Produzione 1999, Iscritta Asi Con Crsc, 10.076 KM ORIGINALI !!! - vettura maniacale come nuova! - disponibile secondo kit di cerchi e gomme originali ALFA ROMEO NUOVI - documenti originali. € 10.450. Tel. 348 5503882.



2000 SPIDER VELOCE CODA TRONCA, 1975, omologata ASI, colore rosso, interni ski nero con capote nera, auto ristrutturata a nuovo, completamente originale, cambio da rodare, per amatori. Pochi esemplari italiani rimasti, con targhe nere. Grande investimento. Prezzo dopo visione. Tel. 348 8122938.

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.



DUETTO CODA TRONCA 2000CC, 1979, omologata ASI, colore grigio metallizzato, interni in pelle colore bordeaux, unico proprietario, perfetta, tutta originale, nessun restauro, bellissima. € 30.000. Tel. 348 5482036. flaviofraccari@gmail.com.

GIULIA SUPER 1300 CC, 1971, molto bella di carrozzeria, la selleria ancora la sua originale, meccanicamente pronta all'uso. € 11.500. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.



GIULIETTA 1.3 1ª SERIE TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49.....) originali dell'epoca, autovettura maniacalmente conservata, sedili e pannelli porta in tessuto Testa di Moro originali, cinque 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. originali dell'epoca, vettura

in perfette condizioni, vettura apparsa sulla copertina di RUOTECCLASSICHE 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 SPIDER, 1957, iscritta ASI, colore rosso, prima serie, documenti in regola, ottimo stato. € 100.000. Tel. 338 3893699.

GIULIETTA SPRINT, 1960, totalmente restaurata, omologata ASI targa ORO, meccanica ottima e affidabile, interno in pelle, pronta da usare. Visibile a Brescia. € 55.000 tratt. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzago.com.



GT 1600, 1972, omologata ASI, documenti originali, motore nuovo, ottima vettura in perfetto stato. € 35.000. Tel. 338 3893699. pierinogabana@gmail.com.

GT JUNIOR 1.300 CC, 1972, omologata ASI con CRS, targa originali SR....., riverniciata da poco in rosso 501 come in origine, motore 00530, interni originali, sana. € 25.000. Tel. 347 0907037. mancio57@libero.it.

AUDI

85 COUPÉ GT 1.8, 06/87, versione DZ2 coupé, vettura da mostra, mai incidentale, sempre stata in garage, mai girato sotto la pioggia, tutta originale, bollo € 25,82, Km 86.000, tutti i documenti, doppie chiavi, revisionata, tagliandata, color canna di fucile, causa malattia. € 12.000. Tel. 339 7018020. maurizio.elettrauto@alice.it.

AUSTIN

MG METRO 1300 PREPARAZIONE CORSA, 01/1983, vettura preparata per le gare su circuito e che ha partecipato in varie competizioni del Gruppo N di MG Metro Cup, totalmente restaurata, regolarmente immatricolata e pronta all'uso. ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. € 8.500. Tel. 348 5503882.



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.



BIANCHINA, 1967, 4 posti, col. grigio topo, ottime condizioni, inoltre dispongo di numerosi ricambi per suddetta auto (quotaz. a parte). Vis. ad Ancona. Tel. 339 6393950.

BIANCHINA, 1966, modello SPECIAL, bellissima, tutta originale in buonissime condizioni, interni ok colore avorio. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

BIANCHINA (MODELLO FANTOZZI), 1960, splendida, unico proprietario, conservata in ottime condizioni, fondi e km originali. € 7.000. Tel. 348 4451122 - 0544 523012. info@dradicar.it.

BIANCHINA BERLINA - 4 POSTI, 1967, colore grigio topo, in ottime condizioni, visibile ad Ancona. Quotazione RuoteClassiche. Inoltre dispongo di molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto (quotazione a parte). Tel. 339 6393950.



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



SPECIAL PROJECTS



ALLOY 120 ROSSA



ALLOY 120 NERA



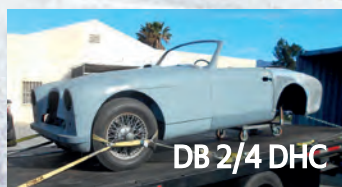
E-TYPE LOW DRAG

WORKSHOP JAGUAR & ASTON

Jaguar-aston.com



DB 4 GT ZAGATO



DB 2/4 DHC



DB 2 DHC



DB 2/4 DHC

www.jaguar-aston.com

info@jaguar-aston.com - Verona - Italia - cell. 348 3527978

BIANCHINA CABRIOLET, 1967, colore grigio, Km 48.600, la vettura ha subito un restauro di: carrozzeria, rifacimento interno, capote, cromature e gomme, la meccanica è totalmente d'origine, sono stati revisionati freni, frizione ed e' stata fatta una messa a punto motore. € 22.500. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



BIANCHINA PANORAMICA FAMILIARE, 1963, autovettura restaurata, tenuta in ottimo stato, valuto scambio. € 6.000. Tel. 328 0737475. ennio.spadini@gmail.com.

GIARDINIERA, 1976, iscritta ASI, appena revisionata, color verde prato, targhe originali, carrozzeria e meccanica in buone condizioni, Km 89.000 originali, vettura visionabile previo appuntamento in provincia di Cuneo. € 6.000. Tel. 347 7152672. damianogiachello@libero.it.

Y10 1.1 FIRE, 1991, Uniproprietario, Km 125.000 Colore rosso, interni in tessuto, ottime condizioni di meccanica. Tel. 380 6971605.



BENTLEY

MULSANNE, 1980, interni azzurri, tetto in vinile, splendido conservato, 6.750cc, targata, iscritta all'ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BMW

1500 TOURING, 1972, condizioni perfette, sempre in garage, tinta sabbia, collaudata, marciante. € 10.000. Tel. 329 8544567.

320 I.E. S M POWERX, 1988, omologata ASI, motore quasi nuovo, testate, valvole e fascie, bronzine, radiatore, impianto elettrico, cinghia nuove, pistoni revisionati, carrozzeria interamente riverniciata. € 18.500. Tel. 338 1272246. oronzocapoccia64@gmail.com.

320 M SPORT (E36), 1997, omologata ASI, pacchetto M, colore nero, Km 200.000, full optional. € 6.900. Tel. 389 1158815. www.mdvracing.com

BUICK

SPECIAL, 1962, 3.500cc, cambio automatico, gomme con fascia bianca, targata italiana. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



CADILLAC

CONVERTIBILE, 1953, omologata ASI, colore bianco, restauro totale, vedi servizio sul numero di dicembre 2003 di RuoteClassiche. Prezzo dopo contatto. Astensione perditempo. Tel. 338 9369456.



CITROEN

2 CV CHARLESTON, 1986, bellissima, interni orig., perfettamente funzionante, collaudata a nuovo. € 10.500. Tel. 348 4451122 - 0544 1523012. 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 coordi-

nato al colore carrozzeria, DA VEDERE E PROVARE. € 11.500. Tel. 348 5503882.



COBRA

AC COBRA 427, 1980, selleria beige, motore 2.300cc, manuale, due posti, completa di capote e finestrini, deflettori, volante in legno. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AC COBRA PILGRIM, 2005, solo 7300 km, condizioni pari al nuovo, visibile a Brescia. € 55.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago..



DAIMLER

2500 V8 SALOON RHD, 1969, cambio automatico, ser-vosterzo, conservata molto bene, originale inglese .Vis. a Brescia. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.



FERRARI

308 GTSJ, 1982, iscritta ASI, colore rosso e interno nero, Km. 31.800, collaudo in regola, ottimo stato. € 100.000. Tel. 338 3893699.

328 GTS, 1987, omologata ASI, colore rosso, interni in pelle nera, unica in Italia con soli Km 24.503, precedente utilizzatore da venti anni solo per passione, uscita poche volte in giornate di sole, perfetta. € 88.000. Tel. 348 8122938.

512 BBI, 11/1982, vettura matching numbers, totalmente tagliandata in giugno 2018 presso Concessionaria Ferrari Ineco di Modena, disponibile carpatta completa di tessere di garanzia timbrata. ECCELSA - RARA - SUPER TAGLIANDATA. € 265.000. Tel. 348 5503882.



MONDIAL T, 1990, omologata ASI, auto in ottime condizioni, colore rosso Ferrari, Km 39.000, interni in pelle, gommata al 80%, valuto eventuale permuta con Jaguar XKR. € 43.000. Tel. 338 8525809. gai-roberto@libero.it.

FIAT

124 SPORT SPIDER, 1972, omologata ASI targa oro, seconda serie, (BS1 1608cc), restaurata nel 2014, tarhhe e libretto originali, autovettura pari al nuovo, visibile a Pisa. Quotazioni RuoteClassiche. Tel. 340 4162937.



126 (A1 P4), 1986, omologata ASI, vettura funzionante, perfetta. € 2.500. Tel. 349 8943010. vallecamonica-ruaro@libero.it.

126 PERSONAL 4, 1981, omologata ASI con CRS, colore verde oliva, autovettura sana ed in ottime condizioni sia di meccanica che di carrozzeria, documenti e targa originali, cerchi in lega. € 3.000. Tel. 339 3929956.

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: 335.6828273

filandagarage@gmail.com

WWW.FILANDAGARAGE.COM

ROBERTO: 339.4624677

Giulietta Spider Veloce Passo Corto 1957



vers. Bianco - Interni Rossi - Cadenini Neri

AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI
ALFA ROMEO
REPLICHE PER
VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

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, autovettura in buone condizioni, con documenti per vettura. € 800. Tel. 329 7460041.

127 CARROZZERIA MORETTI (MARE), 1980, colore rosso, Km 27.000, vettura conservata totalmente di carrozzeria, interni e meccanica, unico proprietario, documenti e targhe originali. € 13.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



127 II°SERIE, 1977, omologata ASI, colore bianco, interni neri, cerchi in lega, solamente Km 72.000, meccanica perfetta, collaudata 2020. € 3.300 tratt. Tel. 339 7992280.

127 PICKUP, 1986, revisionata, motore a gasolio, autovettura funzionante, carrozzeria e tappezzeria in condizioni pari al nuovo. € 8.000. Tel. 049 9903680.



127 SPIAGGINA, 1981, carrozzata Fissore, perfettamente funzionante, collaudata a nuovo, ideale per luoghi di mare e sole. € 7.000. Tel. 348 4451122 - 0544 1523012. info@dradicar.it.

130 COUPÉ, 1973, blu metallizzato, bella macchina, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1100 ELR FURGONE, 1950, per passeggeri, funzionante, sverniciata, libretto e targa, radiata d'ufficio. € 26.500. Tel. 336 661353.



1200 SPIDER, 1959, "vetture speciali", completa, da restauro totale, già acquistati i ricambi, sana, documenti regolari per reimmatricolazione. € 7.600. Tel. 328 5481616.

1400 B, 1956, documenti in regola, autovettura funzionante in tutto, color blu. € 12.000. Tel. 333 9813848.

1500 GT GHIA COUPÉ, 10/1965, targhe (BS 17....) originali, interni e pannelli in ski nero. Solo 846 esem-

plari prodotti - telaio anteriore tubolare GILCO - OMOLOGATA ASI 3ª GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C. € 79.500. Tel. 348 5503882.



500 (110 F BERLINA), 1966, auto perfettamente ristrutturata di carrozzeria, meccanica, tettino ed interni. € 8.000. Tel. 380 6359166. landi.raffaelli@gmail.com.



500 A, 1947, iscritta ASI oro, colore amaranto/nero, motore, capote, interni, gomme e carrozzeria come nuovi, con accessori, qualsiasi prova, revisionato fino al 2021, targhe nere, proprietario da 30 anni. Solo se interessati. Prezzo a richiesta. Tel. 339 96573913.

500 A TOPOLINO BALESTRA LUNGA, 1938, 569cc, motore originale targhe nere PZ; altre Topolino visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio. 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 C TOPOLINO, 1954, iscritta ASI targa oro, colore amaranto, prima targa, cambio e motore in rodaggio, porta pacchi con valigia, panchetta posteriore, interni rifatti. Quotazione RuoteClassiche. Tel. 370 3001136.

500 C TRASFORMABILE "TOPOLINO", 01/1951, Interni in viola rossa, targhe (PD 09...) e documenti originali dell'epoca - PERFETTA E MANIACALE. € 12.000. Tel. 348 5503882.



500 D, 1961, in buone condizioni, restaurata qualche anno fa ma si presenta bene, uso regolare, targhe originali. € 9.500. Tel. 339 8959948 - www.liviolivotto.com.



500 L, 1972, bianca, auto in buonissime condizioni documenti e targhe originali. € 4.000. Tel. 333 9813848.

Borghi Automobili
dal 1919

La più grande disponibilità di ricambi per auto inglesi pronta consegna.
Tutti i modelli di volanti Moto-Lita
Consulenza telefonica - Spedizioni giornaliere

ALFA ROMEO Lumention SUI 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

MOSTRA SCAMBIO

AUTO • MOTO • CICLO • ACCESSORI E RICAMBI D'EPOCA

6 . 7 . 8 NOVEMBRE 2020

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO - MILANO / LINATE AEROPORTO →
mostrascambio@parcoesposizioninovegro.it - parcoesposizioninovegro.it

Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



CASANOVA MILANO

per vendere o acquistare la vostra casa

L'eccellenza immobiliare da oltre 30 anni

Via Santa Marta 8A - Milano - Tel. 02 86 90 448

500 L, 1970, iscritta ASI targa oro, completamente rimessa a nuovo di meccanica, carrozzeria e motore, unipiro, assolutamente originale, gomme Pirelli nuove, targa e doc. orig., condizioni superbe. € 8.000. Tel. 349 7554885.

500 L 110 F, 05/1971, targhe (TO.....) e documenti originali dell'epoca, RESTAURO TOTALE ALTAMENTE PROFESSIONALE eseguito da artigiani esperti in vetture Fiat 500. € 9.300. Tel. 348 5503882.



500 L CARROZZERIA BALBI, 1974, modello Tilly spiaggia, colore bianco, vettura dotata di capote invernale, auto in perfette condizioni. € 12.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



500 R, 1973, in perfette condizioni, colore giallo chiaro, per inutilizzo. Invio foto a richiesta. € 4.600 tratt. Tel. 338 9369456.

500 R, 1975, (ex ACI di C.so Venezia - MI), autovettura ristrutturata di motore, scocca, sempre in garage a € 6.000, inoltre dispongo di 4 ruote con cerchi in lega BWA per AR Alfetta a € 200. Tel. 389 8795864 - 02 8251716.

501 TORPEDO, 1920, conservata, da rivedere interni e capote, funzionante, documentata su copertina e interno QuattroRuote 10/'58. Tel. 335 5451607. info@tecnopubblica.com.

508 S BALILLA (4 MARCE) S.S. COPPA D'ORO, 1936, autovettura in ottimo stato. Prezzo da definirsi. Tel. 339 1245404. malaguzzi.luigi@gmail.com.

509, 1929, brevetto Weimann, perfettamente restaurata e funzionante, targhe e documenti originali, rarissima. solo 3 proprietari, targhe e libretto originali, perfetta di tutto, visibile ad Alba. € 35.000. Tel. 339 6216506. gpromio@gmail.com.

518 ARDITA TORPEDO PASSO LUNGO, 1933, 1750 cc, restaurata nel 1970, colore blu/nero, 6 posti a sedere, documenti e targhe dell'epoca, in ottime condizioni, sia di meccanica che di carrozzeria. No perditempo. € 60.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



600 D JOLLY SPIAGGINA, 1965, molto rara, simbolo della Dolce Vita anni '60, venduta nel 2007 ad una Asta in Florida ed appartenuta allo stesso proprietario fino ad oggi, restaurata 20 anni fa ancora in buone condizioni, Certif. del Reg. Storico FIAT, doc. USA sdoganata in Italia. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 - www.citymotors.com.it.



600 SPIAGGINA JOLLY (REPLICA), 1963, col. azzurro mare, perfette condizioni con regolari documenti. No perditempo. € 27.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



615, 1958, furgone, motore a benzina 4 cilindri, carrozzeria già risanata attualmente in primer, funzionante. Valuto permuta con Ferrari. € 85.000. Tel. 336 661353.



850 T PULMINO, 7 posti, colore azzurro, modello quattro fari rotondi, veicolo restaurato, bellissimo, solo targhe originali, radiato. € 9.000. Tel. 347 6480840.

BALILLA, 1934, omologata ASI targa oro, quattro porte, quattro marce, ottime condizioni, documenti e targa originali, colore nero. € 22.000. Tel. 348 4069756. luigi@serpelloni@libero.it.

BALILLA SPIDER, 1935, omologata ASI, vettura totalmente restaurata, auto in ottime condizioni, targhe nere di prima immatricolazione, carta di circolazione verde a pagine, colore nocciola con parafranghi neri, pronta all'uso. € 35.000. Tel. 339 4070270.

BARCHETTA 1.8 130CV 1ª SERIE, Targhe (BM...) e documenti originali dell'epoca, VERSIONE 1ª SERIE - definita dalle principali riviste di settore "la young-timer giusta su cui puntare" - sicura rivalutazione a livello collezionistico. SUPERPREZZO. € 7.450. Tel. 348 5503882.



BELVEDERE C, 1953, omologata ASI, carrozzeria restaurata, motore rifatto, freni e gomme nuove, capottina nuova. € 6.700. Tel. 339 3426510.



COUPÉ 1.8 16V, 1997, conservata, con CRS, vettura perfetta, colore rosso, cerchi in lega, da vedere e provare. € 5.000. Tel. 347 4607469. disaccrofranco@virgilio.it.

COUPÉ TURBO 16V, 1995, Km 1.600 da nuova, come uscita dalla fabbrica, prima vernice, gomme orig., triple chiavi, da museo. € 19.500. Tel. 347 3498900. danipiac@libero.it.

DINO COUPÉ' 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 SEM-

PRE - VETTURA MOLTO RARA PRODOTTA IN SOLI 2.398 ESEMPLARI. € 60.000. Tel. 348 5503882.



DUCATO - ELNAGH MAGNUM 560, 1986, veicolo revisionato a maggio 2020, completamente ristrutturato nel 2018, perfettamente funzionante. Interni nuovi. Dotato di pannello solare, condizionatore e bombola GPL integrata. 160 mila km. Custodito al coperto. € 10.000. Tel. 391 1388761. alberto.zancanato@gmail.com.



PUNTO CABRIO 1300 C.C., 1999, colore nero, Km 70.000, vettura in perfette condizioni. € 3.500. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



RITMO 60 S 5 PORTE, 07/1985, targhe (RI 11...) e documenti originali dell'epoca, vettura totalmente restaurata. UN SOLO PROPRIETARIO E UN SOLO COLLEZIONISTA - ISCRITTA ASI CON C.R.S.C. € 4.500. Tel. 348 5503882.



IN PRIMO PIANO



ALFA ROMEO GIULIA 1300 GT SCALINO

Anno 1967, selleria nera, motore AR530 da 1300cc. Video al nostro sito.

NERVESAUTO

Vetture classiche e sportive - Sport and Classic Cars

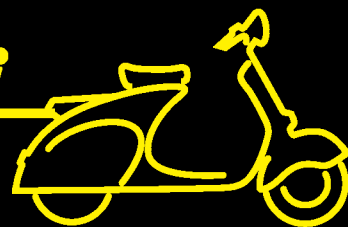
Per info: 335 82 62 808 (Olivotto - Nervesauto)

0422 779 222 (pomeriggio)

info@nervesauto.com - www.nervesauto.com

Negro Ricambi

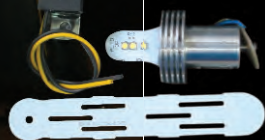
RICAMBI E ACCESSORI



6 - 8 NOVEMBRE 2020 - MOSTRA SCAMBIO - NOVEGRO (MI)



SOSTITUISCI
BA20D con
LAMPADA a
LED BILUCE
6/12V



SCHEDA LED senza
modifiche di impianto

SOSTITUISCI
P26S con
LAMPADA
a **LED 6V**



SCHEDA LED
senza modifiche
di impianto
6V-12V



celledi - An. Garofalo - Carmagnola

Viale Barbaroux, 42 - CARMAGNOLA (TO) - Tel. 011.9715011 - info@negroricambi.com

www.negroricambi.com

GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- **RAMATURA A SPESSORE**
- **NICHELATURA**
- **CROMATURA**
- **NICHELATURA OPACA**

- **PULITURA - SABBIATURA**
- **LUCIDATURA**

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE



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

tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

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

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

www.oldcar24.com | IL SITO PER VENDERE LA TUA AUTO D'EPOCA

Con un CLICK avrai milioni di visualizzazioni

OldCar 24

www.oldcar24.com

auto d'epoca - youngtimer - usato



OLTRE 5000 ANNUNCI

Tel. 02 5656 9997

TOPOLINO C, 1953, iscritta ASI targa oro, ottime condizioni, documenti e targa originali, colore verde, da privato. € 11.000. Tel. 348 4069756. luigiserpelloni@libero.it.

UNO TURBO I.E., 1992, colore rosso, meccanica buona, versione racing, motore potenziato circa 250 CV, carrozzeria da rivedere, cerchi da 15", senza documenti, radiata d'ufficio ma perfettamente funzionante. € 6.000. Tel. 338 1519551 - 339 7992280.

X 1/9 FIVE SPEED, 1989, omologata ASI Targa Oro, mod. America, 1500 cc, catalizzata, con aria condizionata, iniezione elettronica Bosch, ottime condizioni sia di meccanica che di carrozzeria. € 12.000. Tel. 349 7554885.

FORD

GALAXIE SUNLINER, 1960, molto rara come modello, l'unica in Italia di questa annata, regolarmente targata. € 34.000. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.



GT 40 REPLICA, 1972, avenger fiberglass, telaio e meccanica del Maggiolino, stupenda, da restauro facile, no sognatori, documenti U.S.A. € 8.500. Tel. 349 7317558.

MODELLO A, 1928, omologata ASI, cabrio, 3.400 cc, 4 porte, originale, ottimo stato, colore azzurro/nero, perfettamente funzionante. € 45.000. Tel. 338 3893699.

MUSTANG FASTBACK, 1965, icona anni 60, simbolo delle Muscle Cars Americane, ottime condizioni generali, restaurata di carrozzeria e meccanica, interni originali conservati, motore Ford 302 c.i. completamente revisionato, vettura provenienza USA da immatricolare. € 48.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.



SIERRA COSWORTH RS "PINNONE", 1986, omologata ASI, colore moonstone, autovettura in ottime condizioni, una delle poche senza il tetto apribile, stradale, originale, appena revisionata. € 40.000. Tel. 040 942689.

SIERRA RS COSWORTH, 1986, omologata ASI targa oro con CRS, "pinnone" bianco, Km 70.000, condizioni superlative, full optional, targhe e documenti originali. € 58.000. Tel. 331 9440212. amazon69@libero.it.

THUNDERBIRD CABRIO, 1965, omologata ASI, colore bianco, interni neri, conservata, revisionata, con tonneau per trasformarla in 2 posti Roadster. Visibile a Milano. Inoltre ne possiedo un'altra smontata per ricambi. € 25.000. Tel. 371 4304898.



GIANNINI

FIAT GIANNINI 500 TV, 1967, omologata ASI con C.R.S., colore bianco, documenti originali, meccanica nuova, freni nuovi, carrozzeria restaurata, cerchi Campagnolo, cruscotto Giannini, autovettura molto bella e veloce. Visibile a Siena. Tel. 339 3929956.

INNOCENTI

J 5 BERLINA, 1972, omologata ASI targa oro, 4 porte, colore bianco, come nuova, libro tagliandi, doppie chiavi, libro uso e manutenzione, perfetta. In Puglia. € 4.500. Tel. 328 5481616.

MINI COOPER 1.300 CC, 1972, completamente restaurata, colore rosso con tettuccio nero, pronta all'uso. Tel. 338 8630047.

MINI COOPER 1300, 1972, colore beige e nero, motore, cambio, freni, sospensioni ed interni nuovi, ruote in lega e ferro, più un motore di ricambio. € 11.900. Tel. 333 4386446.

MINI COOPER MK III, 1971, omologata 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.

JAGUAR

420 BERLINA, 1967, colore bianco, interni in pelle rossa, solo targhe originali (VA), completa, ruote a raggi, aria condizionata, guida a sx. € 3.000. Tel. 349 7317558.

D-TYPE REPLICA, 1976/1981 RAM, carr. in vetroresina, telaio tubolare, motore XK 4.2L, 3 Weber, cambio Getrag 5 marce, freni a disco autov., Roll-bar remov., imp. estintore, telo su misura. Pilotata da Stirling Moss a Mallory Park UK - Targa IT, Rev.2022, ASI, FIVA. Tel. ... ademy@fastwebnet.it. www.bit.ly/ClassicJaguarDType



E TYPE 4200 COUPE' S2, 1969, totalmente restaurato, ruote da 7" in acciaio inox, marmitta inox, ammortizzatori speciali, gomme nuove, omologata asi targa oro, versione europea con 3 carburatori SU. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.



E TYPE SPIDER PRIMA SERIE 4.200CC, 1968, azzurro chiaro met., pelle blue, restauro pari al nuovo con 300 foto a documento, stupenda. Tel. 349 7317558.

MK II 3.4, 01/1964, targhe (NO 17...) e doc. orig. dell'epoca, maniacalmente conservata, interni in pelle totale Connolly tabacco, cruscotto in radica di noce orig., disp. rarissima carpetta originale Jaguar comprensiva di libretto d'uso e man. orig. PERFETTA. € 32.000. Tel. 348 5503882.



MK2 3.800, 1964, totalmente restaurato, motore con 1800 km, condizioni splendide restauro impeccabile, pronta da usare. Visibile a Brescia. € 49.800 tratt. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.



XJS 3600 CC COUPE', 1987, colore nero, restaurata di vernice, libro tagliandi, interni in pelle, gomme vxx nuove, manuale, bellissima. € 16.000. Tel. 328 5481616.

XK 120, anni '60, omologata ASI targa oro, vettura perfetta sia di motore che di interni originali, colore verdino tenue. € 64.000 non tratt. Tel. 333 2565870. antichitabertaina@libero.it.

LANCIA

APPIA COUPE PININFARINA, 1962, colore bianco originale, completa, targhe Roma..... originali, sana, da restauro, interni originali in panno, più motore di scorta. No perditempo. € 11.800 tratt. Tel. 347 6480840.

APPIA II* SERIE, 1956, omologata ASI targa oro, Km 11.000 dal restauro totale, guida a destra, colore grigio camping, interni in panno Lancia, molti ricambi, visibile a Campobasso. € 13.000 non tratt. Tel. 334 8359045.

APPIA III* SERIE, 1963, omologata ASI, auto in ottime condizioni, colore grigio topo. € 6.000. Tel. 335 7145204. e.vittucci@tin.it.

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, imp. elett. modificato a 12v. € 7.000. Tel. 333 9813848.

IN PRIMO PIANO



VOLKSWAGEN KARMAN GHIA CABRIO 1.600

Anno 1974, ultima serie con attestato di originalità, completamente restaurata, Matching Numbers e colors.

Per ulteriori info vai su www.venostagarage.com

€ 42.000 tratt



per contatti: 335 53 39 450



Villanova d'Albenga - SV -
Sede Unica - Fondata nel 1990
Club Federato all'Automotoclub Storico Italiano A.S.I.
Tel. 0182 580508-0182 580044/Fax 0182582703
info@ruotedepoca.it

CON IL PATROCINIO DEL



COMUNE DI ALBENGA

Parko acquatico
LE CARAVELLE
Il parco con la K



Comitato
"La Donna delle Violette"



42^a MOSTRA SCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA AD ALBENGA

SABATO
5
DICEMBRE 2020



DOMENICA
6
DICEMBRE 2020

Per gli **ESPOSITORI** é **obbligatorio** il **tesserino per Hobbisti**
E' necessaria la prenotazione

Ruote d'epoca 0182 580508 -0182 580044 -fax 0182 582703 -cell 370 3103102- info@ruotedepoca.it
Manno Tel/Fax 0141.993766 - Cell. 339.1135501 salvatore.manno@email.it

Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano
Lodovico Scarfiotti



**AUTO, MOTO
RICAMBI, ACCESSORI
D'EPOCA**

Mostra-Scambio-
2020
rinviata

VILLA POTENZA-MACERATA



Rinvio della Mostra Scambio 2020, determinata dai lavori di ristrutturazione del Centro Fiere di Villa Potenza di Macerata. I lavori da anni programmati prevedono un decorso di tempo che corre dal 4° trimestre del 2020 al 1° trimestre 2021. In relazione al DPCM e nel rispetto delle disposizioni deliberate dall'A.S.I. relative al virus COVID19, non ci è stato possibile trovare location che potessero fornire una concreta risposta alle esigenze di sicurezza.

C.A.E.M. Lodovico Scarfiotti

da appuntamento a Espositori e Visitatori alla Mostra Scambio del 2021

per informazioni 366 1886343 www.caemscarfiotti.it - e-mail: mostra scambio@caemscarfiotti.it

ARDEA FURGONE, 1951, omologata ASI, rarissima, solo 3 proprietari, targhe e libretto originali, perfetta di tutto, freni nuovi. Visibile a Brescia. € 36.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it .



ASTURA (CARROZZERIA VANDENPLAS - ING.), 1934, 3000cc, colore blu scuro, vettura targata ed in perfette condizioni di conservazione. Prezzo impegnativo dopo visione dell'auto. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



AUGUSTA, 1931, omologata ASI, carrozzeria Vioti, perfettamente funzionante. € 32.000. Tel. 333 7955200. ufficio@berbottoauto.com.



AUGUSTA CABRIO, 1934, carrozzeria Farina, in buone condizioni, documenti ok, qualcosa da rivedere. Tel. 335 5451607. info@tecnopubblica.com.

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^a GRADO TARGA ORO. € 345.000. Tel. 348 5503882.



FLAMINIA COUPÉ 2500, 1960, riverniciata a nuovo, colore rosso, funzionante, con documenti da passaggio. € 42.000. Tel. 336 661353.



FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2500CC, 1960, bicolore grigio, auto in buon stato originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAVIA COUPÉ 1.800 CC, 1964, omologata ASI targa oro, firmata pininfarina, a carburatori, colore grigio tordivalle, interni in pelle color tabacco, elegantissima, restaurata interamente e funzionante perfettamente. € 30.000. Tel. 339 2333113. francesco@abiosi.it.

FLAVIA COUPÉ 1800 CC, 1963, colore grigio pastello, interni in pelle beige originali da restaurare, a carburatori, interni sani, unipolo, completa e motore funzionante, unica famiglia, documenti originali, sana. € 9.500. Tel. 328 5481616.

FLAVIA COUPÉ, 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 1.300 CC COUPÉ RALLYE S, 1970, autovettura per intenditore, rarissima, colore azzurro Mexico, 4 marce, asta lunga, NTP period G1, restauro totale per Montecarlo 2020, pronta gara, cerchi, gomme. Prezzo a richiesta. Tel. 348 3111850. mflocch@live.com.



FULVIA COUPÉ 1300CC S, 1970, bella e marciante. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FULVIA COUPÉ, 1973, omologata ASI targa oro, seconda serie, 5 marce, targhe originali, restaurata, colore grigio metallizzato, autoradio d'epoca, gomme e freni nuovi. € 15.000. Tel. 348 4120565.

THEMA 2.0 I.E. 1^a SERIE TIPO 834 B, 10/1986, targhe (TO 39...) e documenti originali dell'epoca, km 97.127 originali e certificati, vettura interamente conservata, sedili e pannelli in velluto marrone. UN SOLO PROPRIETARIO E DUE COLLEZIONISTI. € 3.800. Tel. 348 5503882.



LAND ROVER

DEFENDER, 1976, modello a passo lungo, con dotazione doppio tetto safari, da restaurare, bellissima. € 2.500. Tel. 348 4451122 - 0544 1523012. info@dradicar.it.

RANGE ROVER 2.5 TD, 1999, omologata ASI, colore verde inglese metallizzato, interni in velluto grigio, doppio treno completo di ruote in lega estive e invernali, Km 137.000, sospensioni modificate, radio con CD e navigazione originali, bellissima, condizioni introvabili. € 8.000. Tel. 348 5182377.

MERCEDES

190 E 2.3 - 16 W201 1^a 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. ECCLSA. € 27.500. Tel. 348 5503882.



230 SL PAGODA, 1963, interni blu, ottime condizioni generali, capote in canvas come nuova, revisionata, targata. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



250 SL, 1967, targa italiana, auto in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

250 SL PAGODA VERSIONE CALIFORNIA, 1967, rara, vers. California 2+2 con hard-top, Italiana da sempre, ottime cond. generali, interni orig. in pelle molto ben conservati, mot. 250 orig. tot. revisionato con fatture e documentaz., cambio man. 4 marce, libretto a pag., uso e man., targhe nere. € 85.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it.



260 E SPECIALE, 1986, ASI, Km 125.000, solo 293 esemplari, ottimo stato, ben tenuta, full optional. Valuto la migliore offerta. € 10.000. Tel. 392 2319635.

280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, tetto apribile elettricamente, Vettura Maniacalmente Conservata - Perfetta In Ogni Dettaglio - Ancora Disponibile Kit Primo Soccorso Allocato Nella Cappeliera, TAGLIANDI ESEGUINDI A SCADENZA REGOLARE E TIMBRATI SU LIBRETTO SERVICE ORIGINALE. € 9.000. Tel. 348 5503882.



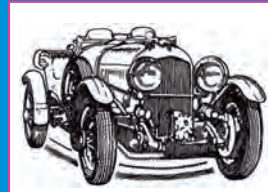
320 SL, 1997, completa di tutti gli accessori, hard top, cerchi OZ RACING scomponibili più quelli originali, condizioni ottime. Visibile a Brescia. € 16.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.



MOSTRA SCAMBIO

AUTO • MOTO • CICLO

ACCESSORI E RICAMBI D'EPOCA



6 . 7 . 8 NOVEMBRE
2020
6th - 7th - 8th November 2020

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO
MILANO/LINATE AEROPORTO ✈

ORARI: VENERDÌ 12,00 - 18,00
SABATO 8,00 - 18,00 / DOMENICA 8,00 - 17,00



Automotoclub
Storico
Italiano



C.M.A.E.
Club Milanese
Autoveicoli
d'Epoca

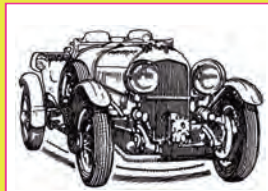
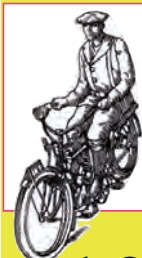


Federazione
Motociclistica
Italiana

MOSTRA SCAMBIO

AUTO • MOTO • CICLO

ACCESSORI E RICAMBI D'EPOCA



12.13.14 FEBBRAIO
2021
12th - 13th - 14th February 2021

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO
MILANO/LINATE AEROPORTO ✈

ORARI: VENERDÌ 12,00 - 18,00
SABATO 8,00 - 18,00 / DOMENICA 8,00 - 17,00



Automotoclub
Storico
Italiano



C.M.A.E.
Club Milanese
Autoveicoli
d'Epoca



Federazione
Motociclistica
Italiana

IN PRIMO PIANO



SILVAUTO SPA, LA REALTÀ N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!
SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA CON 2 STAND PAD. 11
ED AREA ESTERNA FRONTE PAD. 11

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT 1600 GTC CABRIOLET 105.25, 05/1965
OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI, vettura maniacalmente restaurata da notissima officina rispettando la configurazione originale. **CERTIFICAZIONE ALFA ROMEO ATTESTANTE L'ORIGINALITÀ E LA PRODUZIONE DELLA VETTURA**
€ 99.500

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200

Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO: 348.5503882

WHATSAPP: 389.5799775

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.



silvauto.it - silvautoclassics.com

APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00

Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

350 SL R107, 05/1971, con HARD-TOP, targhe (RC 27...) del periodo - SUPER OCCASIONE. € 21.000. Tel. 348 5503882.



CLK 200 KOMPRESSOR, 1999, auto in ottime condizioni, cambio manuale, telefono a bordo, alimentazione a benzina, sempre ricoverata in garage e coperta con telone. € 12.000. Tel. 081 5261888.



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 sede di Milano, ultimo eseguito giugno 2020, perfetta in tutto, come nuova, colore argento metallizzato, pelle nera. € 28.000. Tel. 380 2649550. guidofaini056@gmail.com.



SLK 200 CABRIO, 1997, autovettura accessoriata, colore grigio metallizzato, interni neri/rossi, spoiler, cerchi AMG, pedane, ecc.... Valuto permuta anche con moto Lambretta - Vespa. € 5.500. Tel. 335 5604632.

MG

A 1600 ROADSTER, 1960, in Italia da 1979, livrea corsaiola, ma viene venduta con anche tutto il corredo, paraurti, parabrezza,.... € 30.000. Tel. 339 8959958, visita: www.livioolivotto.com.



B ROADSTER PRIMA SERIE, 1964, autovettura completamente restaurata, omologata ASI targa ORO, certificato British Heritage, colori e motore corrispondenti, originale italiana, pronta all'uso. Visibile a Brescia. € 25.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.



TF 1250, 1954, totalmente restaurato, perfetto in tutti i dettagli, completo di short tonneau cover, pronta da usare. Visibile a Brescia. € 39.800 tratt. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



YA, 1949, 1.250cc, tetto apribile, mai restaurata in 71 anni, funzionante, targata; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MORGAN

4/4, 1995, omologata ASI traga oro, motore Ford 1.800 cc, Km 22.800, ottimo stato di carrozzeria e meccanica, accessoriatissima, no permuta. € 33.000. Tel. 348 3106415.



4/4 FOUR SEATER RHD, 1985, condizioni perfette, interni in pelle cruscotto in radica, portapacchi acciaio inox, tonneau cover e capote in stoffa nuovi, visibile a Brescia. € 24.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago..



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.



205 1900 CTI CABRIO, 1992, omologata ASI con CRS, autovettura tutta originale, pronta all'uso, no perditempo. Visibile in Romagna. € 13.900. Tel. 349 5842859.

PONTIAC

TRANS AM, 1982, rarissima versione Black&Gold, interni TAN PMD, motore 5000cc V8, automatica, tetto t-top, perfetta, 60.000 miglia, targa italiana storica, da collezione. € 36.000. Tel. 338 2167800. deejayfabry@gmail.com.



PORSCHE

356 B S 75 CV, 1963, totalmente restaurato, omologato ASI, motore in rodaggio, gomme nuove, super accessoriata, perfetta e pronta da usare, equipaggiata con tutta la strumentazione di bordo per le gare di regolarità. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.



911 3.2 CARRERA COUPE, 07/1986, TETTO APRIBILE ELETTRICAMENTE, Omologata Asi 3° Grado Targa Oro Ai Massimi Livelli, telaio WPOZZ91ZGS102922 - MOTORE 63G04378 - Targhe (Roma 84...) PERFETTA - ECCELSA E PRONTA ALL'USO - Trattativa riservata. Tel. 348 5503882.



IN PRIMO PIANO



SILVAUTO SPA, LA REALTÀ N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!
SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA CON 2 STAND PAD. 11
ED AREA ESTERNA FRONTE PAD. 11

FIAT 1400 CABRIOLET TIPO 101 "FIAT OFFICINE LINGOTTO CARROZZERIE SPECIALI"
02/1951, OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - TARGHE (PV 03...) e libretto a pagine originali dell'epoca. **PERLA DELLE "OFFICINE LINGOTTO CARROZZERIE SPECIALI" PRODOTTA IN POCHISSIMI ESEMPLARI - INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI**
€ 57.500

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200

Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO: 348.5503882

WHATSAPP: 389.5799775

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.



silvauto.it - silvautoclassics.com

APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00

Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

8 DICEMBRE
2020
FERRARAFIERE

AUTO E MOTO DEL PASSATO

GRANDE MERCATO

www.autoemotodelpassato.com

T. +39 348 9590995

Il mercato di un giorno
più grande d'Italia

911 COUPÉ 2.7, 1974, disponibile per qualsiasi prova, prezzo dopo visione. Trattative riservate. Tel. 347 0069748 - 0521 842220.



911 SC 3000 188CV, 1980, vettura originale italiana, 136000 km, Tetto apribile, omologata ASI targa ORO, condizioni splendide. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzagio.



911 T TARGA, 1970, ASI, col. pastel blue, bellissima, originale, sia di motore che di telaio, da sempre italiana. Tratt. riservata. Tel. 335 8319415. beraldo@interprogetti.it.

911.930 3.0 SC, 1979, PRONTO PER CORRERE IN RALLY STORICI GRUPPO 3, condizioni spettacolari, omologata ASI oro, Fiche CSAI, completa di tutti gli equipaggiamenti sportivi richiesti dalla FIA e di tutti i dettagli originali. Visibile a Brescia. € 64.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzagio.



924, 1983, omologata ASI, conservata, Km 47.000, 5 marce, doppie chiavi, radio d'epoca, cerchi in lega originali, sempre in garage. € 6.000. Tel. 335 5315434.

BOXSTER S 3200, auto in ottime condizioni, capote elettrica, effettuati tutti i controlli dalla casa madre, colore grigio, Km 120.000, interno nero, da vedere. Prezzo da definirsi. Tel. 366 1991552.

CARRERA 3.0, 1976, omologata ASI targa oro, fiche CSAI, matching numbers, condizioni perfette, pronta gare, regolarità classica media, tetto apribile autobloccante, revisione nel 2022, disponibile per qualsiasi prova. Prezzo su richiesta. Tel. 335 6786520. tommaso.briozzo@alice.it.

CARRERA 3.200 COUPÉ, 1986, autovettura originale in tutto, interni in pelle totale bianca, colore nero, Km 85.000, aria condizionata, carrozzeria e meccanica ottima come il motore, sempre in garage, italiana, tutto dimostrabile, da privato. € 60.000. Tel. 349 1393670.

CARRERA 3.200 COUPÉ, 1989, una delle ultime costruite, tutta originale con molti optional, interni in pelle nera totale, serie telaio K, cambio G 50, colore ardesia-grigio metallizzato. € 70.000. Tel. 349 1393670.

RENAULT

4 CV, 1953, bellissima, da immatricolare, restaurata, da vedere. € 7.000. Tel. 348 4451122 - 0544 1523012. info@dradicar.it.

4 TL 950 CC, 1990, omologata ASI, colore rosso, interni originali perfetti così come il restauro, carrozzeria riverniciata come in origine, pochi Km, come nuova, molto bella. € 5.000. Tel. 349 7317558.

R4, 1988, omologata ASI, colore rosso, mai incidentata, ma lievi ammaccature nel tempo, motore e meccanica controllati e documentati, tappezzeria come nuova. € 4.500. Tel. 335 6870842.

R4, 1989, bellissima, in ottime condizioni, tutto perfettamente funzionante. € 5.000. Tel. 348 4451122 - 0544 1523012. info@dradicar.it.

R5 1.1 TL, 1982, colore blu, ottime condizioni, auto molto bella. Tel. 380 6971605.



ROLLS ROYCE

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.

GS1 16 V, 1990, omologata ASI, vernice originale, bellissima, gomme nuove, interni in vera pelle. € 3.000. Tel. 348 3411769.

Cesena Fiera

AUTOMOTOCICLO
D'EPOCA

Mostra Scambio
50ª edizione

6-7
Febbraio
2021

Mostre
Tematiche

www.museomotociclo.it

a circa 800 metri dal casello di CESENA NORD

Per info: Tel. 347 1844267 - Cell. 338 5944590 - Cell. 333 1001072

e-mail: mostrascambiorimini@gmail.com

CON LA PARTECIPAZIONE DI

ORGANIZZATA DA

CON IL PATROCINIO DI

OSPITATA DA



CESENA
FIERA



CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE E MOSTRESCAMBIO

ALBENGA - SV - Club Ruote D'epoca Riviera dei Fiori - **42° MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: 5/6 DICEMBRE 2020** - P.ZZA F. CORRISONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli Espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti - Tel/Fax: 0141 993766 - 339 1135501 - salvatore.manno@email.it - info@ruotedepoca.it

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www. arezzoclassicmotors.it - info@arezzoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: 9/10 GENNAIO 2021** - AREZZO FIERE - 21.000 mq coperti - Orari pubbl.: Sab 8.30-19 - Dom 8.30 - 18.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337/645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: MAGGIO 2021** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mq - Orari pubbl.: 8.00 - 19.00.

BORGIO D'ALE - VC - Ruote Storiche in Canavese - Tel. 0125 641803 Fax: 0125 644849 - www.ruotestorichecanavese.it - ruotestorichecanavese@aruba.it. **29° MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO, CAMION, BUS E TRATTORI D'EPOCA: MAGGIO 2021** - Presso area mercato ortofrutticolo uscita casello Cigliano-Borgio d'Ale dell'A4 - Orario pubbl.: sab: 9 - 19 - Dom: 9 - 17 - **INGRESSO LIBERO.**

BUSTO ARSIZIO - VA - Moto Club Anni '70 - **MOSTRA SCAMBIO - AUTO BICI MOTO D'EPOCA E RICAMBI: 17/18 OTTOBRE 2020** - MALPENSA FIERE - Esposizione gratuita auto di privati - Ingresso 5 euro - Orari pubblico: sabato e domenica: 8.30 - 17 - Info: 338 2016966 - info@automotodepoca.eu - www.automotodepoca.eu

CAORLE - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 347 5883200 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA-25° Mostroscambio Internazionale: SETTEMBRE 2021** - Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobili, scambio/ vendita anche tra privati. Info e prenot.: EPOCA CAR - S. Stino di Livenza (VE). Tel. e fax 0421 311659 - 347 5883200 - www.epocacar.com

CEREA - (VR) - MMS D'EPOCA - per info: 320 6009030 - 348 4154649 - **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO: 16/17 GENNAIO 2021** - presso Area Exp. Via Oberdan - prenotazione obbligatoria.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostroscambiorimini@gmail.com - **50° 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.autotomodelpassato.com. **AUTO E MOTO DEL PASSATO SALONE D'INVERNO: 8 DICEMBRE 2020** - Auto, Moto, Bici, Trattori, Modellismo, Automobili e Ricambistica varia

FORLÌ - Fiera di Forlì - Tel. 0543 1991928 - **OLD TIME SHOW: MARZO 2021** - Oltre 40.000 mq di cui 20.000 al coperto. Orari per il pubblico: sabato 8.30/19.00 - domenica 8.30/18.00. Orari espositivo: venerdì 9.00 - 18.00 - sab. 6.00 - 8.00.

GROSSETO - Grossetofiere s.p.a., via Mameli 17 - 58100 Grosseto - Tel. 0564 418783 - fax 0564/425278 - www.grossetofiere.it - info@grossetofiere.it - **22° MOSTRA SCAMBIO AUTO - MOTO D'EPOCA, MODELLISMO E PEZZI DI RICAMBIO: 20/21 MARZO 2021** - Centro Fiere di Braccagni (GR) - Orario continuato dalle 9.00 alle 18.00.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **44° 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 n°0542/698315.

IMPERIA - LIGURIA CLASSIC - PORTO TURISTICO CALATA ANSELMI - Tel. 380 6355661 - 329 2154756 - info@mercatoretro.it - www.mercatoretro.it. **4° MERCATORRETRO: MAGGIO 2021** - Esposizione e vendita auto, moto, cicli, accessori, modellismo, nautica cose del passato, mostroscambio, 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: **SETTEMBRE 2021** - presso ModenaFiere. Ingresso € 10; ridotti € 8. Orari al Pubblico: sabato 9-19; domenica 9-18.

NOCCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori - **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: MARZO 2021** - per informazioni: 0828 851499 - www.mostroscambio.net - info@mostroscambio.net

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: 6/7/8 NOVEMBRE 2020** - Parco Esposizioni di Novogro - Segrate (MI) - Superficie coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il pubblico: ven. 14,00 - 18,00 sab. 8,30 - 18,00; dom. 8,30 - 17,00.

PADOVA - Intermeeting Srl - Tel. 049 7386856 - Padova Fiere, via Nicolò Tommaseo, 59 - www.automotodepoca.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 - mostroscambio@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 Events Srl - Roma Capannelle - Info 331.3397698 - www.millenniumeventi.it - **35° EDIZIONE MILLENNIUMEXPO - 10/11 OTTOBRE 2020** - Auto Moto Ricambi d'epoca.

ROMA - Organizzazione Miti e Motori, 328 7867721 - 333 6175244 - Fax 06 62298727 - ilme@milenniumeventi.it - info@milenniumeventi.it - **IL MEGLIO DI MILLENNIUM RITORNA A CAPANNELLE - DATA DA DEFINIRSI** Ippodromo Capannelle via Appia 1245 (Gran Raccordo Anulare, uscita 23 direzione centro) XXVI edizione. Orario al pubbl.: 9.00-18.00. Si consiglia la prenotazione.

SAN MARCO EVANGELISTA (CASERTA) Tel. 0828 / 851499 - www.mostroscambio.net - info@mostroscambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: 28/29 NOVEMBRE 2020** - presso A1 EXPO Viale delle Industrie, 10 - San Marco Evangelista (CE).

SORA - FR - Cinar Bruni - Tel. 0776 813179 - Fax 0776 813799 - **41° 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.sportshow.it - mostroscambio.tv@gmail.com - **13° 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.

VILLA POTENZA - MC - Circolo Auto-Moto d'Epoca Marchigiano "Lodovico Scarfiotti" - Tel. 366 1886343 - fax 0712504821 - mostroscambio@caemscarfiotti.it - www.caemscarfiotti.it - **CENTRO FIERE DI VILLA POTENZA (MC) - 38° MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, RICAMBI, ACCESSORI D'EPOCA: NOVEMBRE 2021** - Orari esp.: ven: 10 - 17; sab: 07 - 08; dom: 07 - 08. Orari pubbl.: sab: 08 - 18; dom: 08 - 16.

SAAB

900 2.0 16V TURBO SE, 1995, colore verde, tetto, pelle nera, tergicristallo, manuale, solo 111.000 km. Tel. 380 6971605.



96 4V, 1978, colore nero, meccanica ed interni tabacco originali in buono stato, carrozzeria da rivedere, documenti ok, molto rara. € 4.500. Tel. 347 6480840.

SIATA

SPRINT 850, autovettura conservata, ruote a raggi. € 11.000. Tel. 339 7122843.

TRIUMPH

SPITFIRE 1500, 1979, con CRS, restaurata maniacalmente, colore giallo, introvabile in queste condizioni. € 15.000. Tel. 347 4607469. disaccoprofranco@virgilio.it. **SPITFIRE MKIV**, 1974, 1.300cc, guida sx, targata Torino, ASI, revisionata, italiana da sempre, con capote, porpaccini, ecc.; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR3 A, 1959, importata da Hollywood nel 1991, eseguiti lavori integrali con fatture m.o. presenta al 90% del nuovo, selleria Connolly, tetto, finestrini, tonneau cover, aereoscreen, CRS. € 45.000. Tel. 348 4545020.

TR3A, 1958, 1.991 cc, vettura con cerchi a raggi, portapacchi, capote, finestrini laterali, volante in legno. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR4 PRIMA SERIE, 1965, totalmente restaurato di meccanica e carrozzeria, motore con testata in alluminio e sedi valvole per benzina verde, ruote a raggi cromate, marmitta acciaio, gommata nuova, interni in pelle, omologata ASI targa ORO, visibile a Brescia. € 35.800 tratt. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzago..



TR6 (ECCEZIONALE RESTAURO TOT. RECENDE), 1973, 3 carburatori Weber, ammort. e sosp. speciali, cerchi MiniLite, molto performante, spesi il doppio della cifra richiesta, vasta docum. dei lavori eseguiti, targhe e doc. orig., certificato British Heritage, uoperaccessoria, sempre stata in Italia. € 29.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzago..



VOLKSWAGEN

GOLF 1800 CC 16 V, 1986, autovettura non restaurata, tutta originale, vernice bianca originale, mai incidentata, interni ed esterni in ottimo stato, motore ottimo, originale Km 1, cerchi in lega Pirelli originali. € 1.200. Tel. 348 5482036. flaviofaccari@gmail.com.

GOLF CABRIO MK1, 1989, omologata ASI, restauro completo, colore grigio metallizzato, capote nera, impianto a metano, 1.600 cc, versione sportline, cerchi in lega da 15", collaudata di recente. € 9.000 tratt. Tel. 339 7992280.

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. Ottimo stato 1A, investimento garantito. Tel. 335 466454.



ALTRE MARCHE

ANSALDO TORPEDO 4C, 1924, restauro totale di meccanica e carrozzeria, gomme nuove, cerchi in legno, targa originale. Visibile a Bologna. Tel. 331 4392079.



AUTO UNION DKW F91/4 MUNGA, 1960, omologata ASI, esente bollo dal 1991, verde Nato, capote originale nuova più altra replica, inoltre tutti gli accessori possibili. Foto su richiesta. Tel. 335 7503610.

DELOREAN DMC 12, 1981, replica fedele al 100% del film "Ritorno al futuro", autovettura perfetta in ogni sua parte, immatricolata italiana, esemplare unico, cambio automatico, Km 20.000, da collezione. € 100.000. Tel. 338 2167800. deejayfabry@gmail.com.



F.A.T.A. AUREA, 1925, omologata ASI, modello Torpedo, conservata. Tel. 335 5451607. info@tecnopublica.com.

NSU PRINZ 4, 06/1967, targhe (BG 15...) e documenti originali dell'epoca, introvabile in queste condizioni di conservazione, disponibile libretto uso e manutenzione. UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA. € 8.500. Tel. 348 5503882.



RALLY ABC, 1928, eleggibile 1000 Miglia. Ha partecipato a varie edizioni della Rievocazione storica e al Trofeo Nuvolari, documentazione e omologazioni complete. Pronta da usare. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzago..



www.asimarket.it

CEREA

AREAEXP / VIA OBERDAN - CEREA (VR)

16 - 17 GENNAIO 2021



**MOSTRA
MERCATO
SCAMBIO**

☎ **320.6009030**
☎ **333.6538139**
✉ **info@mmsdepoca.it**

AUTO / MOTO / CICLI
RICAMBI D'EPOCA / EDITORIA
UTENSILERIA / MODELLISMO
MILITARIA / COSE DEL PASSATO

ROYALE SABRE, 1988, motore Ford 2.000cc, manuale, 2 posti, con capote, cruscotto e volante in legno, bagagliaio capiente, comoda e maneggevole; video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



FIAT CAMPAGNOLA DIESEL 2500 CC 9 POSTI, 1983, colore verde, Km 22.000, totalmente orig., vettura in perfette condizioni sia di carrozzeria, meccanica e pneumatici. € 16.500. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



JEEP CJ 3B CAMIONETTA, 1986, revisionata nel 2020, pneumatici nuovi, motore 1750 gasolio, perfettamente funzionante, completa di gancio traino. € 4.000. Tel. 049 9903680.



JEEP CJ 6 VIASA, 1977, bellissima, tutta messa a nuovo, completamente restaurata, revisionata, pochissimi Km. € 8.000. Tel. 348 4451122. info@dradicar.it.

JEEP CJ7 RENEGADE, 1987, omologata ASI, in ottime condizioni, bicolore giallo-nero, portellone posteriore apribile completamente, sedili posteriori reclinabili, 6 cilindri. € 16.000. Tel. 335 5363188. gianluhome@gmail.com.



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

DODGE M 37 B1 FIRE DEPARTMENT, 1960, USA army (vigili del fuoco - base NATO), conservato, CRS ASI. € 18.500. Tel. 336 661353.



FIAT CAMPAGNOLA AR76, 1980, EX militare 7 posti a benzina con impianto metano revisionato, iscritta ASI. Motore e frenatura rigenerati con Km 5.000. Di meccanica e carrozzeria in ordine. Disponibili diversi ricambi compresi nella trattativa (porte, vetri, giunti ecc.). € 11.000. Tel. 335 5949711 o 392 0945299.



IVECO DAILY SCARRABILE 2.8 TD, passo lungo, colore rosso, Km 125.000, veicolo in perfette condizioni con: clima, vericello idraulico, allestimento CO.ME. AR. (in alluminio con centina e telone, apribile tipo TIR) tagliandato, unico proprietario. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



08-2005, doc. reg., revisionata, batteria e pneumatici nuovi, Km 22.000. Prezzo da concordarsi dopo visione. Tel. 349 00 62936. norton.43@hotmail.com.

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. aldosiserandino@libero.it.

AERO CAPRONI CAPRIOLO TURISMO, 1954, omologato ASI, restauro totale, documenti regolari € 3.000, inoltre dispongo di un Moto 12/C del 1950, omologato ASI, totalmente restaurato, documenti originali € 2.000. Tel. 349 4452386 - 0521 967911.

BENELLI 220 BITUBO, 1934, targa 3 numeri, con documenti da passaggio, restauro ventennale, modello raro, vero affare. € 12.000. Tel. 328 9152518.

BMW 1200 16V SMIT SIDECAR, con retromarcia, motore completo di cambio con apparecchio per retromarcia e centrale abs, ecc... Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



BMW R 100 RS, 1983, omologata ASI targa oro, griglia metallizzata, freno a disco anche posteriore, borse Krauser, solo due proprietari, Km 50.000 documentabili, perfetta. € 12.000. Tel. 339 2333113. francesco@abiosi.it.

BMW R 80 G/S, 1985, conservata, 2 proprietari, colore bianco, con kit Pris-Dakar più dotazione d'origine, serbatoio, sella, bianchetti e parafango posteriore, strumenti suppl. kickstart, valigie, doppio disco. € 14.500. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.

BMW R75 MILITARE CON SIDECAR, 1944, motore e cambio revisionati, acceleratore e freno modificati per esigenze personali di facile ripristino. Trattativa riservata. Tel. 342 9971000.



BMW R90/6, 1976, iscritta ASI, molto bella, pronta per raduni. € 5.500. Tel. 392 0055978. mirabellorazio@gmail.com.

MOTO

AERMACCHI ALA VERDE, 1963, 4 marce, 1° serie, del 1959 ma immatricolata nel 1963, restaurata in tutto da Stucchi (Varese), FMI, apparsa su Moto d'Epoca

AGRICOLI

DEUTZ FL 612, 1959, con documenti originali, ottima occasione. Prezzo dopo contatto. Tel. 0423 748266. info@mason.it.

FERGUSON TEA20, 1952, con documenti originali, funzionante a petrolio, ottimo stato. Prezzo dopo contatto. Tel. 0423 748266. info@mason.it.

LANDINI L 25, 1956, "testa calda", libretto e targa orig., meccanica revisionata, gomme nuove, avviame. elettrico, vernice originale, luci e frecce in ordine per circolare su strada. € 8.500. Tel. 329 9622579. silvano103@virgilio.it.

MERCEDES UNIMOG, 1984, macchina agricola in perfette condizioni, compreso treno di 8 pneumatici nuovi. € 20.000. Tel. 049 9903680.



MOTOMECCANICA MR/75, 1952, completa di documenti originali, in buono stato, ottima occasione. € 4.000. Tel. 0423 748266. info@mason.it.

SAME SAMECAR, revisionato, in buono stato, omologazione industriale. Prezzo dopo contatto. Tel. 0423 748266. info@mason.it.

FUORISTRADA

FIAT CAMPAGNOLA, con motore Lancia 037, allestita per gare Raid dei Faraoni (2), Parigi-Dakar (2). Tel. 335 5451607. info@tecnopubblica.com.



Visite solo su appuntamento
www.bresciacar.it

TRIUMPH TR5 PI

Anno 1968, omologata e rara.

**GUARDATE IL DOSSIER COMPLETO
SUL SITO WWW.BRESCIACAR.IT.**

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com - tel: 030 2140910



**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

GARELLI VELOMOSQUITO 511, 1955, conservato in ottime condizioni e funzionante, libretto e vernice originale, motore Mosquito a rullo 388 (49 cc), con centrimatic (frizione automatica), pronto per ricevere targa ASI. € 790. Tel. 349 6844119.

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. Tel. 347 9375856. m.cristian.90@gmail.com.

GILERA 150, 1950, tre marce, restauro totale con documenti regolari ed originali, più Capriolo 75 del 1960, restauro totale, targa ASI, documenti regolari. Tel. 059 549226.

GILERA 175 EXTRA, 1960, omologata ASI, restauro completo, documenti regolari € 3.200, più Moto Guzzi Lodola 175, omologata ASI targa, restauro totale, documenti regolari € 3.000. Tel. 059 549226.

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 e 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, pastiche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

INNOCENTI LAMBRETTA B, 1949, verde metallizzato lucido, restaurata, documenti ok in regola, accessoriata, dispongo anche di altre Lambrette restaurate. Tel. 335 7503610.

ISOMOTO 125 III° SERIE, 1953, omologabile ASI, riverniciato con codice colore LeCler originale, montato conta chilometri con marchio ISO, provvisto di targa, libretto, foglio complementare e misura del P.R.A. dove risulta cancellata d'ufficio. Stupendo, da collezione. € 2.100. Tel. 349 6844119.

ITALJET CROSS ROAD, 1970, per bambino, conservato, originale, colore nero. € 600. Tel. 335 5315434.

MALAGUTI GRIZZLY 50CC, da restaurare, in buone condizioni. € 80. Tel. 366 9503340 no messaggi.

MATCHLESS G3L, 1940, colore verde opaco militare, perfettamente funzionante, provvista di documenti originali e targa d'epoca, iscritta al Registro Storico. € 6.500 non tratt. Tel. 340 6684751 - 0731 205742.

MONTESA TRIAL 348 CC, 1980, conservata in buone condizioni, colore bianco. No messaggi. € 600. Tel. 366 9503340 ore serali.

MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1951, targa Oro FMI, omologata motocarrozetta, ottime condizioni sia di

carrozzeria che di meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldolmiserandino@libero.it.

MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1952, accessorio, rimesso a nuovo, dopo il restauro sono stati percorsi solo Km 2.500, con documenti da passaggio, d'epoca, splendido. € 4.900. Tel. 328 9152518.

MOTO GUZZI ERCOLE 500 MOTOCARRO, 1948, restaurato, targa ed estratto. Valuto scambio con Falcone militare del 1950. € 9.000. Tel. 338 8239932. ceccanibroberto@gmail.com.



MOTO GUZZI GTV 500 SIDECAR, anni '40, tre posti, bitubo, colore rosso, rimessa a nuovo, sidecar marca Smith, porta valigia compresa, documenti dell'epoca da passaggio, vero affare. € 20.000. Tel. 328 9152518.

MOTO GUZZI GTV SIDECAR, 1947, restauro maniacale in ogni suo particolare. € 22.000. Tel. 335 5298925. bernardo.b@alice.it.

MOTO GUZZI V35, 1979, tutta completa, originale con documenti in regola, ferma da molti anni in garage, Km 49.000. € 1.350. Tel. 0523 896247.



MOTO GUZZI V50, 1979, iscritta ASI nel 2012, 490 cc CVF 6 Kw 28, perfettamente funzionante, gomme nuove, revisione agosto 2020, assicurata, può circolare. € 3.000. Tel. 340 4901459 - 011 9469895. ilconteverde36@gmail.com.

MOTO MORINI CORSARINO Z, 1965, omologata ASI, in ottime condizioni di carrozzeria e meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldolmiserandino@libero.it.

MOTOBI CATRIA 175 LUSSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, motociclo in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldolmiserandino@libero.it.

MOTOBI SUPER SPORT 48 CC, 1967, conservato in buone condizioni, colore rosso/argento. No messaggi. € 700. Tel. 366 9503340 no messaggi.



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

MOTOM CODICE 48 C.C., 1960, tutto completo e funzionante, riverniciato totalmente di rosso dello stesso colore originale, ruote nuove con cerchi di alluminio. Ottimo affare. € 890. Tel. 349 6844119.

OMER TANGA, 1979, omologata ASI targa oro, motore franco Morini 48cc, grigio metallizzato, targato e revisionato, perfettamente funzionante. € 1.500. Tel. 339 2333113. francesco@abiosi.it.

OMER TANGA, 1982, omologato ASI targa oro, motore Franco Morini 48cc, colore aragosta con sacca originale dello stesso colore, immatricolato e targato, perfettamente funzionante. € 1.500. Tel. 339 2333113. francesco@abiosi.it.

PARILLA 125 TURISMO, 1952, con libretto verde di prima immatricolazione (15-01-1952) e targa in ferro (4 numeri), matching numbers, ottimamente conservato con prima vernice, funzionante e tutto originale. € 1.490. Tel. 349 6844119.

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.

PIAGGIO VESPA PK50S, 1985, colore bianco, conservata, con iscrizione ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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.

SWM GS 125, 1978, mancante di alcuni pezzi ma in generale è in discrete condizioni. Tel. 366 9503340 no messaggi.

YAMAHA FZR 1000 EX UP, 1991, omologata ASI con CRS, bollo e assicurazione agevolati, originale, come nuova, unico proprietario da nuova, mai incidentata, coperta in garage, gomme all'80%, bollo pagato fino al 08/2020, revisione fino al 04/2021, solo turismo, causa limiti di età. € 4.500. Tel. 349 0062936. norton.43@hotmail.com.

YAMAHA TENERE XT 600, anni '80, ottime condizioni, dotata di bauletto. 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.

VARIE

ATTREZZATURE VARIE, rivolte ad autoficine, nuove ed usate, inoltre dispongo di ricambi per Alfa, Lancia, Fiat, Maserati anni '50, '60 e '70. Tel. 333 2476148.

CALENDARIO LAMBORGHINI (2018), con illustrazioni di automobili classiche, off-shore, modelli contemporanei, a colori ed in buono stato € 100. Inoltre coppa porta bottiglia argentata originale marcata bifacciale Martini dimensioni cm 22 x 27 (altezza x base) € 200. Tel. 0185 939353.

CERCHI E PNEUMATICI, per Golf 2 cerchio e pneumatico nuovi € 40 cad., Polo '85 € 35, MB C-W203 € 50, Y10 € 30, cerchi per Corsa '05, Fiat 124, inoltre batteria 50 A - 70 A 1,5 anni € 20/30 cad., treni pneum. MB 190 W201, Fiesta '90 simili, parti MB W115-W201 e Polo '85. Tel. 0185 939353.

COLLEZIONE QUATTRORUOTE, completa dal 1957 al 1984 in buone condizioni. Prezzo da concordare. Tel. 0173 81205.

LIBRETTI USO MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, deplianti vendo. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - luparini@manualiauto.com.



MAGNETE PER GILERA 4 CILINDRI DA CORSA, garanzia 24 mesi. € 800. Tel. 347 0069748.



MAGNETI PER MOTO GUZZI O GILERA, dispongo di due magneti marca Magneti Marelli, specifici per benzina verde, fino a 30.000 Volt, garanzia per 24 mesi. Archiata anche a doppia accensione. In foto i rispettivi fronte e retro. Tel. 347 0069748 - 0521 842220.



MODELLINI VARI, collezione giocattoli, anche di latta, autopiste, da privato. Tel. 335 5426203.

MOTORI VARI, per MB 220D-W115 € 500, Transit 2.4D € 300, MB G-W461 € 1200, MB 3.0D 88cv € 400, Fiat 500 2 mot. uso rec. carter € 150 cad. (cambi Eidem), inoltre cerchi MB Vito W168, Golf 2, Punto '05, A 112 eleg., MB W115, Y10, Polo '85, UNO TD, Panda, Fiesta. Tel. 0185 939353.

PER A 112 ABARTH, dispongo di libretti uso e manutenzione delle varie serie, dalla 4ª alla 7ª, originali, in ottimo stato. Tel. 348 7356515. nicor28@libero.it.

PER ABARTH 850-1000, carburatore Weber 36 DCD7, in buonissime condizioni. € 550. Tel. 346 3045499.

PER ABARTH-595, carburatore-Solex 28 ID1 revisionato. € 220 comp. trasp.. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO 164, cofano anteriore e posteriore più paraurti posteriore. Tel. 339 6994058. giuseppe.salviani@gmail.com.

PER ALFA ROMEO 1750 BERLINA, dispongo di un cambio funzionante. € 300. Tel. 338 9144434.

**Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani**



Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



PER ALFA ROMEO 1900 - 2600, ruote a raggi Borrani, canale in alluminio 165 x 400, 72 raggi, innesto 52-62 verniciata. € 650. Tel. 333 4386446.

PER ALFA ROMEO 1900 BERLINA 1ª SERIE, dispongo di due vetri (anteriore e posteriore). € 400. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 2000 BERLINA, 1972, cambio automatico completo e radiatore raffreddamento. € 400. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO 2600 SPRINT, dispongo di un volante nuovo. € 300. Tel. 338 9144434.

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, devioluci, volante, strumentazione, alzacarro elettrici, altro. Tel. 347 6433675.

PER ALFA ROMEO DUEETTO, 85/94, porte, cofani, paraurti, e altro materiale vario. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA 1300 CC TI, 1967, carrozzeria, cruscotto lungo senza meccanica e vetri. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone, Duetto Osso di Seppia e Coda Tronca, ricambi vari di carrozzeria, di parti meccaniche e motori, compreso un cruscotto per seconda serie coda tronca più cerchi in lega. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA GT 2000, 1971/1976, pedaliera completa di servofreno e pompa. € 250. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIA/DUEETTO E GT, dispongo di 4 cerchi Borrani, dimensioni 165 x 14. Prezzo dopo contatto. Tel. 338 9369456.

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, dispongo di vetri, profili rasavetro, serrature, ponte, cavo freno a mano, freni a disco e altro, più per A.R. spider 1300/1600 vetri porte, più cofano baule Sprint. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SZ, 1961, 4 ruote bi-metalliche 4,5 x 15, disco Borrani, canale nuovo in alluminio, mai montate. € 4.200. Tel. 333 4386446.

PER ALFA ROMEO GT 1300 CC SCALINO, '66-'70, dispongo di una grigliata anteriore (4 pezzi). € 200. Tel. 360 332320.

PER BIANCHINA 500 PANORAMICA, 1970, dispongo di tutti i ricambi smontati usati. Tel. 339 1987696.

PER BMW 1602/2002/2002 TI, barra di sterzo due testine nuova di fabbrica. € 100. Tel. 348 7068434.

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 CX, numerosi pezzi di ricambio di carrozzeria e meccanica compreso motore, il tutto visibile a Livorno. Tel. 320 2977951. r.miliani@alice.it.

PER CITROEN DS E DS CABRIOLET, vendo ricambi nuovi e usati. Tel. 335 5945776.

PER FERRARI 328 - Mondialer - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FIAT 1100 R, monoblocco, cappa motore, albero motore e di trasmissione, testata, radiatore nuovo e altri accessori. Tel. 347 6433675.

PER FIAT 125 PRIMA SERIE, 1970, dispongo di 3 sportelli, 2 anteriori e 1 posteriore, completi di vetri, modanature e pannelli, paraurti posteriore e altro materiale. € 250. Tel. 335 6065554. veronica@mscarrellielevatori.it.

PER FIAT 130, ottimi cerchi originali in lega, marca Cromodora, misura 6 1/2 x 14, perfettamente tondi, girano a meraviglia, solo da carteggiare e verniciare. € 350. 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 - 600, 1966, motore, cambio e radiatore, giunti, semiassi, perni fusi, cerchi, ecc..... Più vari particolari per 500. Prezzi a richiesta. Tel. 335 8009188.

PER FIAT 500 F, dispongo di guarnizioni per giro vetri nuove. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 F O 126, dispongo di un motore con elaborazione stradale. € 4.000. Tel. 347 1864338.



PER FIAT 500 F/L, blocchi motore e 2 motori completi. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 600 1ª SERIE, motore, cambio e tutti i suoi ricambi usati. Tel. 339 1987696.

PER FIAT 600 D, dispongo di pezzi di ricambio singoli o in blocco: motore con doppio filtro olio (cartuccia+centrifugo) completo, cofano anteriore e posteriore, spinterogeno, generatore, motorino d'avviamento, parti elettriche, tutti i vetri, carburatore, ecc..... Tel. 347 1209641. properzi.giovanni@libero.it.

PER FIAT 682 N2, 2 mot. idraul. provv. di racchette e spazzole, 1 ripetitore later. ambid. (vetro/alluminio), luce plafoniera anteriore € 75, cerchi + pneumatici € 80 cad., inoltre per Vespa manub. 2 motori VN 2M/2B e VNA1M € 250/500, Volante Primavera sabb. € 100. Tel. 0185 939353.

PER FIAT CAMPAGNOLA BENZINA, 1968, testata nuova, cambio, differenziale completo, balestre, albero di trasmissione, tubo di scarico, valvole, castelletti punterie, aste punterie, cambio, accessori vari. 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: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2'400CC COUPÉ, cofano motore, baule, dischi freni + pinze freni, radiatore d'acqua (nuovo), paraurti. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT TOPOLINO 500 A, 1946, dispongo di un motore revisionato a nuovo con albero e bielle del C, rettificato con pistoni nuovi e distribuzione senza testata, bronzine, banco e bielle nuove. € 1.600. Tel. 335 6065554. veronica@mscarrellielevatori.it.

PER FIAT TOPOLINO A, testata motore più collettore in ottime condizioni, sanissima, revisionata ok. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER GILERA 300 B, dispongo di un serbatoio perfetto, colore rosso. € 300. Tel. 338 9144434.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1992, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina in italiano o in inglese, originali o copie rilegate, per alcuni modelli anche su CD-ROM. Tel. 329 4252338. annig@yaho.it.

PER LANCIA APPIA ZAGATO, 1961, testata 4 luci 81407, completa di valvole e di collettore di aspirazione. € 5.000. Tel. 333 4386446.

PER LANCIA BETA MONTECARLO, gruppo collettore Arquat, 2 carburatori, filtri, alberi a camme, elaborazione Adolfo, perfetti. Tel. 339 5382578.

PER LANCIA FLAVIA BERLINA, dispongo di uno sportellino cassettoni cruscotto. Tel. 388 1936066.

PER LANCIA FLAVIA VIGNALE CABRIO, 2x porte, 1x cofano motore, cofano baule. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER LANCIA FULVIA, dispongo di un motore 1200 cc-818202-con testa 818100 e monoblocco 818302 bloccato. € 350. Tel. 346 3045499.

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, prima serie, dispongo di un trapezio supporto motore, cambio asta lunga, cofano motore in alluminio, no spedizioni. € 1.200 in blocco. Tel. ... faubem@gmail.com.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO, dispongo di vetri posteriori. Tel. 335 5393147.

PER LANCIA ZAGATO/ALFA ZAGATO, motorino elettrico apertura portellone posteriore. Tel. 338 8630047.

TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19

☎ 02 31 38 30

CLICCA SU

"Si acquistano in blocco intere collezioni"

www.tinycars.it



PER MASERATI 3.500 CC, 4 cerchi Borrani Bimetallici 16" per 400 revisionati, restaurati della Borrani Milano. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER MERCEDES, anni '70, dispongo di vari pezzi di carrozzeria e pompa freni, inoltre anche una Mercedes 200 T del 1998 completa. Tel. 339 6616415. edoardoxx@gmail.com.

PER OSCA GT2 E ZAGATO, 5 cerchi in magnesio, 5 fori, 15 pollici, controllati, come nuovi. € 2.000. Tel. 339 5382578.

PER PORSCHE 911, vari ricambi di carrozzeria, paraurti, vetri, sedili, strumentazione, cerchi, motori, parti di ciclistica, fanalerie e minuterie, pannelli, introvabili. Tel. 347 6480840.

PER PORSCHE 911 SC, K Jectronic completo di testina e piattello, in ottime condizioni, sostituito solo per maggiore originalità auto. € 900. Tel. 335 6786520. tommaso.brozzio@alice.it.

PER RENAULT CLIO, dal 2000 al 2002, dispongo di un'autoradio originale Philips con codice sblocco e vettore audiocassette, specchietto destro originale con difetto estetico carter, tutto made in France. Conseguo personalmente zona Milano. € 20 + 20 sped. Tel. 377 3099821. andrea.rollo@iscali.it.

PER VETTURE AVVIAMENTO A FILO, dispongo di una modifica per avviare con chiave sul cruscotto. Tel. 339 1987696.

PER VOLKSWAGEN SAMBA COMBI, anni '60, marmitta, sedile anteriore, serbatoio benzina, attrezzi, scorta, alette parasole, deflettore, porte anteriori, fari, posacenere e altro. Tel. 388 0997479.

PORTA SCI E PORTAPACCHI, '60/'80, per auto con grondaie, inoltre catene da neve, a Bologna. Tel. 388 0997479.

QUADRI AUTO D'EPOCA, uno rappresentante una Chevrolet del 1954, gialla, dim. 106 x 81, e un'altro con una Ford Thunderbird rosa, dim. 131 x 65, a Bologna. € 70 l'uno. Tel. 388 0997479.

RICAMBI VARI, per Lancia Beta berlina 2ª serie copia fari posteriori, per Fiat 600-850-1100-124 gruppo distribuzione, per Mercedes 190 SL angolari paraurti. Visionabili a Milano. Tel. 348 2585160. mario.aglione@ecofin.saf.it.

SCOCCHA SIECAR, anni '80, colore rosso/verde, in lamiera, fondo in legno, no telaio, come nuova, sedile ribaltabile nero, vera occasione, per sgombero magazzino. € 600. Tel. 328 9152518.

VARI RICAMBI, per Alfa Romeo Giulietta anni '60 volante in legno diam. 35 ottimo con mozzo € 250, per Alfa Romeo Giulietta 3ª serie fanalini posteriori nuovi € 200 e masch. centrale usata € 80, baffo grande nuovo € 90, per Giulietta 1300 1ª serie masch. nuova € 200. Tel. 320 1169319.

VARI RICAMBI PR PORSCHE, per 911 del 1983 sedili, filtro aria, per 944 del 1980 scatola guida con braccetti, nuova, per Boxster un fregio per cofano. Tel. 339 4829886. macro42_1942@libero.it.

VARI STAMPATI, fotografie, Auto Italiana, libri e pubblicazione auto e moto, libretti uso e manutenzione, programmi competizioni, manifesti, enciclopedie, cartoline, tessere telefoniche di auto e moto, ecc..... Tel. 335 5426203.

VOLUME FIAT 500 TOPOLINO, 1989, di Marco Bossi - Giorgio Nada editore, collana "Auto Classiche". € 30. Tel. 388 1936066.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCO

ALFA ROMEO GT 1.8, '74/'76, da restaurare, anche incompleta, purché con targhe quadre nere in regola. Tel. 340 4839620. mitia.quagliano@gmail.com.

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

JAGUAR E TYPE FHC IIª SERIE, '69-'71, solo originale o perfettamente restaurata, LHD, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. annig@yaho.it.

LANCIA BETA MONTECARLO, in buone condizioni, possibilmente in Piemonte. Spesa massima € 10.000. Tel. 335 8156883.

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, Politos, Mebetos, Mercury, Icis, Spoton, Dinky, Corgi e trenini elettrici Rivarossi, Conti, Pocher locomotori. Tel. 333 8970295.

PER ALFA ROMEO 164 TWIN SPARK, 1991, cornice o plafoniera completa strumenti. Tel. 328 7125218 - mrosaria.torre@libero.it.

PER FIAT STEYR - PUCH 650 TR, 1962, motore o elaborato più cambio. Tel. 335 6369698. giacinti.roberto@gmail.com.

PER LANCIA AUGUSTA BERLINA STANDARD, 1935, maniglie esterne porte. Tel. 347 6433675.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO HF 1600, 1972, maniglie e asta per cofano anteriore. Tel. 349 1716194.

PER SAAB 900 TURBO CABRIO (AB AD 75 LXA), 1990, ricambi per suddetta auto, in particolare vetro anteriore destro, fanale posteriore, tappetini, ecc..... Tel. 348 3183856. termineugo@virgilio.it.

TRENNINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politos, Mercury, Schuco, Ingap, ecc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

www.asimarket.it



LIBRERIA ASI

LOUIS CHIRON

Rino Rao - Pag. 352 - F.to 21 x 29,7 mm Cop. cartonata - 347 foto e immagini a colori e b/n
Testi in italiano e inglese.

Dopo i precedenti volumi Giuseppe Campari - El Negher e Rudolf Caracciola - Una Vita per le Corse, con questa pubblicazione dedicata a Louis Chiron, il monegasco che fu indiscusso Campione della Bugatti ed uno dei più grandi sullo scenario del motorsport, Rino Rao porta a termine la trilogia progettata nell'intento di fornire agli appassionati del motorismo sportivo una storia dell'Alfa Romeo, della Mercedes e della Bugatti di cui essi sono stati rispettivamente accreditati testimonial: case che hanno dominato la golden era delle corse degli anni venti-trenta. L'autore non ha inoltre trascurato di inquadrare gli eventi sportivi nel più ampio contesto storico e di costume nel quale hanno avuto corso. Il testo, predisposto anche per una rapida consultazione attraverso l'indice analitico e basato su una paziente ricerca storiografica, scorre integrato dalle immagini che rendono possibile, per il lettore meno attento, seguire il corso degli eventi.

€ 49.00



NOVITÀ

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, purché **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 né per quelle i cui indirizzi non siano compresi nell'indirizzo 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

SCEGLI TRA L'AUTO DELL'ANNO E L'AUTO DELL'ANNO



100% ELETTRICA



BENZINA/DIESEL

NUOVA PEUGEOT e-208 & 208



MOTION & e-MOTION

PEUGEOT

PEUGEOT RACCOMANDA **TOTAL** e-208: Emissioni di CO₂: 0 g/km - Autonomia: 340km (WLTP). 208: Consumi ciclo combinato (l/100 km): da 3,2 a 4,5. Emissioni CO₂ (g/km): da 85 a 103 (g/km). Valori determinati utilizzando la nuova procedura di prova WLTP, tradotti in NEDC per consentirne la comparabilità, secondo le normative Reg. (CE) n.715/2007, Reg. (UE) n.1153/2017 e Reg. (UE) n.1151/2017. Maggiori info su peugeot.it



**SIAMO PRESENTI ALLA FIERA
DI PADOVA - PADIGLIONE 14**

RICAMBI JAGUAR - MG - TRIUMPH - ROLLS ROYCE



**CARBURATORI SU
NUOVI O REVISIONATI**



**SPINTEROGENI
E COMPONENTI ACCENSIONE**



COMPONENTI MOTORE



**RADIATORI E
RICAMBI RAFFREDDAMENTO**



**MOTORINI AVVIAMENTO
E COMPONENTI ELETTRICHE**



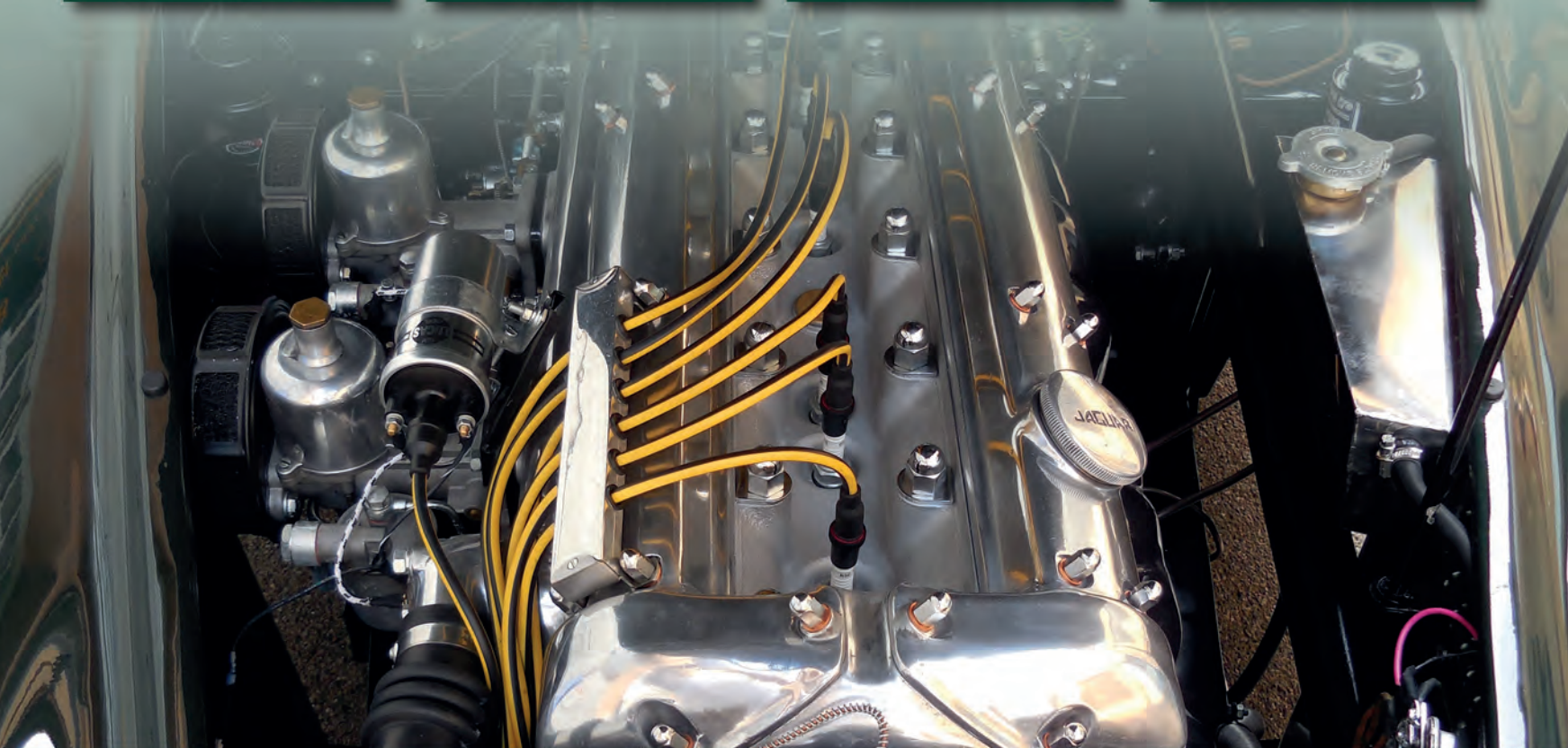
PARTI DI CARROZZERIA



COMPONENTI FRENI



**SCARICHI COMPLETI
IN ACCIAIO INOX**



SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET