La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

LOTUS ELISE

25 ANNI DI LEGGEREZZA

N. 12 - DICEMBRE 2020 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LIX - P.I. 10/12/2020

ISSN 1593 - 7607

CLASSIC CAR CLUB NAPOLI

1° in Italia

17 manovelle d'ORO

25 primati

Auguri e Buone Feste

... un'insuperabile passione !

CLASSIC CAR CLUB NAPOLI
80125 NAPOLI - 2ª Trav. Via Augusto Righi, 42 - Tel. 081 5709679 - 081 5707180 - Fax 081 7626268
e-mail: info@classiccarclubnapoli.it • web: www.classiccarclubnapoli.it

IN QUESTO **NUMERO**

N° 12 - DICEMBRE 2020 La Manovella

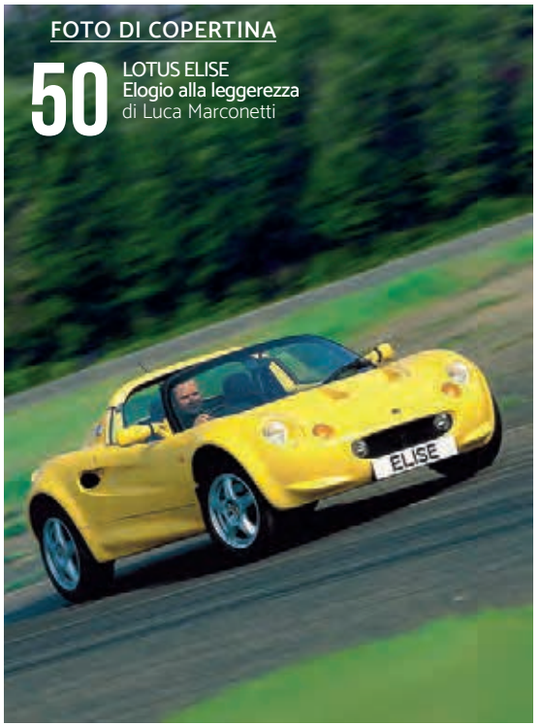


FOTO DI COPERTINA

50 LOTUS ELISE
Elogio alla leggerezza
di Luca Marconetti

VERSO IL CENTENARIO
Moto Guzzi:
i secondi vent'anni
di Franco Daudo **70**

LAMBORGHINI JARAMA
Senza complessi
di Luca Marconetti **26**

44 CERTIFICAZIONI SPECIALI
Il valore della storia
di Luca Gastaldi

64 ABARTH V8
Otto volante
di Elvio Deganello

NEWS

EDITORIALE *di Roberto Valentini* **03**
Il nostro filo diretto da non interrompere

LETTERA DEL PRESIDENTE *di Alberto Scuro* **05**
Una legge che premia la trasparenza e la serietà di ASI

ASIPRESS **10**
Notizie dall'ASI

GRANDI EVENTI INTERNAZIONALI **14**
Sfida vinta - *di Luca Marconetti*

ATTUALITÀ **16**

SUL FILO DELLA MEMORIA **24**
La scala di troppo - *di Danilo Castellarin*

L'INCONTRO **30**
Lamborghini e Bertone, una grande collaborazione
di Roberto Valentini

110 ANNI ALFA ROMEO **34**
Leggenda da qui - *di Luca Marconetti*

STANGUELLINI **58**
La storia delle piccole rosse da corsa

VECCHIO MOTOCROSS **78**
La "Stella d'oro" di Galbiati
di Massimo Chierici

L'INTERVISTA **84**
Non chiamatelo designer
di Laura Ferriccioli

MEZZI MILITARI **88**
Il carro L3-33 dell'ariete riportato in vita da CRCS
di Massimo Lunari

MEZZI AGRICOLI **90**
Di padre in figlia - *di Luca Marconetti*

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

Ventata di fiducia - di Paolo Conti **92**

La "mini Coppa della Perugina"
per gli equipaggi più affezionati **94**

La XV Coppa Romagna ricorda il maestro
romagnolo Federico Fellini **95**

Il bello dello style novo - *di Luca Gastaldi* **96**

Fascino light **98**

Sette volte Etnasprint **100**

IN LIBRERIA **100**

VITA DI CLUB **102**

CAPASSO RICAMBI

Via Astalonga, 26 - San Giuseppe Vesuviano (NA) - 80047
Tel. 081 / 828 13 63 / Paolo: 393 9481483
www.capassoricambi.it - info@capassoricambi.it

CARROZZERIA
Lamierati, guarnizioni, tappeti interni colorati, cristalli, paraurti, accessori di vario tipo interni ed esterni.

RICAMBI FRENI
Tubazioni, ricambi dischi e tamburi, cavi, cuscinetti, ecc...

MECCANICA
Pistoni, bronzine, valvole, distribuzione, pompe acqua, tubi aria, serbatoio, marmitte, balestre, alberi motore, cammes, dischi freno, assetto stradale e da corsa.

BUONE FESTE

IL RICAMBIO GIUSTO PER LA TUA AUTO, SULLA STRADA ED IN PISTA CI SAREMO NOI....CON TE!!

CINGHIE DISTRIBUZIONI, RICAMBI TELAIO, SUPPORTI VARI IN GOMMA, GIUNTI OMOCINETICI, TRASMISSIONE, CROCIERE, SILENTBLOC, SOSPENSIONI ORIGINALI E RIBASSATE PER FIAT 500 A/B/C/ E FIAT 500 N/D/F/L/R MY CAR, FIAT 600 - 850, 1100, 126, 127, 128, 131, 132, ALFAROMEO, AUTOBIANCHI BIANCHINA, A111, A112, LANCIA, ECC...

La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

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

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

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

Foto e Immagini
Actualfoto, Valentini, dell'Erba, Marconetti, Comoglio, Cacioppo, Deganello, Daudo, Gastaldi, Castellarin, Lamborghini, Centro Documentazione Storica Alfa Romeo, Artioli, Giorgio Nada Editore, Mola Van Gemerden, Berton, Conti, Lunari

Hanno collaborato
Umberto Anerdi, Danilo Castellarin, Massimo Chierici, Matteo Comoglio, Paolo Conti, Franco Daudo, Mario Da Costa, Elvio Deganello, Laura Ferraccioli, Luca Gastaldi, Pierluigi Griffa, Massimo Lunari, Luca Marconetti,

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 Malcanton, 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

IL NOSTRO FILO DIRETTO DA NON INTERROMPERE

In questo periodo di difficoltà ci siamo resi conto di come La Manovella rappresenti lo strumento che unisce i tesserati all'Automotoclub Storico Italiano in un vincolo di cultura legato alla comune passione per il motorismo storico. Sarà stato il maggior tempo a disposizione per la lettura, sarà stata la voglia di interagire, ma mai come quest'anno abbiamo sentito i lettori vicini. Abbiamo ricevuto lettere e messaggi e, grazie anche ai nuovi sistemi di comunicazione sui social media, abbiamo percepito la grande passione dei nostri lettori.

L'anno che si sta concludendo è stato senz'altro il più difficile per tutti e, in particolare, per un'associazione come l'ASI, per la quale la convivialità è sempre stata al centro della maggior parte delle iniziative. Con il primo lockdown l'ASI ha dovuto adattarsi alla nuova situazione, reagendo con positività, forte di un senso di appartenenza da parte di tutti i tesserati, che ha permesso di costruire giorno dopo giorno un ruolo sociale attivo per la nostra Associazione, che non si è tirata indietro nelle azioni di solidarietà. Anche i Club sul territorio si sono sentiti investiti di questo ruolo, con azioni mirate nella loro zona di competenza. E' stato particolarmente toccante vedere come in una città simbolo della pandemia come Bergamo i due Club federati si siano uniti all'ASI in iniziative solidali percepite e apprezzate dalla popolazione. Ne abbiamo avuto riscontro nella Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca lo scorso 27 settembre.

La cosa che sicuramente è mancata è stata la possibilità di incontrarsi negli eventi, ma i Club hanno comunque continuato a operare per non far mancare ai propri soci il collegamento e i servizi di segreteria. Mancheranno sicuramente a fine anno pranzi e cene degli auguri, un momento in cui si ricorda ai soci di rinnovare la propria iscrizione. Mai come adesso è importante continuare a far parte di questo mondo, fatto di appassionati che sanno divertirsi e condividere al tempo stesso la solidarietà. Rinnoviamo la tessera aspettando di poter presto tornare a vivere pienamente la nostra passione nelle manifestazioni e negli eventi organizzati o anche, più semplicemente, guidando il nostro veicolo storico con la consapevolezza di fare la nostra parte per la diffusione e il mantenimento di questa parte della cultura del nostro Paese.

Roberto Valentini

MARTINI RACING

sparco®

THE LEGEND IS BACK

DISCOVER THE HERITAGE COLLECTION

#IAMSPARCO

SPARCO-OFFICIAL.COM

UNA LEGGE CHE Ppremia LA TRASPARENZA E LA SERIETÀ DI ASI

Cari Amici,

all'inizio di novembre si è concluso un lungo ed intenso lavoro che ha portato alla nuova legge regionale del Piemonte n. 27 del 6/11, pubblicata il 9/11 e denominata "Valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico". Questo provvedimento introduce la libera circolazione per i veicoli storici provvisti di CRS registrato sul libretto di circolazione in tutti i giorni feriali e festivi se hanno oltre 40 anni di "anzianità" e nei giorni festivi e prefestivi se hanno tra 20 e 39 anni. Nelle pagine successive potete leggere tutti i dettagli a riguardo, ma ciò che è opportuno sottolineare, in aggiunta al proficuo lavoro svolto da tutti in ASI, è l'importanza di questo risultato che va oltre gli effetti pratici ed immediati del provvedimento.

L'effetto pratico e più evidente di questa nuova legge è, come detto, l'esenzione dei nostri veicoli dai limiti alla circolazione, aspetto che solo in apparenza riguarda esclusivamente gli appassionati piemontesi; il significato invece più profondo, che coinvolge tutto il motorismo storico e che può e deve rendere partecipi tutti gli appassionati, è il riconoscimento del valore e della specificità della certificazione prevista dalla legge dello Stato per i veicoli di interesse storico e collezionistico. È il riconoscimento ufficiale dell'incongruenza di mescolare il motorismo storico con il parco di mezzi obsoleti e con le sicuramente importanti questioni di sensibilità ambientale. Questi principi, insieme ai valori che sosteniamo da sempre in modo sempre più efficace e argomentato, ora vengono finalmente recepiti con maggior attenzione e sensibilità verso i nostri bisogni, le nostre prerogative e i nostri diritti.

Parliamo ovviamente del sempre più utile e qualificato Certificato di Rilevanza Storica (CRS), strumento irrinunciabile per sostenere con successo le nostre battaglie di tutela del motorismo storico.

Il CRS rappresenta il nostro passaporto per il futuro. Per continuare a tutelare e promuovere i nostri veicoli storici dobbiamo porci in maniera seria e consapevole e predisporre strumenti concreti e funzionali, proprio come i CRS. 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.

Stiamo vivendo un'epoca complicata, di grandi e repentini cambiamenti che stiamo affrontando con la massima serietà e lungimiranza. Ringrazio ancora una volta il Consiglio Regionale del Piemonte, in particolare il presidente Alberto Cirio e l'assessore Matteo Marnati, per la disponibilità al dialogo e la volontà di arrivare ad una soluzione giusta e condivisa. Questa legge rappresenta un precedente importante e una tappa fondamentale per tutto il motorismo storico in Italia: il risultato raggiunto in un territorio rappresenta un esempio per il resto del Paese, un precedente su cui costruire e rilanciare la nostra azione. Ringrazio di questo anche tutti i consiglieri e i componenti degli organi di ASI che continuano a crederci ed ad impegnarsi senza risparmio.

Approfitto per augurare Buone Feste a tutti Voi ed ai Vostri cari. Sono certo che nonostante le difficoltà e i problemi, derivanti dall'emergenza sanitaria che stiamo vivendo, saremo sempre capaci di preservare insieme alle nostre famiglie la nostra fiducia nel futuro e in tempi migliori.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

BOOKSHOP

LE ULTIME USCITE

Novità

LANCIA DELTA - Gruppo A - Volume1

€ 49,00

Sergio Remondino - Sergio Limone

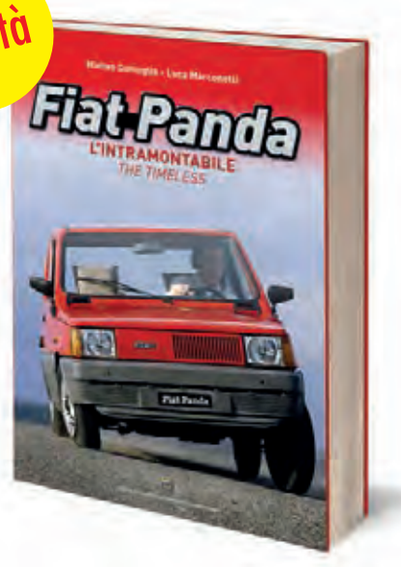
Pag. 272 - Formato 24x30 cm - Copertina cartonata - 230 foto a colori e b/n, 4 spaccati e 5 disegni tecnici - Testi in italiano e inglese.

La Lancia Delta Gruppo A è una delle vetture da corsa più vincenti di tutti i tempi. Un mito, che ha raccolto 46 successi in gare di Mondiale Rally e conquistato sei titoli Costruttori consecutivamente, più quattro titoli iridati Piloti con Biasion e Kankkunen. Un elogio del made in Italy che non può e non deve cadere nel dimenticatoio e che l'ASI ha deciso di celebrare con due volumi scritti da Sergio Remondino, firma storica del settimanale Auto-sprint ed autore di vari libri a tema rallistico.
Nel primo volume, arricchito dalla prefazione di Miki Biasion, vengono ripercorse le gesta sportive della Delta Gruppo A, con le relative schede tecniche ed i disegni in trasparenza di tutte le versioni. Corredano questa parte le bellissime ed esclusive immagini originali di Actualfoto. Poi, ad arricchire ulteriormente l'opera, c'è una seconda parte relativa ai test ed agli sviluppi scritta da uno dei principali artefici dei successi Delta, l'ingegnere Sergio Limone. Il progettista torinese rivela una serie di informazioni fino a ieri ancora segrete, con un testo esauriente e ricco di particolari inediti scritto a quattro mani con Luca Gastaldi. Completano questa sezione del primo volume le rarissime immagini scattate all'epoca dallo stesso Limone ed un documento unico: la lista completa di tutte le Delta realizzate all'Abarth, con tutte le informazioni relative ad ogni esemplare.

FIAT PANDA - L'intramontabile

€ 40,00

Novità



Matteo Comoglio - Luca Marconetti

Pag. 224 - Formato 21x29,7 cm - Copertina cartonata - foto a colori e b/n Testi in italiano e inglese.

Nel 2020 ricorrono i 40 anni della Fiat Panda. Ecco che un titolo su questa vettura tanto importante e tanto iconica risultava quasi necessario, da inserire nella Libreria di ASI. Il testo ripercorre tutta la storia della Panda "classica", quella costruita sempre fedelissima al progetto originario dal 1980 al 2003: dall'idea nella mente e poi sul foglio di Giorgetto Giugiaro, il suo disegnatore, fino alla progettazione, industrializzazione e finalmente la presentazione sul mercato, dove rivoluzionerà immediatamente il modo di concepire la vettura utilitaria e "da città": spaziosa, comoda per cinque persone e bagagli, semplicissima nella costruzione, briosa e sempre in grado di togliersi d'impaccio in qualsiasi situazione... un vero e proprio "spirito libero". Il libro si svolge trattando approfonditamente tutte le quattro serie e si conclude con alcune riflessioni sul "Fenomeno Panda", perché di questo si tratta: non solo una vettura economica e adatta trasversalmente a tutti gli automobilisti ma una pagina fondamentale di storia, cultura e società contemporanea.

Novità

LOUIS CHIRON

€ 49,00

Rino Rao

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 testimonials: 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.

Per Natale ulteriore sconto del 5% su una spesa di almeno 100 € di libri*

Le nostre idee regalo

PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS

~~€ 90.00~~ **€ 85,50**
(fino a esaurimento copie)

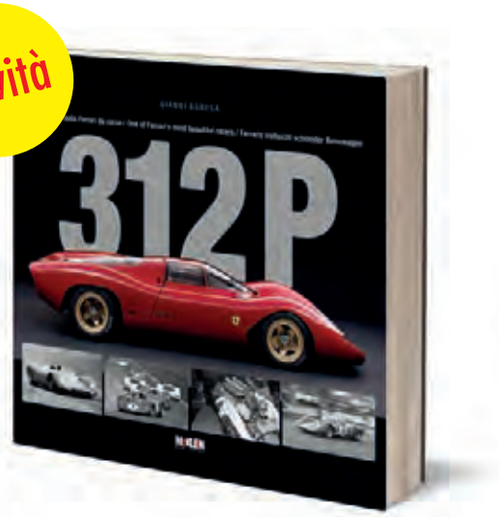
AA.VV.

Pag. 528 - Formato 26x28.5 cm - Foto 515 in b/n e 304 a colori - Cartonato con sovraccoperta - Testo italiano-inglese.

In occasione dei 90 anni della Pininfarina, un marchio che è sinonimo di stile ed eleganza applicati al car design, un volume che censisce, per la prima volta, l'intera produzione del designer di Torino, modello per modello. Nato in stretta collaborazione con la Casa, si avvale di preziosi materiali fotografici a corredo di brevi testi di inquadramento storico. Ripercorrere la storia della Pininfarina dalle origini ai nostri giorni significa passare in rassegna alcuni fra i modelli più iconici nella storia delle automobili: dalle tante Ferrari firmate dall'atelier, partner storico della Casa di Maranello, a modelli come la Cisitalia 202, la Lancia Aurelia, alle Alfa Romeo "Duetto" o 164 sino alla Maserati GranTurismo per poi giungere all'attuale produzione nata sotto l'egida dell'indiana Mahindra. Il libro non tralascia le numerose concept che hanno letteralmente scandito la storia del design spostando ogni volta più in alto il livello di eccellenza del "prodotto auto".

312P - Forse la più bella Ferrari da corsa

~~€ 90.00~~ **€ 85,50**
(fino a esaurimento copie)



Gianni Agnesa

Pag. 264 - Formato 27x29,5 cm - Volume rilegato con cofanetto protettivo.

Testo italiano-inglese-tedesco.

Tra le auto da corsa costruite principalmente per le prestazioni, solo poche risultano essere davvero belle. Il modello 312 P della Ferrari ne è sicuramente un esempio - grazie al lavoro dei suoi designer Giacomo Caliri ed Edmondo Casoli, ma anche di Enzo Ferrari, che cercò di impedire al team di aggiungere alla sua bellezza ali o altre appendici aerodinamiche - anche se queste avrebbero potuto migliorare le prestazioni della macchina. La 312 P fu costruita dalla casa di Maranello per il Campionato mondiale di auto sportive del 1969 ed era alimentata da uno straordinario motore V12 da 3 litri. Un periodo di sviluppo breve e un budget ridotto portarono a una stagione di risultati contrastanti in cui, tranne a Monza e a Le Mans, fu inviata sui circuiti una sola vettura per affrontare tutte le altre agguerrite squadre. Nonostante ciò molti piloti di spicco come Amon, Andretti, Rodriguez, Schetty, Piper, Parkes, Adamowicz, Parsons, Posey ebbero l'opportunità di guidare il prototipo Ferrari in gara. La sua carriera ufficiale terminò quando la più grande 512 S da 5 litri arrivò per la stagione 1970 per combattere la Porsche 917. Questo libro di Gianni Agnesa racconta la storia dell'auto - di cui sono stati costruiti solo tre esemplari - in ogni dettaglio, fin dal primo test, attraverso ogni gara che hanno fatto con il team ufficiale o in seguito quando le auto corsero con i colori del North American Racing Team. E si arriva infine ai giorni nostri in cui un solo esemplare è ancora utilizzato in eventi sportivi storici. Il libro di grande formato e di alta qualità prodotto da McKlein è contenuto in una custodia ed è illustrato da molte immagini assolutamente inedite.

QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO

~~€ 49,00~~ **€ 35,00**

Massimo Grandi

Pag. 102 - Formato 29,5x40 cm - Foto a colori - Copertina cartonata.

Il volume affronta il tema dello sviluppo dell'aerodinamica dal 1902 al 1939, sia dal punto di vista delle tecnologie e delle architetture che da quello dei codici estetici e dei linguaggi formali. La stesura tipo taccuino di viaggio con schizzi a matita e didascalie autografe, modalità che come afferma Grandi stesso, riesce ad omaggiare l'inimitabile bellezza di queste vetture, "che solo l'atto virtuoso ed impegnativo del disegno manuale e non la fredda riproposizione di foto, poteva adeguatamente esprimere". L'autore Massimo Grandi architetto e designer, insegna Transportation Design presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze.

* Soglia di 100€ da raggiungere calcolando i prezzi col loro sconto base già applicato. Promozione valida fino al 31.12.2020

Nelle pagine ASISHOP troverai il modulo d'ordine, oppure visita il sito www.asiservice.it, dove sono disponibili tutte le nostre pubblicazioni

REGIONE PIEMONTE: SUPERA TUTTI GLI OSTACOLI ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI STORICI

Si è concluso positivamente l'iter della legge regionale relativa alla circolazione dei veicoli storici in Piemonte. Dopo l'annuncio a fine luglio, la legge ha proseguito la sua trafila, resa complicata da una serie di normative che regolano le norme anti inquinamento nel Bacino Padano. Come ci spiega l'assessore regionale all'Ambiente, Matteo Marnati, l'ASI ha dato un contributo determinante per il buon esito della vicenda. Soddisfatto anche il presidente della Regione, Alberto Cirio, che ha avuto modo di esprimere il suo pensiero durante un incontro con il presidente dell'ASI, Alberto Scuro: *"L'obiettivo* - sottolinea Cirio - *è valorizzare i veicoli di interesse storico e collezionistico che, in una terra come il Piemonte, hanno scritto la storia dell'auto. Non rappresentano solo una tradizione ma sono anche una importante opportunità di promozione turistica del nostro territorio con migliaia di appassionati in ogni parte del mondo".*

D'altronde l'ASI aveva prodotto una documentazione basata su dati scientifici, come spiega Alberto Scuro:

"Questa nuova legge è il risultato del confronto concreto e trasparente che abbiamo instaurato da mesi con la Regione Piemonte, in particolare con l'Assessorato all'Ambiente, ed è l'effetto delle tante iniziative che la Federazione ha perseguito per dimostrare come i veicoli storici certificati non impattino sull'ambiente e come costituiscano una leva di sviluppo per l'indotto economico ed occupazionale, oltre ad essere una grande opportunità per il turismo, in particolare proprio in Piemonte. L'Automotoclub Storico Italiano, con la collaborazione dell'Istituto Superiore di Sanità e della Motorizzazione, si è prodigato nella ricerca e nella trasmissione di dati riferiti al reale impatto ambientale dei veicoli storici, con dati che dimostrano l'assoluta inconsistenza degli agenti inquinanti prodotti dai veicoli di interesse storico e collezionistico: sostanzialmente perché sono pochi e fanno poca strada. Alla base di tutto, resta quindi fondamentale il principio di distinzione tra i veicoli vecchi di uso quotidiano e quelli certificati di interesse storico e collezionistico".

Il consigliere ASI del Piemonte, Antonio Traversa, chiarisce e sottolinea: *"Si tratta di un grosso passo avanti che valorizza il nostro settore. La legge consente anche a chi risiede nelle città oltre i 30.000 abitanti di circolare mantenendo in efficienza i propri veicoli. Per i mezzi dai 20 ai 39 anni resta, sulle strade extraurbane e nei centri più piccoli, la possibilità di circolare sempre, come accadeva prima della legge. E' importante rilevare il riconoscimento dell'attrattiva turistica delle manifestazioni che si svolgono sul nostro territorio e la salvaguardia dell'indotto, generato dal motorismo storico".*

L'INTERVISTA ALL'ASSESSORE MATTEO MARNATI

Nella sede dell'assessorato all'Ambiente della Regione Piemonte abbiamo potuto incontrare l'assessore Matteo Marnati, determinante, insieme al presidente della Regione, Alberto Cirio, nella conclusione dell'iter di una normativa che stava molto a cuore non solo agli appassionati piemontesi, ma a tutti quelli italiani in generale.

Assessore Marnati, con il disegno di legge appena approvato, si conclude finalmente un percorso che ha portato alla giusta valorizzazione dei veicoli storici, soprattutto in una regione come il Piemonte. Ci può illustrare il contenuto e la filosofia del disegno di legge?

"Si è molto semplice. Il percorso è iniziato proprio un anno fa grazie ad ASI, perché in Piemonte c'era una struttura giuridica che metteva sullo stesso piano Euro 0 e gli Euro 1 e i veicoli storici: questo per un accordo con il bacino padano. Quindi queste vetture non potevano più circolare nei comuni con limitazione del traffico, che attualmente in Piemonte sono 37, ma in gran parte della città Metropolitana di Torino. Allora, anche con l'aiuto dell'ASI abbiamo contattato il Ministero dei Trasporti e abbiamo creato una legge che fondamentalmente è fatta di due articoli che dicono che le auto dai 20 ai 39 anni potranno circolare in questi comuni anche nei festivi e prefestivi, mentre invece quelle oltre i 40 anni possono

L'assessore Marnati durante l'intervista.

Matteo Marnati, Alberto Cirio e Alberto Scuro.

Antonio Traversa.

circolare sempre, anche perché i numeri sono davvero esigui. Ovviamente tutte queste vetture devono avere il CRS, il Certificato di Rilevanza Storica, che li distingue appunto da una semplice vettura vecchia. Ringrazio quindi l'ASI per il supporto e per averci aiutato in questo frangente, in modo da avere oggi finalmente una legge approvata dal Consiglio Regionale".

Questo disegno di legge ha avuto una gestazione abbastanza lunga e complicata: quali sono state le difficoltà incontrate per arrivare alla sua realizzazione?
"Si, in realtà noi avevamo già iniziato a proporla verso la fine dello scorso anno, poi eravamo in procinto di portarla in Consiglio Regionale, ma a Febbraio con l'esplosione della Pandemia, tutto si è arenato e ha rallentato, non solo per questa proposta di legge. Poi però durante l'estate abbiamo contattato il ministero, perché ricordiamo che la competenza prevista dalla Costituzione Italiana riguardo al Codice della Strada è affidata ai sindaci, che possono decidere autonomamente se aggravare le limitazioni o aprirle. Però, siccome noi facciamo parte, come Regione, dell'accordo del Bacino Padano (fra cui Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna), abbiamo richiesto un parere tecnico e come tutti i pareri tecnici purtroppo richiedono un po' di tempo. Però bisogna dire che rispetto a tante altre leggi siamo andati abbastanza spediti".

Come ha ricordato lei, il Piemonte rientra nell'area del Bacino Padano, con tutte le problematiche connesse all'ambiente. Cosa vi ha convinto ad escludere le vetture storiche certificate dai limiti alla circolazione?
"Quello che ci ha convinto, come del resto è scritto anche nella legge, è che noi stiamo valorizzando un bene culturale e storico più che un mezzo di trasporto e questo è già un distinguo molto importante. In realtà le regioni del Bacino Padano non sono necessariamente più inquinate di altre regioni Italiane, ma purtroppo per posizione geografica, ci troviamo "chiusi" su tre lati dalle montagne. Noi stiamo facendo davvero molto a livello ambientale, forse più di molte altre città internazionali come Parigi o Londra e sarebbe stato inutile prendersela con circa 15.000 auto storiche che oggi risultano certificate. Il numero è talmente esiguo da non influenzare certamente e in alcun modo quelli che sono i dati sull'ambiente. E poi sappiamo benissimo che chi usa l'auto storica non lo fa per andare al lavoro ma per una questione turistica o di piacere. Inoltre vedere un auto storica circolare nei centri delle nostre città non fa che rendere più bello ciò che ci circonda. Secondariamente, ma non meno importante questo è un settore e un indotto che da lavoro a molti dei nostri artigiani e mantenere in vita e in circolazione le auto storiche non potrà che fare bene anche a questo settore".

Torino e il Piemonte vantano una grande tradizione motoristica e con questo disegno di legge si è fatto un grande passo per metterlo ancora più in rilievo. Anche se forse non è il suo stretto ambito di competenza, cosa altro farebbe per valorizzare e tutelare ulteriormente il settore del motorismo storico?
"Certo, io mi occupo principalmente dell'aspetto ambientale, ma so che la nostra maggioranza stava già lavorando in parallelo con l'approvazione di questa legge anche sull'abbassamento del bollo. La vecchia giunta aveva infatti stabilito che fra i 20 e i 30 anni le vetture dovessero pagare il bollo, ma anche qui stiamo facendo una differenziazione fra chi ha il CRS e chi no e andremo, a questo punto penso per l'anno prossimo, ad abbassare questa quota. Questo è un impegno che si è preso il Consiglio Regionale insieme all'assessorato al bilancio. In più, essendo a Torino, che come dicevamo prima è così importante per l'automobile, mi piacerebbe davvero che tornassero quelle manifestazioni dedicate anche alle auto storiche, come poteva essere il Salone dell'Auto che purtroppo si è spostato in Lombardia. Cercheremo quindi di ricreare le condizioni affinché ritornino queste grandi kermesse sul nostro territorio".

Assessore Marnati, se lei dovesse scegliere un veicolo storico per se stesso, cosa sceglierebbe?
"Be' io ricordo con affetto le auto che avevano i miei genitori, una Citroën Dyane e una Fiat Ritmo e soprattutto la Dyane che è stata usata per fare il primo grande viaggio da Novara fino in Calabria e mia mamma era incinta proprio di me. La Ritmo me la ricordo invece proprio per il design futuristico, ed è davvero una vettura che ha fatto la storia del Marchio torinese".

Ultima domanda, il motorismo storico è stato dichiarato dall'Unesco come patrimonio dell'umanità e anche la città di Torino è diventata "Smart City" proprio grazie all'auto storica. Pensa che il Piemonte possa avere spazio per sviluppare ulteriormente questi due concetti?
"Io penso proprio di si e questa legge sulla libera circolazione delle vetture storiche, che io definisco "musei viaggianti" vuole andare in quella direzione. L'auto è quindi come un monumento che va preservato. Credo che in primis la Citta di Torino debba capire come poter rivalutare l'auto storica, abbiamo uno dei musei dedicati all'auto più importante d'Italia e unendolo magari come è già per il Museo Egizio, a nuove tecnologie, si possono incentivare anche le nuove generazioni a conoscere e valorizzare ulteriormente questo mondo".

r.v.

QUESTO IL TESTO DELLA LEGGE IN VIGORE DAL 6 NOVEMBRE

Testo integrale della Legge Regionale n. 27 del 6/11/2020
"Valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico"

Art. 1.
(Disposizioni sui veicoli di interesse storico e collezionistico)

1. Al fine di valorizzare il segmento turistico collegato al settore dei veicoli di interesse storico e collezionistico in Piemonte, gli autoveicoli e motoveicoli che rientrano in questa categoria, per i quali il riconoscimento di storicità è riportato sulla carta di circolazione e la data di immatricolazione è superiore ai quaranta anni, sono esclusi dai provvedimenti di limitazione alla circolazione adottati ai sensi dell'articolo 7 comma 1, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), fatte salve ulteriori o differenti valutazioni dei sindaci, in qualità di autorità competenti, in relazione alle esigenze di prevenzione degli inquinamenti.
2. Gli autoveicoli e motoveicoli di cui al comma 1, con data di immatricolazione compresa tra venti e quaranta anni, sono esclusi dai medesimi provvedimenti di limitazione alla circolazione nei giorni festivi e prefestivi, fatte salve ulteriori e differenti valutazioni dei sindaci, in relazione alle esigenze di prevenzione degli inquinamenti. Tali esclusioni non si applicano ai veicoli adibiti ad uso professionale utilizzati nell'esercizio di attività di impresa o di arti e professioni.

Art. 2
(Clausola d'Invarianza finanziaria)

1. Dalla presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

Art. 3
(Dichiarazione di urgenza)

1. La presente legge è dichiarata urgente ai sensi dell'articolo 47 dello Statuto ed entra in vigore il giorno della sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte.

INSEGUIAMO EMOZIONI
CERTIFICHIAMO PASSIONI

Parte la campagna tesseramento 2021 che, mai come in un periodo difficile come questo, trova motivazioni in più per confermare la propria iscrizione all'Automotoclub Storico Italiano, attraverso il proprio Club. Il 2020 è stato senz'altro un anno difficile, nel quale non sempre si è riusciti a vivere la passione per i veicoli storici. Come è noto il Codiv 19 ha limitato tantissimo l'organizzazione degli eventi e, di conseguenza, è mancata la possibilità di incontrarsi direttamente per condividere la cultura del motorismo storico.

L'Automotoclub Storico Italiano in questo frangente non è stato fermo, anzi, ha proseguito seppur tra mille difficoltà il rafforzamento del rapporto con le istituzioni, raggiungendo i vertici governativi con iniziative sia di carattere legislativo sia di collaborazione nell'emergenza. Come abbiamo pubblicato nei numeri scorsi de La Manovella, l'ASI ha avviato proficue collaborazioni con la Cabina di Regia Benessere Italia della Presidenza del Consiglio, con l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni d'Italia) e con le Città dei Motori e si sta rapportando anche con le associazioni artigianali e imprenditoriali, lavorando soprattutto sulla formazione di giovani.

Si è insomma ritagliato un ruolo importante nella società. Un'azione che non si sarebbe potuta fare se non ci fosse stato il sostegno di tutti i tesserati, che oggi possono essere orgogliosi di far parte di questa Federazione. Una Federazione che mette al centro delle sue attenzioni le esigenze degli appassionati di poter circolare con le loro vetture, di poter soddisfare la loro sete di cultura e conoscenza attraverso le iniziative delle Commissioni e attraverso la nostra testata, che giunge mensilmente, 12 volte all'anno, nelle vostre case.

I Club stanno indubbiamente attraversando un periodo di difficoltà ed è anche per questo motivo che, mai come oggi, è importante rinnovare la tessera, usufruendo così di tutti i servizi di segreteria, come i certificati. Il CRS sta diventando sempre più essenziale per poter utilizzare il proprio veicolo, sia dal punto di vista legislativo (sono emblematici i casi del Piemonte e della città di Milano) sia da quello assicurativo. A tal proposito ricordiamo che le Compagnie richiedono di essere in regola con il tesseramento per non incorrere in azioni di rivalsa in caso di incidente.

Il tesseramento è un passo necessario per individuare i veri appassionati. Invitiamo tutti a rinnovare la propria iscrizione, tenendo presente che la quota che i Club versano all'ASI è la stessa da oltre 20 anni.

Sul sito **www.asifed.it** l'elenco dei Club e l'elenco delle convenzioni e delle agevolazioni riservate ai tesserati.

Prosegue fino al 15 dicembre il sondaggio internazionale della FIVA per far conoscere al mondo le cifre della passione per il motorismo storico. Finora all'iniziativa hanno aderito un migliaio di Club di tutto il mondo. I Club italiani sono stati finora 50. Si tratta di una ricerca globale per raccogliere le informazioni necessarie a tutelare la libertà di utilizzare i nostri veicoli storici sulle strade e nei centri abitati, soprattutto in un periodo tra i più complessi del nostro tempo. Per difendere il futuro del motorismo storico, è necessario il contributo di tutti per completare questa cruciale ricerca, partecipando al sondaggio on line. Link: **fiva.org/en/fiva_survey**.

ALTRI CONTENUTI SU CULTURA ON LINE

Si arricchisce la sezione "cultura on line" del sito ufficiale dell'ASI. Tre i nuovi argomenti trattati: *"I segreti della Lancia Lambda e le problematiche di restauro"* di Lorenzo Morello, *"Dall'asinello di Gesù alla papamobile"* di Rino Rao e *"Nonno racconta il '68: dal motocross e crimini di guerra"* di Luca Manneschi. Si tratta di 3 interessanti fascicoli da leggere tutto d'un fiato. È un modo per continuare a mantenere un rapporto con gli appassionati in un momento in cui non è possibile organizzare conferenze in presenza presso le sedi dei Club.

I segreti della Lambda e le problematiche di restauro

Relazione di **Lorenzo Morello** all'inaugurazione del Corso IFTS
Tecnico restauratore della meccanica dell'auto d'epoca
distribuito in streaming dall'Università di Modena il 19.10.2020

UNA PASSIONE
DA VIVERE SENZA CONFINI.

Tessera ASI 2021: la scelta migliore per vivere e condividere la tua passione!
Rivolgiti ad uno dei club federati presenti su tutto il territorio nazionale e scopri un mondo di eventi e di servizi. **Info su www.asifed.it**

SCEGLI LA TUA **TESSERA!**

La quota di iscrizione all'ASI include tantissime convenzioni e l'abbonamento alla rivista ufficiale "La Manovella"con 12 numeri all'anno.

Inseguiamo emozioni, certifichiamo passioni.

ASSICURIAMO
LA TUA STORIA

CONVENZIONE ASSICURATIVA DEDICATA AI COLLEZIONISTI ASI

**Garanzie prestate dalla Compagnia TUA Assicurazioni S.p.A.
e intermediate in esclusiva dall'Agenzia Per Te Srl.
Al fine della copertura è tassativo il rinnovo annuale
della tessera ad un Club Federato con relativa estensione ASI.**

Fai un preventivo su www.pertesicuro.com

ESEMPI INDICATIVI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

NORD	CENTRO	SUD
100 € — 1 mezzo di almeno **20 anni** **con certificato d'identità ASI**	110 € — 1 mezzo di almeno **20 anni** **con certificato d'identità ASI**	120 € — 1 mezzo di almeno **20 anni** **con certificato d'identità ASI**
110 € — 1 mezzo con età **> 40 anni** **iscritto ASI**	120 € — 1 mezzo con età **> 40 anni** **iscritto ASI**	130 € — 1 mezzo con età **> 40 anni** **iscritto ASI**
191 € — 2/3 mezzi con età **> 25 anni** **iscritti ASI**	217 € — 2/3 mezzi con età **> 25 anni** **iscritti ASI**	227 € — 2/3 mezzi con età **> 25 anni** **iscritta ASI**
269 € — 2/3 mezzi di almeno **20 anni** **iscritti ASI**	310 € — 2/3 mezzi di almeno **20 anni** **iscritti ASI**	330€ — 2/3 mezzi di almeno **20 anni** **iscritti ASI**
232 € — 4/6 mezzi con età **> 25 anni** **iscritti ASI**	269 € — 4/6 mezzi con età **> 25 anni** **iscritti ASI**	284 € — 4/6 mezzi con età **> 25 anni** **iscritti ASI**

Oltre il sesto mezzo prezzi in diminuzione per singola unità.

- Guida libera per i maggiori di 25 anni con possibilità di inserire fino a cinque conducenti di età compresa fra i 18 e i 25 anni.
- Massimale RCA 6.070.000,00 euro persone + 1.220.000,00 euro cose/animali
- Polizza RCA cumulativa
- Forma tariffaria franchigia fissa 150,00 euro un veicolo circolante alla volta - possibità di opzionare la contemporaneità di guida fino a 4 mezzi
- Infortuni conducente 60.000,00 euro IP - 60.000,00 euro morte
- Tutela legale
- Garanzie prestate durante le gare di regolarità
- Traino in caso di incidente stradale e/o avaria
- Incendio primo fuoco 7.000,00 euro
- Rinuncia alla rivalsa come da condizioni

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

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

PER INFORMAZIONI
011 0883111

Consulenze Assicurative

TUA ASSICURAZIONI

"ASI CIRCUITO TRICOLORE"

NEL 2021 LA NUOVA SERIE DI EVENTI CHE RAPPRESENTANO IL MEGLIO DEL MOTORISMO STORICO DINAMICO

Dieci eventi di caratura internazionale compongono la nuova serie intitolata "ASI Circuito Tricolore": un ambizioso format che nel 2021 andrà ad impreziosire il calendario degli appassionati con l'obiettivo di promuovere la conoscenza e la valorizzazione dei territori attraverso il motorismo storico dinamico abbinato a ciò che tutto il mondo ci invidia: quell'impareggiabile mix composto da eccellenze del made in Italy come le bellezze paesaggistiche e architettoniche, l'enogastronomia, le proposte culturali, il buon vivere.
"ASI Circuito Tricolore" è una serie di manifestazioni che finalizza i più recenti protocolli d'intesa che l'Automotoclub Storico Italiano ha siglato con importanti istituzioni nazionali, come la Cabina di regia Benessere Italia della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, l'ANCI che riunisce i comuni italiani, l'Associazione Città dei Motori. Sarà un'esperienza che contribuirà a rimettere in moto il sistema Paese partendo dal territorio e dai più alti valori espressi dal motorismo storico.
Gli eventi che fanno parte di "ASI Circuito Tricolore" sono tutti organizzati dai Club Federati ASI, i sodalizi che ogni anno organizzano oltre 3.000 manifestazioni in tutta Italia, trasformando il motorismo storico in opportunità di promozione turistica e in strumento di sviluppo sociale e culturale.
La nuova serie ASI sarà un variopinto bouquet tricolore formato da eventi automobilistici e motociclistici dislocati al nord, al centro e al sud Italia, ciascuno con le sue precise peculiarità: uno straordinario caleidoscopio firmato ASI e vissuto con passione dai partecipanti, con la speranza di essere finalmente tornati a vivere la normalità da tutti desiderata.

CIRCUITO TRICOLORE

Lo stand ASI con la Lancia Delta Integrale Evo Safari Rally del 1990.

SFIDA VINTA

IL RISCHIO CHE NON SI TENESSE A CAUSA DELL'EMERGENZA SANITARIA È STATO ALTISSIMO, MA ALLA FINE GLI ORGANIZZATORI SONO RIUSCITI: AUTO E MOTO D'EPOCA ALLA FIERA DI PADOVA È STATO UN SEGNALE IMPORTANTE DI PASSIONE E DELLA VOGLIA DELL'INTERO SETTORE DI RICOMINCIARE PIÙ FORTI DI PRIMA.

di Luca Marconetti

D'accordo, il virus ha impaurito e fermato in tanti, specialmente stranieri e i provenienti dal Sud Italia, e i numeri dei visitatori non sono stati quelli degli altri anni ma, considerando che poche ore dopo la chiusura della Fiera di Padova, struttura che ospita ormai come da tradizione Auto e Moto d'Epoca, la kermesse italiana più importante del settore, il Paese è ricaduto nell'incubo lockdown con annessi e connessi e che la scure si è ovviamente abbattuta anche su eventi plenari come questo, non si può certo dire che questa 37^ edizione (22-25 ottobre) non sia stata un successo.

La determinazione e la tenacia di Mario Baccaglini, patron dell'evento, nel non cedere per nessun motivo ai segnali poco rassicuranti provenienti dal Governo, hanno ripagato: ne è emerso un segnale forte a tutto il settore che il mondo del motorismo è vivo e vitale e ha voglia di ricominciare più forte di prima e anzi, come opportunità per tanti - artigiani, venditori, ricambisti, artisti - di riprendere in mano la propria vita.

È proprio questa la sensazione che maggiormente si è respirata girando fra i padiglioni della Fiera: la quantità ma soprattutto la qualità e la varietà dell'esposizione, delle proposte di vendita di veicoli, ricambi e tutto quanto concerne la passione per il motorismo, l'automobilia e l'editoria specializzata danno fortis-

La Bugatti T13 del 1920 esposta dall'Historic Club di Schio (VI). A destra, La Fiat 525 Roadster Sport del 1931.

Lo stand del Lancia Club che celebra le Flavia.
Sotto, da sinistra, le Mercedes 300 Adenauer e 220 SE che celebrano l'eleganza, il lusso e la tecnica all'avanguardia delle berline della Classe S di Stoccarda.
Il Land Rover Registro Storico Italiano. Il Lancia Thema Club Italia.

sima la dimensione del coraggio di proporre qualcosa di nuovo e di diverso, segno tangibile che questo appassionante mondo si sta evolvendo e sta mutando rapidamente.
In questo panorama non poteva certo mancare la presenza importante e aggregante di ASI e dei tantissimi club federati che non hanno voluto mancare all'appuntamento. Intanto, presso lo stand principale, è stato un susseguirsi serrato di conferenze, anteprime di libri, tavole rotonde, celebrazioni e presentazione di iniziative ed eventi futuri (lo potete leggere più approfonditamente nelle pagine di Asipress all'inizio di questo stesso numero), che hanno generato un impressionante "via vai" di appassionati e curiosi; bella la "galleria" dei tantissimi club del Triveneto, ognuno con i propri modelli e la promozione delle manifestazioni più importanti e raggruppati nello stesso padiglione per dare l'idea di quanto sia forte la passione e la voglia di condividerla con quanti più appassionati si possa: l'Historic Club di Schio (VI) espone la vettura più anziana presente alla Fiera, la bellissima Bugatti T13 del 1920, 100 anni esatti; Il Club Serenissima Storico di Conegliano (TV) una Fiat 1100 Cabriolet Farina del 1949; il Bianchina Club Italia di Castel D'Azzano (VR) un esemplare di Trasformabile e una di Cabriolet; il Veteran Car Club Padova una rassegna di sportive Dino, Maserati e Ferrari; Il Circolo Patavino Auto Storiche le tre meravigliose supercar Lamborghini Miura, Countach e Diablo; lo Zagato Car Club Italia di Padova una Giulietta SZ Coda Tonda; la Scuderia Trentina Storica una Balilla fuoriserie e una Triumph Dolomite Sprint; il Club Venezia AMS una Ford Model A; il Registro Aprilia una bella I serie; il Club Lancia Appia di Bovolenta (PD) una Berlina C10 e una Zagato GT. Fra i club "extra-regione" federati ASI, Il Land Rover Registro Storico Italiano, il 500 Club Italia, il MG Car Club, il Topolino Autoclub Italia, l'Officina Ferrarese di Ferrara, il Camep di Perugia e l'AMS Bagni di Porretta Terme. Fra le Case produttrici presenti ufficialmente quest'anno, Mercedes Benz, che ha sfruttato l'occasione per la prima kermesse italiana della nuova (stupenda) Classe S, la W223, e ha deliziato gli occhi e il cuore degli appassionati con quattro antenate eccellenti: la 300 Adenauer (W189), la 220 SE (W111), l'estrosa 300 SEL 6.3 (W109), una delle prime berline di lusso ad alte prestazioni e l'iconica 500 SEL (W126), uno dei simboli dei rampanti anni '80.
Gli altri marchi erano invece rappresentati da club, registri e iniziative. Porsche per esempio è stata celebrata grazie all'esposizione degli organizzatori stessi sulle più importanti vetture di Zuffenhausen che hanno preso parte alle 24 Ore di Le Mans, a 50 anni dalla prima vittoria nel 1970: si va dalla 550 A del 1958 alla 962 C del 1990, passando dalle 906 Carrera del 1966, 907 e 908 LH "Codalunga" del 1967 e 1968 e 917 K del 1969. Fiat, Lancia e Alfa Romeo erano rappresentati dai rispettivi Registri: il Registro Fiat con l'esposizione di una Fiat-Abarth 1000 Bialbero, di una Balilla Coppa Oro e di una rarissima 525 Roadster Sport con motore sovracompresso del 1931, vettura dal grande fascino, con una linea più rastremata e dinamica rispetto al passato, ispirata dalla ricerca aerodinamica di modelli americani come le coeve Duesenberg; il RIAR festeggia due compleanni importantissimi, oltre ai 110 Anni del marchio Alfa Romeo, i 70 anni della 1900 (presente un bellissimo esemplare di I serie) e i 50 della Montreal, l'ambiziosa GT degli anni '70 che infiammò il cuore degli appassionati Alfa; il Lancia Club è invece ben rappresentato dal suo stand, dove si celebre la modernità e la bellezza della Flavia (presenti i quattro modelli cardine della produzione: berlina, coupé, Sport Zagato e Cabriolet Vignale) e dagli affiliati come Thema Club Italia (fa bella mostra di sé una rarissima II serie station wagon Turbodiesel con cambio automatico, realizzata per l'estero), Delta Integrale Club (con una stupenda S4 Stradale) e Lancia Gamma Club Italia (presente una Coupé in uno dei colori più apprezzati, l'oro). Peugeot è presente col suo Club Storico e i gruppi a esso consociati dedicati alle Youngtimer 205, 105, 206 e 406 Coupé. Immancabili gli stand delle Forze dell'Ordine con i loro bellissimi mezzi storici che attirano sempre grandi e piccini.

A PEUGEOT 2008 IL PREMIO “AUTO EUROPA 2021”

La Peugeot 2008, vincitrice di Auto Europa 2020.

Con oltre 7.000 voti a favore espressi dall’Unione Italiana Giornalisti dell'Automotive, dagli Opinion Leader e dalla Giuria Popolare, la Peugeot 2008 è stata proclamata migliore vettura prodotta e commercializzata in Europa.

In questa edizione è stato introdotto un nuovo metodo di votazione (diverse le percentuali di riferimento), che, in affiancamento alla Giuria Tecnica composta dai Soci UIGA, ha coinvolto una Giuria di 100 Opinion Leader e una Giuria Popolare.

Le preferenze, espresse mediante votazione elettronica, hanno visto al primo posto per gli Opinion Leader la Ford Puma e per la Giuria Popolare la Renault Captur.

Le 7 vetture, che possono fregiarsi di essere state finaliste al Premio Auto Europa 2021, sono in ordine alfabetico: BMW Serie 1, Ford Puma, Hyundai i20, KIA XCeed, Peugeot 2008, Renault Captur e Volkswagen Golf.

Nella speciale classifica “Vetture Sportive”, che assegna riconoscimenti in base a design, prestazioni e originalità da parte della Giuria Tecnica e quella degli Opinion Leader, la Ferrari SF90 si è aggiudicata la coccarda Gialla per lo stile creato da Flavio Manzoni, ma anche per l’esclusivo “Assetto Fiorano” - ammortizzatori specifici, impiego di elementi in titanio per l’impianto di scarico e per la fibra di carbonio usata per i pannelli porta e la zona inferiore del corpo vettura. La Lamborghini Huracán Evo RWD la coccarda Rossa per le prestazioni, che con l’adozione della trazione posteriore è diventata la sport car ideale per quei clienti che cercano in una supersportiva una vettura ‘tutta da domare’. La McLaren GT la coccarda Blu perché il marchio di Woking ha deciso di lanciare una granturismo sport car più adatta ai lunghi viaggi grazie al notevole vano di carico da 419 litri, ma con prestazioni invariate.

In occasione della premiazione dell’Auto Europa 2021 è stata, anche, conferita la “Tartaruga d’Argento”, (simbolo della UIGA), a 3 manager del settore automotive che, quest’anno, si sono distinti per impegno e professionalità, raggiungendo importanti risultati e contribuendo in maniera determinante all’immagine del nostro Paese. L’animale più lento è stato assegnato a Stefano Domenicali, con la motivazione ‘che governerà l’azienda più veloce del mondo, la Formula 1’, ad Andrea Levy, (Mi-Mo, Milano Monza Open-Air Motor Show), ‘che sposta al 2021 l’appuntamento con la storia’ e a Paolo Scudieri, (Gruppo Adler), ‘il manager che da sempre investe sul futuro’.

“Abbiamo scelto di celebrare il Premio Auto Europa 2021 malgrado tante difficoltà organizzative, compreso lo slittamento alla prossima primavera della 1° edizione della manifestazione Milano Monza Open-Air Motor Show - ha dichiarato Gaetano Cesarano - *presidente della UIGA. Ci siamo adeguati alle sopraggiunte esigenze, (tutte le votazioni si sono svolte esclusivamente in via telematica e la cerimonia di premiazione in diretta streaming), ma ce l’abbiamo fatta! Un piccolo segnale di rivincita e di speranza per il settore automotive”.*

Dal 1954 l’UIGA associa i giornalisti specializzati nell’automotive, nella mobilità e nei trasporti, facendosi promotrice dello sviluppo professionale degli operatori della comunicazione, soprattutto verso i più giovani in cerca di una formazione specifica sul tema dei motori.

La seconda classificata, Renault Captur.

LA NUOVA FIAT 500 ICONA DEL BOOM ECONOMICO

DUE FRANCOBOLLI DEDICATI ALLA NUOVA FIAT 500 RACCONTANO L'ITALIA DEGLI ANNI CINQUANTA

La Nuova 500, presentata per la prima volta nel luglio del 1957, nell'immaginario collettivo italiano e internazionale è ancora oggi una delle icone più note degli anni del miracolo economico, quando, superata la tragedia del secondo conflitto bellico, l'Italia si avviava a divenire una nazione industrializzata ed il sogno di un benessere diffuso non era più una lontana utopia. Erano gli anni in cui la televisione con Carosello, Il Musichiere, Lascia o Raddoppia? e Non è mai troppo tardi, iniziava a diffondere la lingua italiana in un Paese ancora diviso dai dialetti, nelle case dei ceti medi facevano la loro apparizione frigoriferi e lavatrici e le città diventavano deserte nella stagione estiva. Cinecittà era una piccola Hollywood, via Veneto a Roma iniziava ad essere la culla della Dolce Vita, i primi juke box diffondevano, assieme al rock & roll di Elvis Presley, le canzoni dei nostrani Urlatori come Celentano, Mina, Little Tony, Betty Curtis, Gianni Morandi e Rita Pavone e nelle feste casalinghe e sulle piste da ballo i giovani si scatenavano in cha cha cha, rumba, mambo e swing. E mentre i Trattati di Roma, sempre nel 1957, gettavano le basi della futura Comunità Europea, i primi esperimenti spaziali di USA e URSS davano l'impressione che nulla fosse impossibile. In questo diffuso ottimismo la Nuova 500, pensata per il vasto pubblico, divenne ben presto uno status symbol, invadendo letteralmente le strade e le città italiane.

Per la sua valenza iconica lo Stato italiano ha voluto rendere omaggio a questa piccola grande eccellenza del nostro Made in Italy con due francobolli, emessi rispettivamente il 4 luglio 2007 nell'ambito della serie tematica "Made in Italy", ed il 4 luglio 2017 nell'ambito della serie tematica "le Eccellenze del sistema produttivo ed economico".

Fabio Gregori
Responsabile Filatelia
Corporate Affairs
Poste Italiane S.p.A.

poste.it

GRANDI STORIE,
PICCOLO SPAZIO.

Una storia si può raccontare con un libro, un film, una canzone, una serie tv.
Ma quando è davvero grande basta un francobollo.
Come quella dell'Italia e delle sue meraviglie,
racchiuse oggi in uno splendido cofanetto.
Per acquistarlo insieme a tutti gli altri prodotti filatelici
vai nei negozi Spazio Filatelia e su **poste.it**
Diventa anche tu collezionista di grandi storie.

filatelia

Posteitaliane

AUTOBIANCHI E SOLIDARIETÀ

Quest' "annus orribilis" ha visto il Mondo bloccato per la pandemia dovuta al Covid. Così, con raduni cancellati dal calendario e impossibilità di partecipare alle fiere, il Presidente del Registro Autobianchi Marco Lerda si è rimboccato le maniche della divisa della Protezione Civile della quale è sempre stato volontario. Da marzo, l'impegno per l'ausilio a tutto ciò che è utile per affrontare il Virus è stato immenso e, in questa sua attività, ha voluto coinvolgere anche il Registro Autobianchi con diverse iniziative: intanto i gazebi del sodalizio solitamente usati per le iscrizioni ai raduni, sono diventati i pit-stop per i tamponi (l'iniziativa è finita pure in TV, trasmessa dalla RAI). Il Registro poi, vista la cancellazione della sua "classica" 15° Memorial G. Gastaldi-2° Neirotti, ha donato alla Caritas 150 kg di riso, 150 litri di vino e 150 di latte. Infine, Le risorse dedicate agli spostamenti per gli eventi, sono state destinate all'Associazione Sanità Militare e al Gruppo Cinofilo dell'Associazione Finanzieri d'Italia (del quale fa parte anche il lupo italiano Ox, già mascotte del Registro), per i trasferimenti necessari di ambulanze a automediche in questo drammatico periodo. Tutte iniziative che si aggiungo a quelle già promulgate dal Registro Autobianchi nei momenti di normalità e in tutti i suoi 33 anni di storia, come dimostra anche il ringraziamento ufficiale ricevuto dal Gabinetto del Sindaco di Torino al riguardo.

Come poi di consueto, non si è mai arrestata l'attività di associazione e certificazione delle vetture degli appassionati del marchio di Desio che, nel rispetto delle regole vigenti, non hanno smesso di recarsi in visita alle sedi del Registro per essere supportati in attività burocratiche e di restauro dei mezzi.

info@registroautobianchi.org - www.autobianchi.org - 011 9015204

LUTTI

ADDIO A ROMOLETTO

Il 12 novembre è venuto a mancare all'affetto dei suoi cari e degli amici Romolo Giangregorio, per tutti "Romoletto", raffinato restauratore di veicoli d'epoca nonché decano dei piloti gentlemen driver, più volte insignito del titolo di campione italiano di Categoria per la Velocità in salita Auto Storiche. Ha portato per oltre un ventennio in gara le sue 1100 Fiat, TV berlina poi Coupé Pininfarina. In tanti si sono avvalsi dei suoi consigli e del suo operato, essendo punto di riferimento a livello nazionale. Lascia un grande vuoto: la sua officina di Terni era sede di ritrovo per gli amici e dove le nottate, in special modo quelle a ridosso delle gare passate a dare gli ultimi ritocchi prima del via, sono state memorabili.

"Ciao caro amico riposa in pace"

(Gli amici del Borzacchini Historic Club di Terni).

CARLO PERELLI (1933-2020)

Io, Carlo Perelli l'ho visto quasi sempre con la macchina fotografica al collo. La pellicola era il suo secondo taccuino su cui annotava le forme e i dettagli dell'oggetto del quale poi, con la penna, avrebbe tracciato il ritratto. Non posso vantarmi di essere stato un suo allievo, ma come tanti adolescenti degli anni '60 sono cresciuto imparando a memoria gli articoli che scriveva su Motociclismo, l'unica vera rivista di settore in edicola all'epoca e della quale Perelli è diventato il simbolo. Su quelle pagine la moto diventava 'una bella macchina', quel grande freno assumeva dimensioni 'generose' per non parlare l'immancabile descrizione del 'tiro' del motore. Perelli, cosa rara, è riuscito a creare uno stile di scrittura. Certe sue espressioni di grande efficacia sono usate ancora oggi da tanti colleghi e credo che questo sia il miglior tributo a un vero professionista. Perelli era una persona appassionata del proprio lavoro, sempre preciso, documentato e fino all'ultimo animato da quella dose di modestia e curiosità che lo portava a continuare a chiedere, a informarsi, a fotografare per imparare quel qualcosa che ancora mancava alla sua enciclopedica competenza.

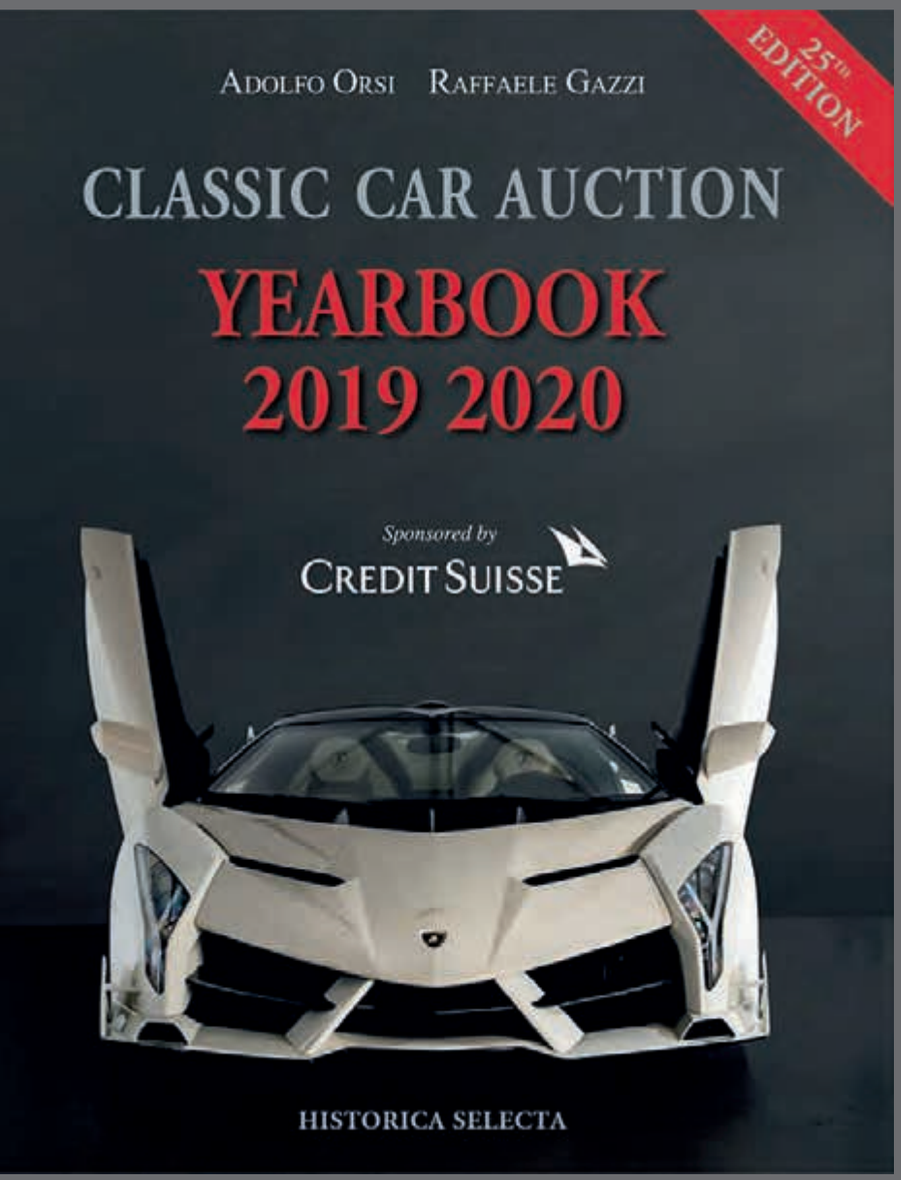
(F.Daudo)

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 CO_2 162 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 CO_2 dei singoli modelli redatta annualmente dal Ministero dello Sviluppo Economico.

CLASSIC CAR AUCTION YEARBOOK 2019-2020



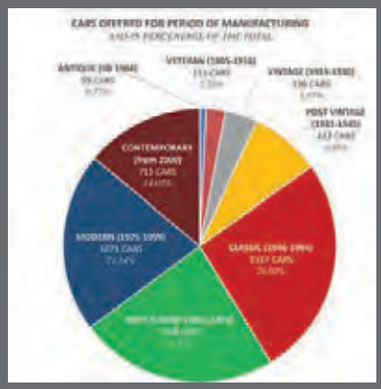
Titolo: *Classic Car Auction Yearbook 2019-2020*
Autori: *Adolfo Orsi, Raffaele Gazzi*
Editore: *Historica Selecta srl - via Paussolo 14a - 41012 Carpi (MO)*
Formato: *24 x 31,3 cm*
Carta: *patinata lucida 115 gr/m2*
Pagine: *416 con 960 fotografie in b/n e colori*
Confezione: *cartonato*
Testo: *inglese*
ISBN: *978-88-96232-12-5*
Prezzo al pubblico: *€ 80,00*

Anche in questo pazzo 2020 che ci lascerà poche certezze e un futuro con tante incognite, Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi hanno dato alle stampe il loro Classic Car Auction Yearbook, giunto alla venticinquesima edizione. Un anniversario importante raggiunto da questa autentica 'Bibbia' che racconta con dovizia di particolari cosa è successo nelle più importanti aste internazionali di auto storiche da collezione tra il 1 settembre 2019 e il 31 agosto 2020.

Il format è quello solito a cui i numerosi e affezionati lettori sono ormai da anni abituati e che consente un rapido confronto dei dati da un anno all'altro, anche se come sempre gli autori aprono il volume con una dettagliata analisi di ciò che è accaduto, completata da una lunga serie di grafici e istogrammi che abbracciano il periodo che va dal 1993 a oggi e consentono interessanti confronti basati su più parametri.

Quest'anno il volume, come sempre impeccabile nella qualità grafica e tipografica, si arricchisce di un inserto celebrativo di 54 pagine battezzato 'Our Story'. Questa parte, oltre a tracciare la storia della pubblicazione, nata come 'Catalogo Bolaffi delle Automobili da Collezione' e poi staccatasi dalla famosa Casa d'Aste torinese nel 2006 per proseguire in autonomia con l'editore Historica Selecta Srl, include due pagine di 'highlight' per ogni edizione, con le relative 'Top Ten' a livello di prezzo di aggiudicazione.

Essendo una pubblicazione internazionale che abbraccia aste svoltesi ovunque nel mondo, il testo è in inglese e le quotazioni sono sempre riportate in sterline, dollari ed euro. Dalla lunga premessa che inquadra l'annata appena trascorsa, il primo dato a emergere è la conferma del trend al ribasso del giro d'affari complessivo, indubbiamente condizionato quest'anno dall'effetto pandemia. Resta ad alti livelli la percentuale delle auto vendute, chiaro indice di salute del mercato, che attestandosi sul 71% conferma una sostanziale stabilità con l'ultimo decennio. Il già citato effetto Covid-19 ha avuto come risultato la sospensione o il posticipo di alcune aste molto importanti, nonché il forzato incremento dell'attività di 'bidding' per via telematica:



cosa peraltro praticata da molti collezionisti globalizzati ma che così estremizzata toglie buona parte del gusto di vedere e toccare l'oggetto che si vuole acquistare. Azioni che se per altre tipologie di collezionismo possono essere facilmente delegate a una bella serie di fotografie, per un'auto d'epoca non possono prescindere dal contatto fisico e perfino olfattivo con l'oggetto che si desidera. Un altro dato interessante è il turnover complessivo, che vede gli Stati Uniti primeggiare col 57,61%, seguiti da UK (14,1%) e Francia (10,52%). Marginale, in questa classifica, il ruolo dell'Italia, fanalino di coda tra i Paesi in cui il collezionismo di alto livello è maggiormente praticato. Al contrario la facciamo da padroni con le nostre auto, che sommate superano un terzo del turnover totale con le sole sei Case più blasonate Ferrari, Lamborghini, Pagani, Alfa Romeo, Lancia e Maserati. Ultimo dato tra le decine proposte dagli autori, l'ormai netta tendenza a privilegiare le auto del dopoguerra, che dominano il mercato con quasi l'85% del totale. Tra le anteguerra tengono le Post-Vintage (1931-1945), con poco più del'8%. Ovviamente la parte più corposa è quella che elenca in ordine alfabetico tutte le vetture battute all'asta, numerose centinaia, ognuna corredata da una breve descrizione e la relativa quotazione, il tutto arricchito da una selezione di fotografie che rende ancor più gradevole la consultazione. Interessante e motivo di meditazione la conclusione tratta dagli autori sull'attuale situazione e la constatazione che ciò che stiamo vivendo ha ampliato la divisione tra collezionisti-investitori e veri appassionati. Questi ultimi, se ovviamente ne avranno la possibilità economica, non perderanno mai l'entusiasmo per le loro auto, anzi, paradossalmente, saranno proprio questi oggetti di una volta ad aumentare la loro fiducia nel futuro.

(F.Daudo)

Per maggiori informazioni: **www.classiccarauctionyearbook.com** - **info@historicaselecta.it**

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

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

COVERCAR AUTHENTICITY 47 YEARS

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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI

GAMMA COLORI PIPING

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

MERCEDES PRESENTA LA NUOVA CLASSE S, IL PUNTO DI RIFERIMENTO DEL SETTORE AMMIRAGLIE

Le berline della Classe S di Mercedes Benz sono vetture che hanno sempre significato molto più che semplici vetture di lusso: negli anni e nelle versioni che si sono succedute, hanno riscritto i canoni di quello che oggi è il "segmento F", per dispositivi di sicurezza, per dinamismo, per meccanica e anche per design ed eleganza delle linee, nonostante i principali concorrenti abbiano tenuto testa, presentando modelli altrettanto validi. Proprio quest'ultima variabile oggi, ha spinto Mercedes-Benz a fare ancora meglio per portare al debutto l'ultimo suo gioiello, la nuova Classe S W223 (è difficile stabilirne la generazione: la denominazione Classe S è nata infatti con la W116 del 1972 ma la lettera S, che sta per Sonderklasse, ossia "Serie Speciale" fu utilizzata già nelle precedenti "Ponton" W180 e poi nelle Heckflosse "Codine" che, a loro volta, affondano le loro radici addirittura nella Simplex del 1901).

Partendo dalla linea, questa riprende lo stile di altri modelli Mercedes già presentati (CLS ed E) ma lo reinterpreta in un'eleganza, sobrietà e signorilità difficili da trovare oggi in una vettura moderna. La compattezza e il disegno molto raccordato e armonioso poi, ne dissimula le dimensioni piuttosto importanti (i passi disponibili sono due, per lunghezze totali di 5140 mm per la "Corta" e 5290 per la "Lunga"). Sotto il cofano niente soluzioni "al limite" come propulsione elettrica o altro, bensì i più efficienti dei 3 litri 6 cilindri in linea di Casa, benzina o diesel. I primi, considerati "ibridi leggeri" (alternatore-starter a 48 Volt e sovralimentazione supplementare con compressore elettrico per sopperire ai - già ridottissimi - ritardi del turbocompressore "meccanico") con potenze di 367 e 435 CV; i secondi turbocompressi da 286 e 330 CV. Per tutte cambio automatico a 9 rapporti. Più avanti arriveranno le potenti V8, le ibride leggere diesel e le ibride plug-in benzina. Ma al di là delle prestazioni che sono comunque di tutto rispetto nonostante il peso (i 250 km/h autolimitati di velocità massima si raggiungono facilmente con tutte le motorizzazioni e si mantengono senza problemi), su strada la nuova Classe S è quanto di più tecnologico, sicuro e protettivo ci possa essere attualmente sul mercato: le versioni top hanno 4 ruote sterzanti, le sospensioni pneumatiche sono eccezionali nel non trasferire agli occupanti l'asperità della strada ma anche a rendere l'auto neutra in condizioni di alta velocità e curva (tra l'altro, in caso di urto laterale, alzano la vettura di 8 centimetri per proteggere gli occupanti e trasferire l'onda d'urto verso la parte bassa del pianale), l'isolamento acustico è totale, i fari a led sono "digitali", ossia proiettano sulla strada informazioni utili (limiti, divieti e approssimarsi di ostacoli) e l'auto è dotata di tutti i più moderni dispositivi ADAS di ausilio alla guida.

Come le antesignane, però, fulcro del nuovo progetto e della vettura sono gli interni, studiati ovviamente per la migliore esperienza di guida rilassante e totalmente assistita ma anche, essendo per lo più destinata a quest'ultimo scopo,alla conduzione di uno chauffeur. L'abitacolo diventa quindi "terzo luogo" tra casa e ufficio, dove continuare a lavorare o rilassarsi, con contenuti multimediali e di intrattenimento allo stato dell'arte: gli occupanti possono "governare" la vettura tramite l'ormai collaudato MBUX (Mercedes-Benz User Experience), che vanta fino a 5 schermi, i più importanti quelli davanti al guidatore, orizzontale e a centro plancia, verticale, in 3D e con realtà aumentata (la strada è mostrata realmente da telecamera a lungo raggio, ci sono animazioni e informazioni dinamiche), che fa a meno di ogni sorta di tasto fisico: tutto si comanda "touch screen" ma anche con la voce o semplicemente coi gesti di mani e testa. Ovviamente superbe le finiture, dei veri e propri lavori di cesello, realizzabili con diverse essenze di legno e pellami, con ispirazioni anche dall'architettura più raffinata e dalla nautica extralusso. Viaggiare sulla nuova W223 è un po' come essere in un centro benessere: luci soffuse e regolabili automaticamente secondo vari parametri compreso l'umore degli occupanti, profumazioni d'ambiente, airbag frontali per i passeggeri posteriori, e, fra gli optional più estrosi, le poltrone elettriche e massaggianti (19 motorini) approvate dell'associazione tedesca "Azione Schiena Sana". I prezzi vanno da poco più di 107.000 € a 153.000 €. I canoni del lusso in automobile, sono riscritti.

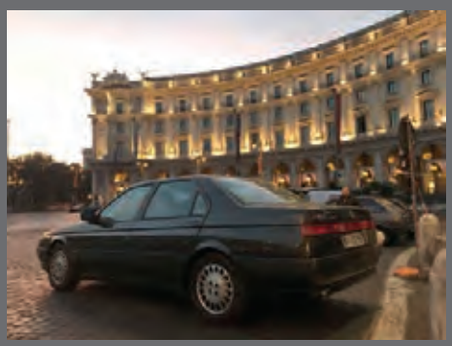
La W223, in primo piano, con alcune antenate. Dietro, a sinistra, da davanti W123 e W140; al centro W111; a destra, dal fondo, W116 e W109.

IL 46° PRESIDENTE DEGLI USA APPASSIONATO DI "CHEVY"

Pensate a un annuncio sui siti specializzati: "Chevrolet Corvette Stingray Convertible del 1967, unico proprietario, conservata con cura maniacale, perfettamente funzionante". Nulla di strano, direte voi, chissà quanti ne avrete letti di simili, ma se a questo aggiungessimo che si tratta dell'auto che è sempre stata di proprietà di Joe Biden, 46° presidente degli Stati Uniti d'America, che ha appena sfilato a Trump lo scettro di uomo più potente del mondo? Proprio così, questa stupenda auto è di sua proprietà da quando gli fu regalata da suo padre Joe Sr, titolare del più importante concessionario Chevrolet del Delaware (lo Stato dove si trova Wilmington, cittadina che ha dato i natali al Presidente, prima totalmente sconosciuta e balzata agli onori della cronaca nelle ultime settimane). La Stingray scoperta di Biden, che sembra appena uscita dal concessionario nella sua scintillante livrea verde bosco metallizzato, monta un grintoso V8 di 5.4 litri da 350 CV (L79 "327"), il più piccolo dei motori disponibili sulla C2, con cambio manuale a 4 marce. È una C2, seconda serie della Corvette lanciata nel 1962 e famosa, nella versione chiusa, per la coda fastback con lunotto separato in due settori. Biden non avrà più moltissime occasioni per guidare la sua Corvette perché la legge non prevede che il Presidente e i suoi familiari guidino le proprie auto su strade pubbliche.

CINEMALFA, QUANDO LE AUTO DEL BISCIONE SONO PROTAGONISTE

L'associazione "CinemAlfa" ormai da dieci anni si occupa di individuare vetture a marchio Alfa Romeo storicamente e filologicamente corrette per riprese, film, serie TV, videoclip musicali e, in generale, per produzioni di ogni genere. Partita da una piccola sede ospitata nella concessionaria Baccanelli di Treviglio (BG), l'associazione oggi consta di ben tre sedi in tutto lo Stivale (Lombardia, Puglia e Calabria, di prossima inaugurazione) oltre a un nutrito gruppo nel Lazio. Le pellicole nelle quali hanno fatto sì che le vetture del biscione diventassero protagoniste sono tantissime. Solo per citarne alcune: All the money in the world di Ridley Scott, Andrà tutto bene, Il Commissario Maltese, la fiction Era Santo, era uomo della Rai e la collaborazione per la presentazione di Noi e la Giulia, le fiction La strada dritta, Notti Magiche, Nero a metà, Il Collegio, Il Venditore di donne e gli spot per marchi importanti quali Enel, Sky, Automobile.it, Lavazza, Amazon e Velasca. Seguono, i documentari su Pier Paolo Pasolini e i progetti internazionali per l'inglese BBC, l'elvetica Kindston e gli Stati Uniti. In campo musicale, i videoclip di Edoardo Bennato, Deborah, Gemitaiz, Nina Zilli, Luca Dirisio, Sheikh e Mahmood, Carl Brave (caratterizzato dall'importante cameo di Carlo Verdone). Nel 2020 CinemAlfa è diventato partner di tappa della Mille Miglia (Treviglio, 25 ottobre, dove, per l'occasione è stato presentato anche il logo del decennale) e riconosciuto ufficialmente da FCA Group e dalle più importanti agenzia di stampa del settore.



Regazzoni, Catherine Blaton e Jacky Ickx.

LA SCALA DI TROPPO

UNA VITA VISSUTA AL MASSIMO QUELLA DI CLAY REGAZZONI, CHE NON PERSE LA SUA VERVE E IL SUO SPIRITO ALLEGRO NEMMENO QUANDO RIMASE INVALIDO

di Danilo Castellarin

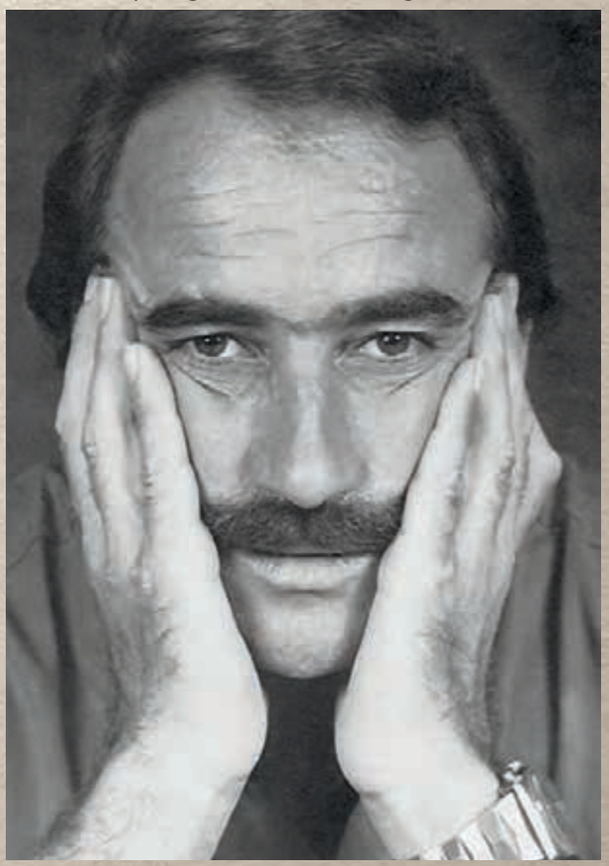
Regazzoni portato di peso con la sua sedia a rotelle lungo una scala che nessuno aveva previsto.

La prese con una risata fragorosa, come testimonia la foto pubblicata in questa pagina. Clay Regazzoni era stato invitato a Verona da un'importante associazione sportiva per la consegna dell'ennesimo riconoscimento. Gli organizzatori avevano pensato a tutto: ristorante panoramico che domina la città (situato sul celebre tracciato della Salita delle Torricelle, famosa gara del Novecento), ospiti illustri, menu stellato e immancabile sfilata di vip che facevano la fila per stringergli la mano. Dimenticarono un dettaglio: Clay si muoveva sulla sedia a rotelle dopo l'incidente di Long Beach 1980 e non poteva certo superare le barriere architettoniche (ventitré gradini) che separavano il parcheggio dal ristorante. Il primo impatto fu desolante. Clay scese dall'auto, una monovolume sulla quale aveva affrontato da solo il lungo viaggio da Monte-Carlo, dove viveva nel residence Millefiori, in rue de Genets. Arrivato a Verona e raggiunto il belvedere di Castel San Pietro, aveva parcheggiato e sistemato la carrozzina davanti alla porta dell'auto, con mosse allenate. Con un piccolo salto si era poi spostato dall'abitacolo sulla sedia a rotelle. Seguirono, per qualche minuto, sorrisi, pacche sulle spalle, complimenti. L'amara evidenza si presentò poco dopo: davanti a lui c'era una ripida scalinata in discesa, indispensabile per raggiungere la sala della riunione. Che fare? Poteva finir male. Perché alla condanna della paralisi si era aggiunta l'indifferenza di chi lo aveva invitato, quantomeno la scarsa accortezza, l'insensibilità. E un altro, al posto suo, Niki Lauda ad esempio, avrebbe anche potuto dire arrivederci e grazie.

La sequenza dell'incidente a Monte Carlo il 23 maggio del 1968 su Tecno F3.

Lui si mise a ridere. Prese il volto tra le mani, scosse la testa due o tre volte e poi, per rompere l'imbarazzo glaciale che aveva mortificato chi lo aspettava, disse a gran voce "Allora forza, chi mi porta giù?". Ci rimboccammo le maniche in quattro e con accortezza scendemmo la scalinata come avrebbero fatto gli inservienti del Pontefice con la sedia gestatoria. Qualcuno dei volonterosi urlò a gran voce "Viva Papa Clay". E l'incidente finì con una risata. "La paraplegìa non è la fine del mondo", disse Clay. "Io basto a me stesso e come me migliaia di paraplegici. Mi piacerebbe che la gente potesse vivere in pace, muoversi senza barriere architettoniche, non essere oppressa dalla burocrazia inutile. È da oltre vent'anni che ripeto queste cose. Purtroppo inutilmente". E aggiunse che quello che più lo infastidiva erano "le signorine degli aeroporti che, quando arrivo al check-in, mi guardano, sgranano un sorriso panoramico e mi chiedono 'Signore, ma viaggia solo?' e poi cercano con gli occhi l'accompagnatore". Parlandogli si capiva che era un uomo abituato alle emozioni forti, alle tinte decise. Uno che per scelta, carattere, provocazione, o forse solo per non morire, aveva sempre rilanciato la sfida, raddoppiato la posta, come in una partita a poker. Anche quando giocava contro un baro e lui lo sapeva. Dopo qualche minuto, superata la scala nemica, raggiunto in qualche modo il ristorante, e sistemata la carrozzina davanti a un tavolo imbandito in suo onore, mi disse che "uno corre proprio perché conosce l'importanza della sfida, altrimenti farebbe dell'altro", aggiungendo che "il rischio della vita e il pericolo della morte devono essere sempre presenti, se togli quello, finisce tutto e la noia ti travolge. Oggi la F1 non fa più sognare perché la tecnologia dei computer ha sostituito la fantasia dei piloti e per pagare la tecnologia servono i patrimoni colossali degli sponsor che poi controllano anche il sopracciglio del pilota davanti alle telecamere. Quando correvo io, c'erano sostanzialmente due forze in campo: le macchine e i piloti. Ma visto che le macchine non hanno la lingua, giornali e tivù cercavano i piloti per farsi raccontare storie, emozioni ed avventure che un uomo normale non avrebbe potuto vivere mai. Oggi le monoposto sono così sicure che non si fa mai male nessuno. La conseguenza è che i giovani piloti non hanno più la percezione del pericolo. Le gare di F1 non si corrono più nei caratteristici tracciati dei gran premi, ma in piste senza personalità, dove vanno tutti forte e anche se qualcuno si schianta non succede nulla, ne esce sempre in piedi perché ci sono vie di fuga dappertutto. Così viene meno la selezione ed emerge la mediocrità. La sicurezza è importante per il pubblico, i giornalisti, i fotografi, i commissari. Per i piloti è indispensabile il rischio. Nessuno mi ha mai obbligato a correre. L'ho sempre fatto per piacere mio, per scelta mia. Non è che Dio ha detto che la domenica, giorno di riposo, tutti devono correre. Chi corre sa a che cosa va incontro. Forse è per questo motivo che oggi le gare mi annoiano. Accendo la tivù, butto l'occhio pigramente, ma se non succede un botto alla partenza mi addormento come un ghiro. Chi ha vissuto un'epoca come la mia, difficilmente si adatta a questa nuova realtà. Non c'è più sport, c'è solo business. Qualche fallimento qua e là, strani personaggi che girano e tanti, tanti soldi che non si sa bene da dove arrivino. Le macchine non si vedono mai da vicino e i piloti dicono sempre le stesse cose, come piccoli robot". Così viveva e correva Clay Regazzoni.

Nel 1977 Regazzoni approdò alla Ensign. Tornerà con Mo Nunn nel 1980, fino al giorno dell'incidente a Long Beach.

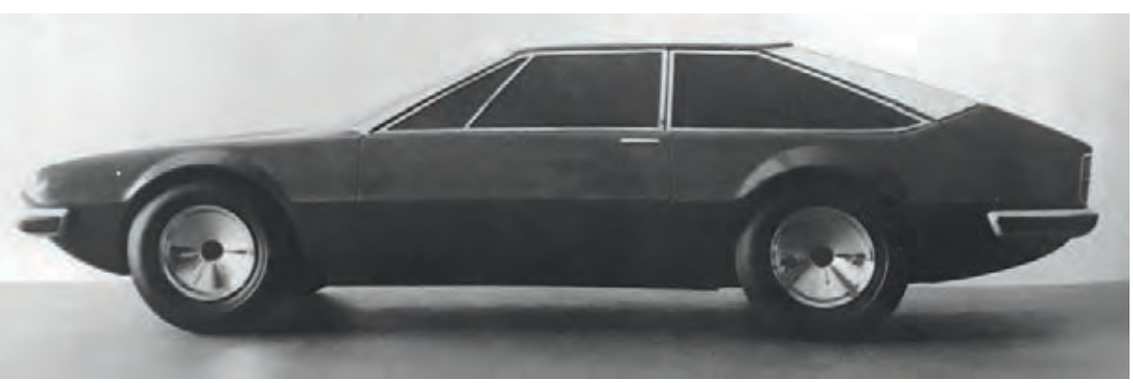


SENZA COMPLESSI

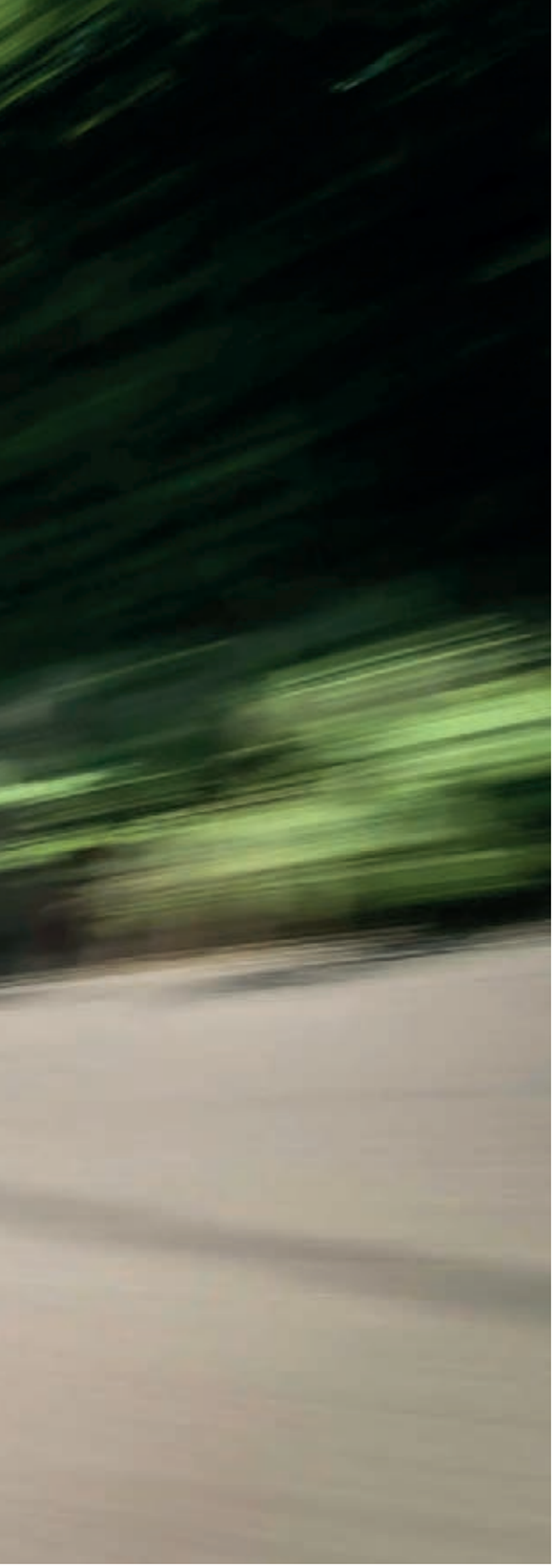
PIÙ LENTA DELLA ESPADA E MENO AFFASCINANTE DELLA MIURA, LA JARAMA VERRÀ PREMIATA PER L'AGILITÀ E PER ALCUNE SOLUZIONI STILISTICHE INTERESSANTI

di Luca Marconetti - foto Archivio Lamborghini

La Jarama ha molti stilemi delle GT di Lusso disegnate da Gandini in quel periodo: la Fiat Dino ma soprattutto la Iso Rivolta Lele. Alcune soluzioni invece arrivano da concept come Carabo e Montreal '67.



A sinistra, il modellino del prototipo. Il terzo montante a contrasto sarebbe stato sostituito da quello in tinta. A destra, due immagini del prototipo definitivo per il Salone di Ginevra del 1970: si notano gli indicatori di direzione anteriori sotto il paraurti (poi inglobati sulla modanatura in gomma) e i proiettori posteriori a elemento unico, "tipo Dino". Questi poi diventeranno a doppio elemento per parte, gli stessi della De Tomaso Deauville.



La fine degli anni '60 per Lamborghini è un periodo di grande spolvero. A trainare la fama del marchio che ormai è mondiale, è sicuramente la Miura ma il suo portentoso V12 troverà applicazione anche in un secondo modello, la estrosa 4 posti (comodi) Espada del 1968. Costante poi è l'evoluzione delle linee delle Lamborghini, grazie soprattutto alla stretta e proficua collaborazione con Bertone che porta, non solo alla nascita della Miura e della Espada ma anche alla presentazione di un prototipo innovativo come la Marzal, una delle auto più stupefacenti del carrozziere piemontese, in grado di svelare soluzioni visionarie che troveremo poi in un futuro a lungo termine. Infine, non va dimenticata la ricerca tecnica, uno degli elementi che più stanno a cuore a Ferruccio Lamborghini, determinato a far sì che le sue vetture siano sempre al top: è il momento in cui, accanto a Bob Wallace, arriva un altro personaggio che legherà indissolubilmente il suo nome alla Casa di Sant'Agata Bolognese, Valentino Balboni. Siamo nell'aprile del 1868 e, dopo un periodo di apprendistato, Balboni avrebbe affiancato Wallace per poi sostituirlo. Il loro lavoro, quello del collaudatore, per Lamborghini, è il più importante ed è quello che lui tiene più in considerazione per deliberare una vettura.
In questo clima fervente e positivo, il rinnovamento della gamma, affianco a Miura ed Espada, passa attraverso la sostituzione della Islero, la classica 2+2 a motore anteriore che, nel suo disegno generale impostato da Mario Marazzi, tradisce ancora qualche rimando alla 400 GT (oltre a non rispettare le sempre più stringenti norme antinquinamento USA, mercato cruciale per Il Toro). Il nuovo modello dovrà essere ispirato alla Espada ma presentare una linea ancora più sobria e senza fronzoli, in grado di esprimere muscolosità e aggressività solo nei punti giusti, un abitacolo lussuoso e luminoso. L'obiettivo poi, è ovviamente quello di non erodere mercato alla Miura.

LA JARAMA 400 GT 2+2 (1970-1972)

È su queste basi che il "solito" Marcello Gandini per Bertone, si mette al lavoro per accontentare Lamborghini nel realizzare un nuovo modello che rispecchi le caratteristiche della sua categoria prediletta, quella delle GT 2+2. Ne verrà fuori un disegno non sportivo ma da vettura di lusso ad alte prestazioni, totalmente diverso da qualsiasi altra "Lambo" vista finora, eppure inseribile in un family feeling di massima, caratterizzato dal frontale largo e molto orizzontale, dalla linea di cintura bassa e dalla coda fortemente spiovente. A influenzare tutto il disegno è la spessa piega che percorre l'intera fiancata, generando un disegno a diedro, caratteristica che aumenta la sensazione di lunghezza e imponenza della vettura. Il padiglione è invece reso leggero da montanti sottili, vetri quasi piatti e ampia visuale mentre, a garantire la sportività che una Lamborghini deve sempre esprimere, in un modo o nell'altro, ci pensano le enormi ruote da 15" con pneumatici 215/70 e cerchi con gallettone della Miura, iscritti per altro in muscolosi passaruota che occupano la fiancata in tutta la sua altezza, elemento stilistico che avrebbe trovato ampia applicazione almeno 30 anni dopo e oggi diffusissimo.
Il quel periodo Gandini non ha lavorato solo per Lamborghini ma ha anche presentato due prototipi destinati a entrare nella leggenda, le Alfa Romeo Carabo, su base 33 Stradale e Montreal, presentata per la prima volta all'Expo universale della omonima città canadese ed entrata in produzione nel 1972. Di queste, alcune soluzioni le vedremo anche sulla Jarama, specialmente caratteristiche della Montreal: i proiettori anteriori parzialmente coperti da palpebre abbattibili in caso di accensione, le due prese d'aria Naca ai lati del cofano motore e i lunghi sbalzi (che anche sulla Montreal di serie l'avrebbero resa, secondo qualcuno, un po' sgraziata ma sicuramente molto aggressiva).

In alto, il confronto fra proiettori spenti (con paratia parziale alzata) e accesi (paratia abbassata). La stessa soluzione si vedrà poi sulla Montreal di serie.
La Jarama GT, considerata la "prima serie", si riconosce dalla GTS per l'assenza della grossa presa d'aria sul cofano, per quelle sopra ai parafanghi e per i cerchi con gallettone "tipo Miura".
Sotto, gli interni, opulenti ma non molto curati e con la strumentazione disposta in modo disordinato. Degli interni fotografati oggi, il tunnel di cambio e trasmissione domina l'abitacolo, anche col calore, tanto che il condizionatore d'aria sarà offerto di serie.

La coda "fastback" senza soluzione di continuità levigata e senza fronzoli, invece, sembra evolvere lo stile scelto per la Fiat Dino, riconoscibile soprattutto nella parte bassa della coda tagliata di netto e con grandi fari rettangolari e, soprattutto, quello dalla GT Iso Rivolta Lele, alla quale la Jarama si rifarà parecchio, specialmente nel frontale, nel profilo laterale e in quello della zona tetto/lunotto/baule.

Il nome scelto da Ferruccio rimane sempre nel classico ambito del suo segno zodiacale ma, sta volta, non riprende una razza di tori bensì una zona della Spagna dove questi si allevano ("feudo" impiantato all'inizio del XIX secolo da don Vincente José Vasquez), per altro la stessa che ospita il circuito del GP di F1 iberico: Jarama.

Anche sotto il vestito - comparto per la prima volta interamente affidato a Paolo Stanzani, dopo la partenza da Sant'Agata dell'ingegnere capo Giampaolo Dallara - troviamo novità e conferme. Fra le prime sicuramente il telaio sensibilmente più corto di quello della Espada, ben 27 cm (238 cm invece che 265) e perfino 7 cm in meno di quello della Islero; fra le seconde l'ormai inossidabile P400 V12 da 60^ di 3.929 cm^3 della Miura, dotato di 2 alberi a camme in testa per bancata, 24 valvole, alimentato da 6 carburatori doppio corpo Weber 40DCOE e qui montato anteriore longitudinale. È in grado di erogare 350 CV a 7500 giri/min e una coppia di 394 Nm a 5500 giri/min. Sono gli stessi valori della Espada ma qui, complice la linea monolitica e nonostante il peso ridotto, non permetteranno uguali prestazioni (comunque molto sopra la media all'epoca, anche per una GT): la Jarama infatti fa circa 20 km/h in meno mentre i 260 km/h dichiarati sono ben lontani dalle rilevazioni dei giornali dell'epoca (che si fermano a 238 km/h).

Il resto della meccanica prevede le stesse raffinatezze delle sorelle: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, 4 freni a disco autoventilati Girling, cambio manuale a 5 rapporti.

Curiosa è la seconda ventola di raffreddamento, da azionare nel traffico (anche se poco pratica, poiché costringe a tenere sempre sott'occhio la temperatura del liquido refrigerante, roba da auto per la pista più che per una GT elegante)

Gli interni, nonostante risultino un po' sommessi rispetto a quelli di Miura ed Espada, sono comunque rivestiti in pelle e moquette mentre volante e pomello leva cambio sono in legno. La plancia piuttosto massiccia, si compone di un "mensolone" dove sono disposti parte dei comandi. Incassata sotto una spessa palpebra la strumentazione, un po' disordinata e poco visibile in curva poiché coperta dalle mani o dalle razze del volante e da una sezione centrale con la pulsantiera e le bocchette del condizionatore d'aria, offerto di serie mentre, fra gli accessori, il raffinato doppio tettuccio apribile in due pannelli di acciaio (le Jarama che ne saranno dotate si contano sulle dita di due mani).

L'auto viene presentata sotto forma di prototipo marciante al Salone di Ginevra del marzo 1970 e in versio-

In alto, da sinistra, le prese d'aria Naca divennero una firma del Gandini di quel periodo. Il raffinato doppio tetto apribile disponibile come accessorio.
Sopra, la Jarama GTS del 1972: ha fendinebbia, ampia presa d'aria anteriore e tergicristalli orientati entrambi a sinistra e non dal movimento incrociato.
A destra, dall'alto, sulla fiancata appaiono nuove prese d'aria in cima al parafango e i cerchi in lega a 5 bulloni della Espada. Gli interni rinnovati più sportivi.

ne definitiva a quello di Parigi dello stesso anno, in autunno, dove appare con poche modifiche limitate per esempio agli indicatori di direzione inseriti sulla fascia in gomma ai lati del paraurti anteriore e non sotto. Su strada, dove i 100 litri del serbatoio tendono a svuotarsi piuttosto in fretta (si fanno 3,5 km con un litro ad andature autostradali) la Jarama viene giudicata più agile e maneggevole - grazie all'inedito passo corto - che veloce, anche se il sound e il "tiro" del V12 sono sempre entusiasmanti e coinvolgenti.

LA JARAMA GTS (1972-1976)

Il 1972 non è un anno facile per Ferruccio che, stanco delle continue crisi sindacali e delle rivendicazioni operaie negli stabilimenti, cede la sua azienda di trattori alla Same e all'imprenditore svizzero Rossetti il 51% delle quote del settore auto. È finita un'era ma Lamborghini continuerà a costruire vetture prestasti. Su questa scia la Jarama viene aggiornata nella sua edizione GTS (presentata come da tradizione al Salone di Ginevra, in questo caso del 1972), caratterizzata da un motore più potente in grado di erogare 365 CV a 7500 giri/min, capaci di spingerla a 250 km/h e finalmente, abbinare a maneggevolezza e tenuta di strada, esuberanza e allungo da vera V12.

Esteticamente appaiono alcuni elementi sportiveggianti che però rovinano un po' la pulizia della linea: una vistosa presa d'aria orizzontale sul cofano motore, prese d'aria rettangolari sui parafanghi e cerchi in lega della Espada a 5 bulloni in luogo dei precedenti ben più "romantici" a gallettone della Miura. Rivisti anche gli interni, più moderni e dinamici, con inserti in alcantara antiriflesso e alluminio mentre i sedili anteriori sono più sottili, per aumentare lo spazio agli occupanti posteriori. Ancor più completa la dotazione, che ora include anche il servosterzo mentre è disponibile un cambio automatico Chrysler a 3 rapporti. La Jarama sarebbe stata prodotta in sole 327 unità, 177 GT (compreso l'esemplare unico fatto realizzare da Bob Wallace in alluminio e con motore da 380 CV) e 150 GTS.

Non avrà eredi, sarà l'ultima V12 Lamborghini a motore anteriore (se si esclude il fuoristrada LM002), oltre a essere l'ultima deliberata da Ferruccio. ■

Valentino Balboni con le Lamborghini Countach LP400, LP400s, LP5000 e 25° Anniversario.

LAMBORGHINI E BERTONE
UNA GRANDE COLLABORAZIONE

L'INCONTRO QUASI CASUALE TRA IL FAMOSO COLLAUDATORE LAMBORGHINI, VALENTINO BALBONI E IL RESPONSABILE DELLA COMUNICAZIONE BERTONE, GIANBEPPE PANICCO

di Roberto Valentini

Negli anni Sessanta irrompe sulla scena dell'industria automobilistica Ferruccio Lamborghini, con le sue granturismo che fanno concorrenza ai più affermati Marchi della Motor Valley, Ferrari e Maserati, in primis.
La leggenda racconta di come la nascita delle automobili Lamborghini sia dovuta a uno screzio che Ferruccio Lamborghini aveva avuto con Enzo Ferrari. La realtà ha poi portato alla creazione di automobili per la passione per la meccanica che ha da sempre animato il suo fondatore, unitamente alla voglia di affrontare nuove, stimolanti sfide industriali.
Uno dei momenti più importanti della storia della Casa di Sant'Agata Bolognese è l'incontro con Nuccio Bertone, dal quale nasce un'icona delle granturismo italiane come la Miura, disegnata da Marcello Gandini e progettata da Giampaolo Dallara e Paolo Stanzani.
Ed è proprio intorno a una Miura che La Manovella ha fatto incontrare due protagonisti del fortunato matrimonio tra Lamborghini e Bertone: il mitico collaudatore della Casa del Toro, Valentino Balboni e il responsabile della Comunicazione Bertone, Gianbeppe Panicco. Una caratteristiche che unisce entrambi i personaggi è la grande fedeltà alle rispettive aziende con militanze da record. Balboni è stato assunto come apprendista il 21 aprile 1968 e ha proseguito quasi ininterrottamente la sua collaborazione anche dopo aver raggiunto la pensione, nel 2008. Panicco è stato assunto in Bertone lo stesso anno e vi ha lavorato fino al 1996 con compiti di relazioni esterne e rapporti con la stampa.
Due lunghe militanze nelle quali i due personaggi si sono guadagnati la fiducia dei rispettivi titolari, raccogliendone nel corso degli anni molte confidenze. Confidenze che sono in buone mani, vista la grande professionalità che entrambi continuano a mantenere.
Però, nel colloquio tra i due personaggi sono emersi i ricordi che li legano. Lo sviluppo di certi modelli, gli incontri tra Ferruccio Lamborghini e Nuccio Bertone per la progettazione e lo sviluppo delle vetture che hanno permesso alla Casa di Sant'Agata di entrare nel mondo elitario dei costruttori di supercar.
La Miura rappresenta l'inizio di una grande collaborazione. Come è noto, il tutto nasce dall'esposizione al Salone di Torino del 1965 da parte della Lamborghini del telaio P400, progettato da Giampaolo Dallara e Paolo Stanzani, attorno al quale Bertone, attraverso Marcello Gandini, costruisce la carrozzeria della Miura.
Ed è proprio la Miura l'automobile con la quale sia Balboni, sia Panicco iniziano le rispettive carriere, visto che nel 1968 la granturismo è nel pieno del suo successo commerciale. Balboni si fa da subito notare all'interno dell'azienda, affiancando il pilota-collaudatore Bob Wallace in un periodo nel quale c'è molto fermento e voglia di fare, soprattutto perché con Bertone c'è grande intesa e voglia di proporre prodotti innovativi.
Panicco, dal canto suo, si trova a gestire numerose presentazioni ai saloni, dove la Bertone espone soprattutto concept-car. Un lavoro che prevede ritmi serrati, per riuscire a organizzare i servizi fotografici all'ultimo minuto, con le ultime modifiche sui prototipi.
I modelli che rappresentano anche dal punto di vista dello stile un salto generazionale importante sono la Lamborghini Urraco del 1970 e, soprattutto la Countach.

L'incontro tra Valentino Balboni e Gianbeppe Panicco, per moltissimi anni responsabile della comunicazione Bertone.
Ancora oggi Balboni si entusiasma per i restauri delle Lamborghini. Qui sotto, insieme a uno dei tecnici che ha lavorato nella fabbrica di Sant'Agata Bolognese.

Balboni applica il chip di riconoscimento di questa Miura il cui proprietario ha chiesto la app di My Classic.

Balboni al volante della Miura, la sua vettura preferita.

Nel 1975, quando Wallace lascia l'azienda, Balboni ne assume il ruolo di responsabile dello sviluppo e dei collaudi dei nuovi modelli. Nell'ultimo periodo si è visto sovente con i responsabili della Bertone, che hanno realizzato il prototipo Bravo, presentato nel 1974. È un avveniristico esercizio di stile, che trova però un'applicazione tecnica con una serie di collaudi dinamici per verificare alcune soluzioni, come i flussi aerodinamici interni ed esterni, con l'intento di preparare il modello sostitutivo della Urraco. Dei collaudi si occupa ovviamente Balboni e i viaggi da Grugliasco (sede della Bertone) a Sant'Agata Bolognese di Panicco si fanno sempre più intensi. L'auto non avrà un seguito, ma il prototipo, perfettamente funzionante, sarà utilizzato di tanto in tanto dallo stesso Panicco per impressionare gli ospiti in visita alla Carrozzeria.

Balboni lavora quindi sulla Countach S, il cui sviluppo avviene in un clima difficile, con la Lamborghini in amministrazione controllata. A curarne lo sviluppo tecnico è chiamato Giampaolo Dallara, con Balboni incaricato dei collaudi. Secondo lui l'auto pativa un po' le dimensioni del motore e il suo posizionamento che alzavano il baricentro della vettura rendendola meno agile e stabile in curva. Ma il lavoro di messa a punto porta a creare una vettura meno estrema, ma più al passo con tempi, che coniuga l'esuberante sportività, con un maggiore confort. Per chi desidera però prestazioni pure, viene proposta nel 1983 la Countach LP500 S, che supera il muro dei 300 km orari.

Tra i prototipi che vedono coinvolte la Bertone e la Lamborghini c'è la Athon, presentata a Torino nel 1980. Si tratta di una roadster estrema, con la meccanica della Lamborghini Silhouette. Il

La Lamborghini Gallardo LP550-2 Valentino Balboni edition.

prototipo è funzionante, ma non troverà uno sbocco nella produzione di serie. Lo trova invece la Jalpa, modello di accesso alla gamma Lamborghini negli anni Ottanta.

LA GALLARDO LP550-2 VALENTINO BALBONI

Pur con diversi assetti societari, Valentino Balboni riesce a farsi apprezzare non solo per le sue doti di collaudatore, ma anche per le sue capacità di comunicatore. Oltre all'italiano, Balboni parla inglese e tedesco e prende parte alle presentazioni alla stampa dei modelli, durante le quali spiega i segreti della guida sportiva.
Il suo lavoro è molto apprezzato, tanto che nel 2009 viene allestita la serie speciale "Gallardo LP550-2 Valentino Balboni", a tiratura limitata, con la sola trazione posteriore e non integrale come nella versione di serie. Una vettura costruita secondo le preferenze di Balboni, che ha sempre amato domare la potenza trasmessa sull'asse posteriore.
Anche dopo la pensione, Balboni continua ad occuparsi di Lamborghini e, oggi, anche del loro restauro. Ed è proprio di fianco a una Miura in fase di ultimazione che lo abbiamo incontrato, insieme a Gianbeppe Panicco
"Le Lamborghini sono tutte nel mio cuore - ha detto Balboni - *ma la Miura è quella che mi suscita più emozioni. Con la Miura ho iniziato a fare il collaudatore e ho imparato il mestiere da un grande pilota come Bob Wallace. Ogni modello però ha le sue caratteristiche che lo rendono unico".*

- Il modello più impegnativo?
"Sicuramente la Countach LP400, perché abbiamo dovuto coniugare la tecnologia dell'epoca, seppur la migliore, con un modello molto avanzato".

- Il ruolo del collaudatore?
"Il collaudatore era il tramite con gli ingegneri per trasmettere sensazioni e raggiungere il punto ideale di messa a punto per la clientela. Le Lamborghini sono auto molto potenti, difficili da guidare, e compito del collaudatore è suggerire agli ingegneri cosa fare per trovare il modo di renderle docili senza svilirne prestazioni e aggressività".

- Valentino Balboni oggi:
"Come allora mi diverto ancora a guidare, a restaurare e curare le Lamborghini, a parlare con collezionisti e appassionati. Perché la Lamborghini uno ce l'ha nel cuore, è una passione che cresce con gli anni, che mantiene giovani".

Attualmente Balboni è consulente di MyClassic, per una serie di servizi rivolti ai collezionisti di auto d'epoca. Il proprietario potrà visualizzare attraverso un'app tutti i dati, foto, video e audio della propria vettura. In particolare potrà seguire real time le fasi del restauro e in futuro potranno essere registrate anche tutte quelle azioni che generano un aggiornamento significativo della storia del veicolo come manutenzione, partecipazione agli eventi e cambio proprietà.
MyClassic fa parte di MyLime, che opera nel mercato dei beni di lusso, sviluppando una piattaforma di digital asset management, grazie alla quale i dati di prodotto sono notarizzati in blockchain. L'azienda si è specializzata nell'anticontraffazione, nella tracciabilità e più in generale nel mantenere/preservare il valore nel tempo, attraverso l'aggiornamento puntuale della storia o meglio dell'evoluzione dello stato del manufatto.

La 24 HP "regna" nell'intero Museo Alfa Romeo "La Macchina del Tempo" di Arese.

LEGGENDA DA QUI

NEL 1910, GIUSEPPE MEROSI PROGETTA E FA REALIZZARE LA 24 HP. SUL FRONTALE IL SIMBOLO DEL BISCIONE MA, PER IL MOMENTO, LA SOLA SCRITTA "ALFA". È LA GENESI DI UNA STORIA TUTTA ITALIANA, FATTA DI PASSIONE, TECNICA E "CUORE SPORTIVO". CONCLUDIAMO LE CELEBRAZIONI PER I 110 ANNI DELL'ALFA ROMEO ANDANDO AI SUOI ALBORI, CON LE PRIME VETTURE DELLA "ANONIMA LOMBARDA FABBRICA AUTOMOBILI"

di Luca Marconetti

Giuseppe Merosi nel 1900 divenne direttore tecnico alla Orio & Marchand. Qui è fotografato sulla vetturetta 5 HP del 1899 (primo da destra). Sempre da destra verso sinistra, Bartolomeo Orio, Emilio Laporte e Torquato Borsi. A destra, spot della Darracq italiana dove si pubblicizza la 10 HP 2 cilindri.

Una Darracq con carrozzeria torpedo custodita nei locali della Collezione Alfa Romeo presso il Museo di Arese.

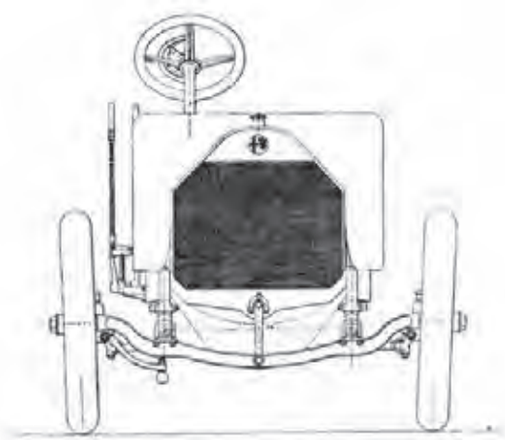
In pochi sapranno che le origini dell'Alfa Romeo vanno fatte risalire a prima del 1910 - esattamente nel 1906 - e in una zona geografica piuttosto lontana da Milano, un luogo che, nella storia del Marchio del Biscione, sarebbe tornato con sistematicità almeno in altre due occasioni: stiamo parlando di Napoli. Nel suo territorio, infatti, una Casa automobilistica francese, la Darracq, decide di impiantare uno stabilimento per l'assemblaggio di vetture dedicate al mercato italiano. La Darracq, all'epoca, è, per volumi di produzione seconda solo alla De Dion Bouton, per capitale la prima in assoluto. I suoi modelli, per i pochissimi che possono permetterseli, sono piuttosto apprezzati e potranno esserlo anche dalla clientela italiana, per la quale, si prevede, la fabbricazione di 600 vetture all'anno, numeri in grado di animare non poco un mercato ovviamente ancora di nicchia. La scelta di Napoli è condizionata dalla cordata di imprenditori e finanzieri, appunto partenopei, che ispirano fiducia alla dirigenza francese. Tutto sembra funzionare ma il problema di Napoli, ben presto, risulterà essere un altro: la totale mancanza di maestranze capaci di reggere certe mansioni e l'insufficienza di un indotto efficace. Ma tutto ormai è pronto per aprire in Italia e, in gran fretta, si decide di andare tutti a Milano, decisamente più industrializzata della capitale borbonica ai piedi del Vesuvio: con buona pace degli investitori napoletani, la Darracq italiana apre i battenti nella zona del Portello, non lontano dal centro meneghino.

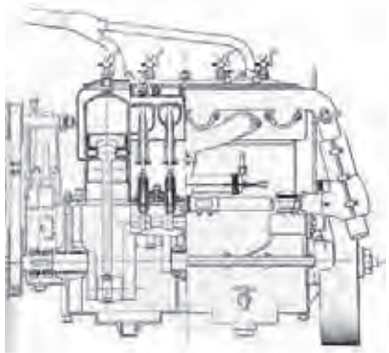
Ci si sarebbe messa la crisi economica del 1907, invece, a dare un'ulteriore spallata alla povera Darracq, obbligata a procrastinare l'assemblaggio delle prime automobili all'anno successivo e, soprattutto, farlo costretta a mantenere standard qualitativi ben più bassi rispetto a quelli degli omologhi modelli prodotti in Francia. Così, scelta la versione, i clienti iniziano ad andare a comprare le proprie Darracq in Francia. La dirigenza della Darracq italiana però, non si dà per vinta: nel 1909 prende le redini dell'impresa il cavalier Ugo Stella, personaggio di spicco dell'ambiente imprenditoriale e industriale milanese e influente nelle istituzioni. Ma di fronte a lui si aprirà una triste realtà: i 61 esemplari costruiti in più di un anno, sono una cifra infinitesimamente più bassa di quella che il moderno stabilimento Darracq è in grado di fare.

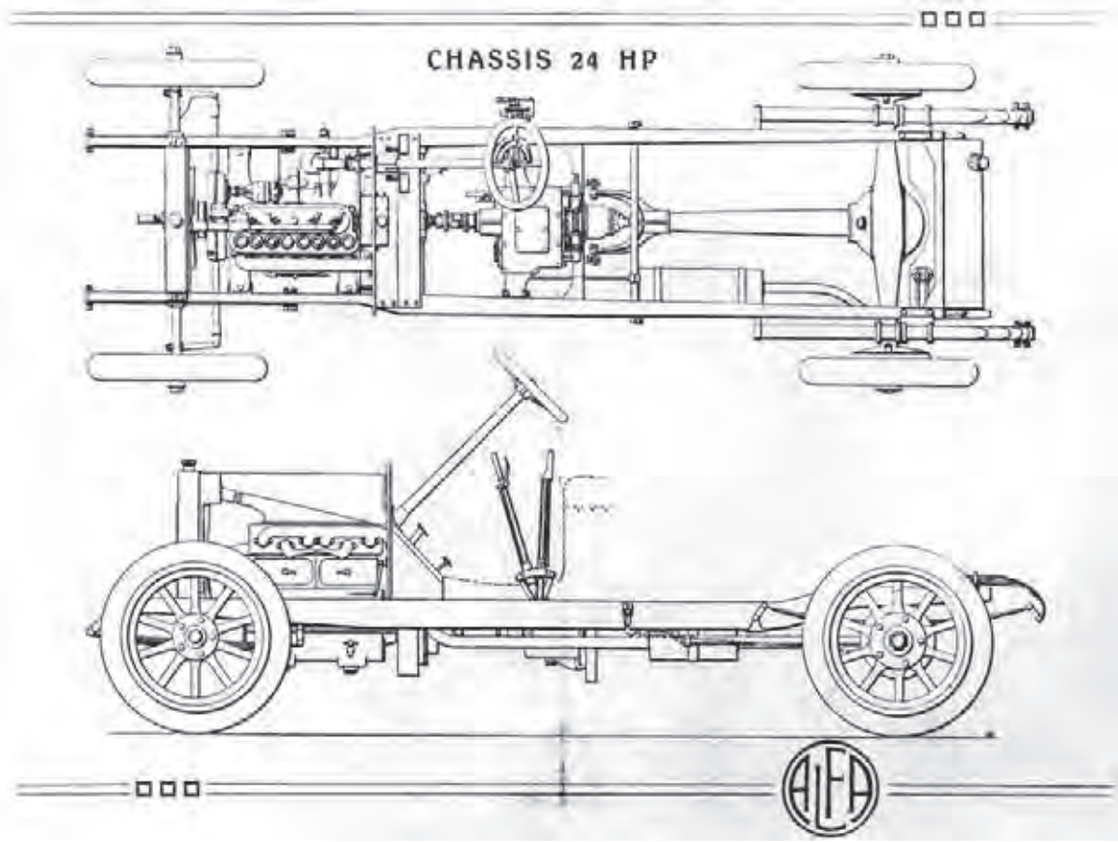
LA 24 HP (1910-1914)

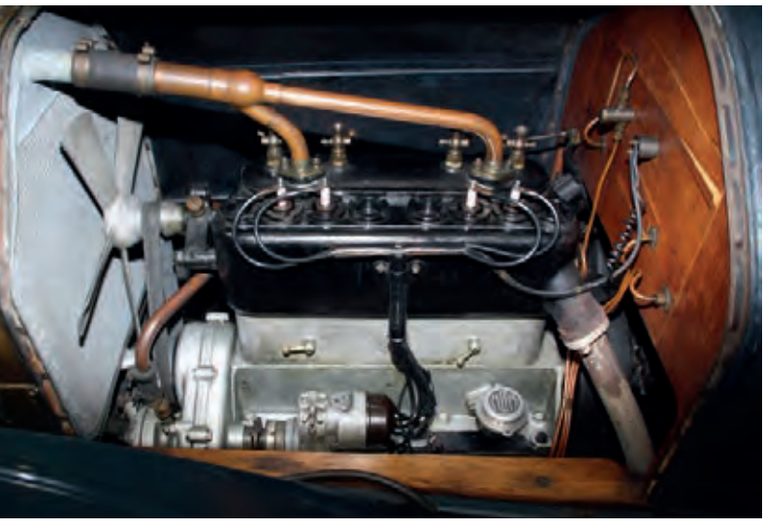
Al Portello infatti, attrezzi e macchinari sono allo stato dell'arte. Ma non solo, questo ha a disposizione tecnici volenterosi e preparati, in grado di rendere sicuramente di più. Stella si rende quindi conto che è necessario girare pagina, ripartendo proprio dalle automobili, e farlo "massicciamente": nel giro di pochi mesi affida a Giuseppe Merosi e alla sua squadra il compito di costruire non solo un nuovo modello ma un'intera gamma di vetture in grado di soddisfare quella esigentissima clientela scontenta.

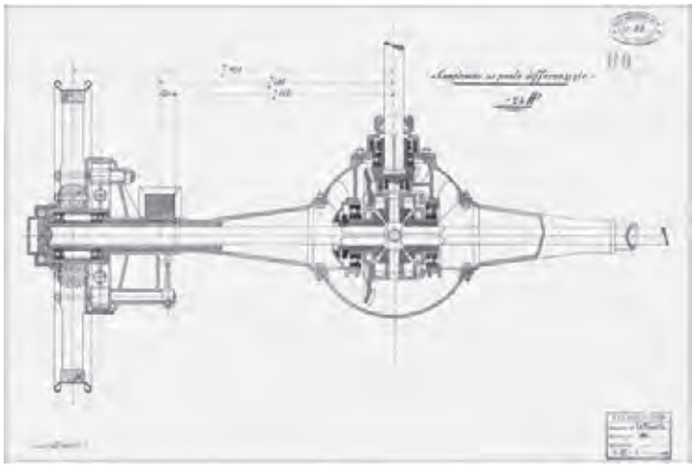
Lo stabilimento Darracq del Portello dove verrà istallata anche la A.L.F.A. A destra, la 24 HP del Museo Alfa Romeo, carrozzata da Castagna, eccezionalmente col cofano aperto (in occasione dell'evento "Cofani aperti" che si tiene ad Arese un giorno l'anno). L'auto fa parte del primo lotto di produzione, riconoscibile per i magnoni anteriori lunghi.











Sopra, in senso orario, vista frontale del telaio della 24 HP. Vista laterale e dall'alto. Si possono notare i due longheroni con traverse di lamiera d'acciaio a C, le balestre posteriori a ¾ d'ellisse, la trasmissione inserita nel tubo di spinta solidale col ponte posteriore. Nello spaccato tecnico del motore possiamo riconoscere i collettori, che nell'immagine risultato celati dal coperchio della testa (soluzione molto raffinata), i rubinetti sulla testata, i cilindri a tetto piatto con biella lunghissima e le valvole laterali con albero nel basamento.
A sinistra: per l'epoca, il motore monoblocco è una novità assoluta. I condotti di aspirazione e scarico sono entrambi da una parte, poi avrebbero interessato entrambi i lati. Sotto, spaccato del differenziale posteriore.

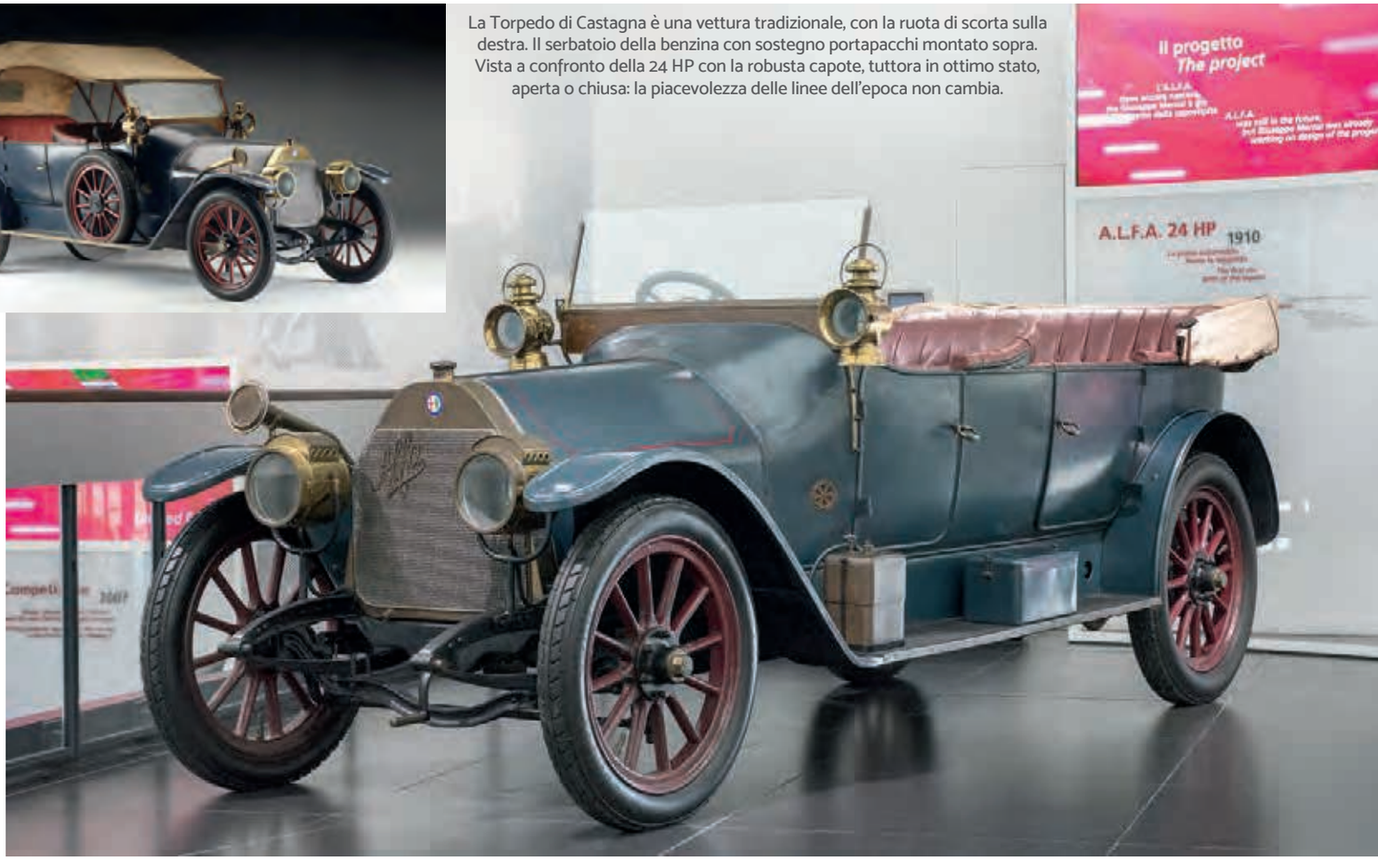
Il primo progetto al quale Merosi si mette al lavoro è quello che sarebbe poi stato definito "di punta", ossia un veicolo robusto, affidabile, ben costruito, razionalmente pensato e concepito come "bandiera" di una produzione innovativa e inedita, in grado di mutare radicalmente l'immagine della fabbrica del Portello e portarla a un percorso di affermazione finalmente positivo (chissà se nella mente di Stella c'è già l'idea che sarebbe stata l'auto capostipite di una storia tanto leggendaria). Si tratta della 24 HP del 1910, denominazione desunta dalla potenza seguendo la scala inglese, come di convenzione all'epoca: in realtà la vettura, essendo de facto la prima prodotta autonomamente dall'azienda milanese, sarebbe stata da tutti ricordata come "Alfa", non solo perché modello d'esordio dell'Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (A.L.F.A., nuovo nome dato alla Darracq italiana) ma anche perché, nell'alfabeto greco, l'alfa è la prima lettera e, in molte culture e religioni, simboleggia l'inizio del tutto.
Giuseppe Merosi, tecnico valente (ne parliamo nel box a lui dedicato) decide di partire dal telaio: questo risulta essere di fattura tradizionale, ossia basato su due spessi longheroni longitudinali in lamiera di acciaio stampata con sezione a C, ai quali vengono unite per chiodatura delle traverse, l'intero sistema sospensivo, la meccanica e, ovviamente, la carrozzeria, all'epoca non eseguita dall'azienda co-

Finezze di grande pregio all'interno del vano motore, il tappo di rabbocco dell'olio motore. Uno dei grandi proiettori anteriori ad acetilene. Il serbatoio dell'acetilene per i fari, posizionato sulla parte anteriore della pedana sinistra. Il marchio del produttore dei fari.

struttrice ma commissionata dai facoltosi proprietari ad atelier esterni. La scelta della lamiera d'acciaio, come possiamo leggere dallo stesso libretto di uso e manutenzione della vettura, "può portare qualunque tipo di carrozzeria", sia essa una torpedo classica o una guida interna, una sportiva spider due posti o perfino una lussuosa Landaulet. Affidabile e già ben collaudato nel mondo delle ditte pioniere dell'automobile l'apparato sospensivo, affidato a due balestre semiellittiche montate su un assale all'anteriore, due mezze molle a foglia larga e due balestre a ¾ di ellisse montate sul ponte posteriore sovrastante la trasmissione. Proprio quest'ultimo è uno degli elementi più moderni del telaio 24 HP, poiché declinato in una struttura rigida in scatolato d'acciaio. Il tutto è ancorato allo chassis per snodi con bulloni grassatori. In configurazione normale il telaio ha un passo di 3.200 mm, 60 mm più di una Fiat Tipo 3 di pari cilindrata e lignaggio ma, per l'equipaggiamento con carrozzerie tipo "racer" (indicativamente a" Deux Baquets"), viene subito reso disponibile un telaio accorciato a 2.700 mm di passo.
Il motore che viene progettato per la 24 HP è un monoblocco (innovazione importante, all'epoca) in ghisa 4 cilindri in linea di 4.082 cm^3 a valvole laterali (2 per cilindro) con albero a camme nel basamento che comanda punterie regolabili. Stupisce, oggi, notare il disegno molto allungato delle bielle con pistoni a cielo piatto ma, con tale configurazione e alimentata da un carburatore singolo (in bronzo, ancora costruito su brevetto Darracq), la 24 HP raggiunge effettivi 42 CV a 2200 giri/min, dieci in più della Fiat Tipo 3, che le permettono di raggiungere la - all'epoca - favolosa velocità di 100 km/h. Sulla testata sono ben visibili i rubinetti per facilitare l'avviamento ed eliminare la compressione in caso di necessità di far girare a vuoto il motore. Se per l'alimentazione viene scelta una pompa a ingranaggi del tipo "Maybach", il raffreddamento è garantito da un ventilatore in alluminio comandato direttamente dalla puleggia dell'albero motore. La distribuzione è a caduta di ingranaggi - contenuti in un carter in alluminio, dove trova posto anche il comando a catena del magnete - mentre raffinato è il sistema di trasmissione: ha un albero cardanico forgiato in un solo tronco e racchiuso nel tubo di spinta solidale con il ponte rigido posteriore. Il cambio è a 4 marce, le ruote hanno pneumatici a tallone 815x105 davanti e 820x120 dietro (misura disponibile, su richiesta, anche davanti) montati su cerchi a razze in legno. I freni sono solo sulle ruote posteriori. Sono caratteristiche di una vettura di alto lignaggio e, questa volta, la clientela se ne renderà conto molto presto: dopo il lancio realizzato diffondendo immagini raffiguranti un singolare prototipo con carrozzeria del tipo "Double Phaeton" con alla guida Merosi in persona, nel solo 1910, sarebbero stati 50 i telai consegnati.
Nel 1911 ecco la serie B, caratterizzata da poche migliorie meccaniche - assale anteriore più incurvato e magnoni del telaio più corti - ma anche dall'abbandono del telaio di 3.200 mm per uno standard di 3.020 mm: si sta delineando la vocazione sportiva delle vetture Alfa. Nel 1912, con la serie C, arriva un'iniezione di potenza di 3 CV (ora sono 45 e la velocità sale a 105 km/h) mentre vengono eliminate le balestre posteriori a ¾ di ellisse per adottarne a semiellisse. Nel 1913, con la serie D, torna disponibile il passo di 3.200 mm.

Uno dei due fanali supplementari montati ai lati del parabrezza con relativa targhetta, che ci indicano la produzione Lucas.
Il posto guida finemente curato.
Il divano anteriore.
I manometri di benzina e olio motore.
Il primo marchio A.L.F.A., rivettato sul "cruscotto", che riporta anche la sequenza produttiva del modello.
Il comando dell'avvisatore acustico a pompetta e il tubo flessibile che porta alla tromba piazzata verso l'anteriore.
Il divano posteriore.

La Torpedo di Castagna è una vettura tradizionale, con la ruota di scorta sulla destra. Il serbatoio della benzina con sostegno portapacchi montato sopra. Vista a confronto della 24 HP con la robusta capote, tuttora in ottimo stato, aperta o chiusa: la piacevolezza delle linee dell'epoca non cambia.



La 24 HP avrebbe ricevuto una grande varietà di carrozzerie, specialmente realizzate da artigiani milanesi (Locati & Torretta, Bollani, Cesare Sala, Schieppati ed Ercole Castagna). Ma non sono scelte solo dalla clientela privata. Sono infatti sicuramente due gli esemplari "Deux Baquets" tipo "Corsa" che svolgeranno una buona attività sportiva con piloti e collaudatori della Casa (si veda la Targa Florio 1911 con Nino Franchini, affiancato da un giovanissimo Giuseppe Campari e Ugo Ronzoni, costretti al ritiro al terzo e ultimo giro per la fatica) mentre abbiamo notizie documentate secondo le quali il Comando Supremo del Regio Esercito, ne farà allestire alcuni esemplari per gli alti ufficiali durante il conflitto e decine in configurazione autocarri promiscui per il trasporto truppe e munizioni.

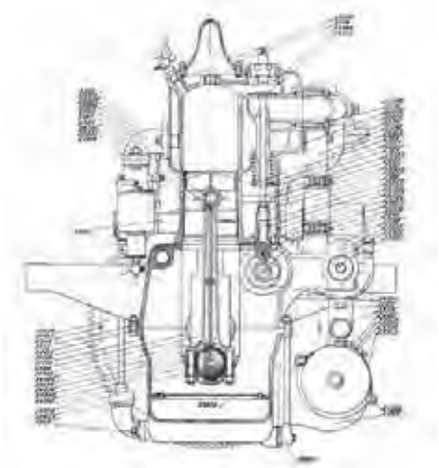
Oggi, la 24 HP, che noi possiamo scoprire analizzando l'esemplare del 1910 custodito al Museo Storico di Arese "La Macchina del Tempo", rappresenta l'origine del marchio Alfa e il già netto delinearsi delle sue caratteristiche più spiccate, ossia la sportività, la capacità di risultare "duplice" - essere affidabile e fedele nelle competizioni ma anche nei tragitti quotidiani - e rivolgersi a una clientela amante della velocità, della potenza e del bel guidare, nonostante al lancio della 1900, "la Berlina che vince le corse", manchino ancora ben 40 anni...

Una tipica immagine promozionale dell'A.L.F.A. dei primi anni '10: compaiono il logo, la ragione sociale, la 24 HP, il Duomo di Milano e lo stabilimento.
A destra, una rarissima immagine dell'erede della 24 HP, la 20-30 HP, qui in versione Normale Torpedo.

GIUSEPPE MEROSI, IL PADRE TECNICO DELL'ALFA ROMEO

Giuseppe Merosi, nato a Piacenza l'8 dicembre 1872, è subito avviato allo studio da suo padre Giacomo, famoso ceriere. Nel 1891, si diploma geometra all'Istituto Romagnosi della sua città, la stessa dove fonda, insieme al socio l'ingegner Vittorio Bassi, un'azienda di cicli, la Endless, senza fortuna. Sceglie poi di lavorare come dipendente prima alla Turkheimer di Milano (dove si modificano e vendono le motociclette tedesche Hildebrand & Wolfmuller) e poi alla italo-francese Orio & Marchand di Piacenza, dove, nel 1900, diviene direttore tecnico. Quest'ultima è un'azienda abbastanza florida, produttrice di vetturette, moto e biciclette. Per la Orio & Marchand, Merosi progetta diversi modelli, a due e quattro cilindri che si accaparrano clienti del calibro di Giacomo Puccini, il suo librettista Luigi Illica e il lottatore Giovanni Raicevich. Nel 1904 Merosi si trasferisce a Torino per entrare in Fiat, all'epoca l'azienda che produce le auto più veloci al mondo. Qui rimane poco ma affianca il valente Giovanni Enrico - il padre della distribuzione a valvole in testa - a capo dell'Ufficio Tecnico Automobili. Nel 1905 torna a Milano, prima alla piccola Lentz e poi alla prestigiosa Edoardo Bianchi, la quale è molto impegnata nelle competizioni, viste dai fondatori come elemento essenziale di un produttore. Qui, tra l'autunno del 1906 e la primavera del 1907, progetta una vettura da 120 HP molto vincente con al volante il socio dell'azienda Ferdinando Tommaselli e l'asso, futuro costruttore, Alfieri Maserati. Qui la sua carriera si tinge perfino di leggenda: siccome il regolamento della Targa Florio 1908 prevede un alesaggio di massimo 130 mm, Merosi riprogetta il motore della 120 HP in pochi giorni per poterla iscrivere. Per questi motivi Stella lo contatta per salvare la Darracq. In cambio di totale libertà di azione, Merosi accetta: comincia uno dei sodalizi tra Casa produttrice e tecnici più fruttuosa di sempre. Con Merosi, in azienda arriva uno staff molto valido che annovera, fra gli altri, i tecnici Antonio Santoni, esperto anche di aeronautica, e Nino Franchini, già collaudatore Bianchi. Con loro Merosi prova anche l'esperienza della realizzazione di un velivolo, un biplano 24 HP (dotato dello stesso motore della vettura protagonista del nostro servizio, ma con caratteristiche adatte al volo) appunto realizzato da Franchini e Santoni. Con l'arrivo di Romeo in azienda la magia subisce una forte battuta d'arresto: Merosi infatti è vivacemente contrario alla conversione integrale degli stabilimenti alla produzione bellica. I contrasti fra i due sono violenti e Merosi viene spedito a Napoli a dirigere le Officine Ferroviarie Meridionali. Ne nasce una vertenza legale vinta da Merosi, che lo riporta al Portello nel 1918. Torna in campo più combattivo e determinato che mai, progettando la G1, la 20-30 E.S. Sport e soprattutto la R.L. con distribuzione ad albero a camme in testa. Ma all'orizzonte si vede presto una nuova figura, quella del tecnico piemontese Vittorio Jano: di 20 anni più giovane di lui, ha dalla sua un carattere deciso e ammaliante, è un grande affabulatore oltre che un tecnico sopraffino. I due si scontrano e, ancora una volta, il suo atteggiamento non piace a Romeo che lo allontana definitivamente, anche dopo il disastro della ambiziosa vettura da competizione G.P.R. (Gran Premio Romeo), sulla quale perde la vita il pilota Ugo Sivocci, in prova, senza nemmeno che l'auto abbia debuttato. Merosi si trasferirà prima alla Mathis di Strasburgo, poi nel 1936 alla Isotta Fraschini ma, grazie all'amicizia con Ugo Gobbato, nel 1942 torna in Alfa Romeo. Sarà ancora in Isotta Fraschini, dove, ottantenne, svolge gratuitamente un'attività di consulenza per delle motopompe idriche.

Merosi alla guida di un prototipo di 24 HP Double Phaeton. Non sappiamo se le altre persone siano la sua famiglia. A destra, Merosi con un motore stazionario. Proprio il lavoro su questi manufatti farà nascere i maggiori scontri fra il tecnico e Romeo.

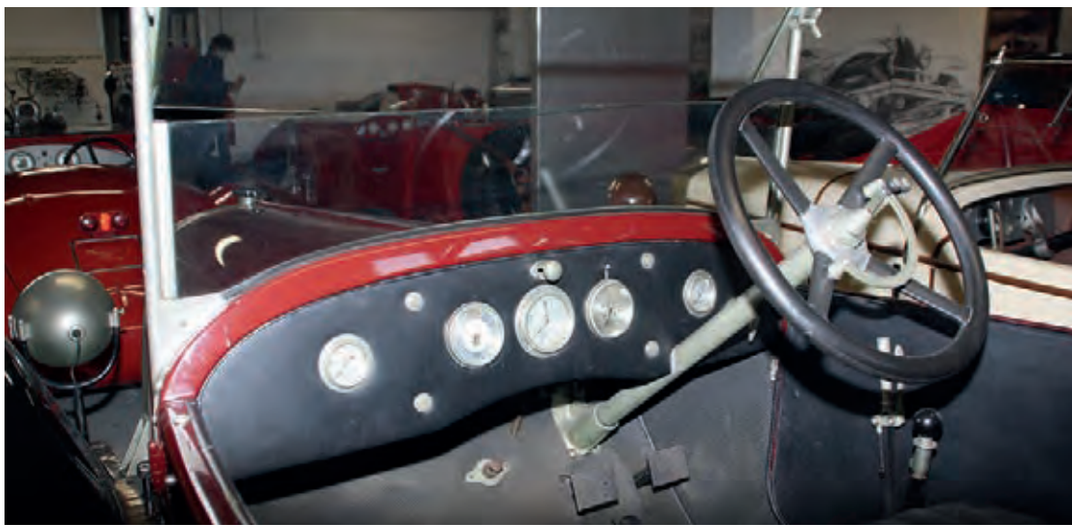


Sulla 20-30 HP assistiamo alla comparsa della distribuzione a catena e alla suddivisione dei tubi di aspirazione e scarico ai due lati del motore. La 20-30 E.S. esposta nei locali della Collezione Alfa Romeo del Museo di Arese, normalmente non visitabili. Si evince la maggior modernità della vettura e anche una più spiccata sportività, soprattutto nel disegno morbido del radiatore. Sotto, un'immagine emanata dall'Ufficio Stampa Alfa Romeo in occasione di una celebrazione presso il vecchio museo di qualche anno fa. Anche qui possiamo notare la differenza fra la capote aperta e chiusa. Il cruscotto della 20-30 E.S., più completo e meglio imbottito di quello delle progenitrici. L'amperometro. Molto completa la dotazione di strumenti, che includono anche l'orologio. Il proiettore anteriore "griffato" Alfa Romeo con lampadina a incandescenza.

Il progetto della 24 HP sarà talmente ben fatto che un lotto di materiale mai assemblato a causa dello scoppio della guerra nel 1915 sarà accantonato e servirà per la realizzazione di importanti modelli futuri: la storia ci dice infatti che la vicenda della 24 HP non finisce con lo scoppio del Primo Conflitto Mondiale.

LA 20/30 HP (1914-1921) - E.S. (1921)

Dopo che la 24 HP viene affiancata da modelli più compatti come la 12 HP del 1910 (motore di 2,4 litri da 22 CV), la 14-16 HP dello stesso anno (2,3 litri da 21 CV) e ben più prestazionali come la imponente 40-60 HP del 1913 (6 litri da 70 CV, distribuzione bialbero), nel 1914 è la volta della sua sostituta, in realtà pressoché identica all'ultima serie D nella cilindrata e basamento del motore e nella telaistica, ma più potente di altri 4 CV, per un totale di 49 erogati a 2.400 giri/min. La maggior novità sta invece nella testata che ora vede i collettori di aspirazione e scarico disposti non più da un unico lato del motore ma da entrambi, così da creare un disegno più lineare e quindi favorevole alla fluidità d'erogazione e l'adozione di tubi di maggior dimensione fra testata e radiatore per migliorare il raffreddamento. I rubinetti dei cilindri sono invece stati spostati in posizione obliqua. Anche la sofisticata distribuzione a caduta di ingranaggi lascia il posto a catene. Invariato il passo lungo di 3200 mm e le ruote 820x120 per entrambi gli assi. La carriera della 20/30 HP, nonostante lo stop forzato per lo scoppio del Primo conflitto mondiale e i soli 124 telai completati, sarebbe durata più a lungo della 24 HP e sarebbe stata carrozzata in numerosissime versioni.



NICOLA ROMEO, L'UOMO VENUTO DAL SUD

Nonostante Nicola Romeo, in Alfa, rimarrà appena una manciata di anni, la sua figura sarà sempre ricordata a quella eccellenza motoristica italiana davanti alla quale, ci piace sempre ricordarlo, Henry Ford "si toglieva il cappello". Nicola nasce a Sant'Antimo, nell'hinterland di Napoli, il 28 aprile 1876; una delle sue sei sorelle si chiama Giulietta. Il padre Maurizio, insegnante, percepisce la sua propensione per la matematica e lo invia a un percorso tecnico, svolto in un istituto partenopeo che per raggiungerlo Nicola dovrà sobbarcarsi 14 km a piedi tutti i giorni.

È generoso e simpatico, aiuta i compagni in difficoltà e tutti lo ricordano per il carisma e la buona volontà. Grazie all'aiuto dei professori, riesce a entrare alla prestigiosa Università Federico II dove si laurea in ingegneria meccanica nel 1899, ad appena 23 anni. Parte subito per Liegi, in Belgio, dove consegue una seconda laurea, in ingegneria elettromeccanica, sempre lavorando per mantenersi. Il Belgio è folgorante: entra in contatto con applicazioni meccaniche importanti, con molti motoristi provenienti dalla Francia e con brevetti ancora sconosciuti in Italia. Tornato in patria, lavora nel campo ferroviario, partecipando a progetti ambiziosi come la Roma-Tivoli che proseguirà poi verso sud, specializzandosi su impianti ad aria compressa.

Nel 1911 approda a Milano dove fonda la "Ing. Nicola Romeo & C.", non lontano dal Portello, che prima importa dagli USA e poi produce macchinari per l'attività estrattiva e di manutenzione di cave, miniere e affini. Per l'epoca, l'esportazione da un paese tanto "esotico" come gli Stati Uniti è una novità assoluta. In questa attività Romeo si rivela essere un abilissimo stratega, un gentleman persuasivo e affabile, con lo stile seducente ed elegante dell'antica aristocrazia napoletana piuttosto che della rampante borghesia milanese, tanto che viene soprannominato "la sirena". È un attimo entrare in contatto con la dirigenza A.L.F.A. agonizzante. Quando propone di inglobare nella sua azienda la Casa liberandola da ogni debito con la Darracq, questi accettano.

Per ripartire, Romeo decide di interrompere la produzione automobilistica e convertire tutto per armamenti bellici. Come ricorderà l'allora Sottosegretario alle Armi e Munizioni Alfredo Dallolio, quella di Romeo sarà l'unica azienda a rispettare tempi e quantità delle commesse mosse (avanzate) dal Ministero della Guerra, questo grazie anche all'iniezione di capitale di 500 mila lire (una somma enorme per l'epoca), avvenuta nel 1912 da parte della Banca di Sconto, il quale direttore dell'epoca, un certo Guglielmo Marconi, troverà a Romeo una commessa per una partita di proiettili da 23 milioni di lire.

Nel dopoguerra (siamo nel 1918), ecco nascere ufficialmente l'Alfa Romeo. Intanto l'Italia, con la lira, vessata dal cambio con il dollaro che raggiunge le 21 lire, nel 1920, subisce un drammatico tracollo economico. A farne le spese sono le banche come la Banca Italiana di Sconto, inguaiata con una lunga serie di crediti tra i quali, ovviamente l'Alfa Romeo: il 30 dicembre 1921 l'impero chiude i battenti e, quattro mesi più tardi, l'Alfa Romeo passa sotto il controllo del Governo che ha appena creato la Banca Nazionale di Credito.

È qui che Romeo decidere di voltare pagina e, finalmente, per la gioia di Merosi, inizia ad appassionarsi alle competizioni, soprattutto con l'entrata in scuderia di assi del volante come Giuseppe Campari, Antonio Ascari, Gastone Brilli Peri, la gestione sportiva di un giovane promettente e fedele quale Enzo Ferrari. Ma anche di un tecnico come Jano, che segnerà la partenza di Merosi. Nel 1928 è invece Romeo stesso a lasciare l'azienda, a causa delle ricorrenti crisi finanziarie e dei contrasti con Ugo Ojetti, nuovo AD, genero di Adelmo Gobba, storico azionista della Banca di Sconto.

Romeo, oltre che industriale è stato anche studioso, capo di un progetto per migliorare l'insegnamento della geometria nelle scuole e filantropo, fondatore, tra l'altro, di un asilo infantile nel suo paese e ha una segreteria esclusivamente dedicata ad elargizione di fondi di beneficienza più disparata, per i più bisognosi e per i meno abbienti.

A sinistra, sopra, Nicola Romeo scende da una 20-30 HP davanti alla sua villa milanese. Lo accoglie la sua numerosa famiglia. Sotto, Romeo, nel 1930, già uscito dall'azienda, incontra Nuvolari al volante della P2 progettata da Jano.

Lo specchio di coda è probabilmente la parte che più rimanda al passato, anche se ora la ruota di scorta è piazzata sopra il serbatoio.
Il sobrio divano posteriore. I simboli di 24 HP e 20-30 E.S. a confronto, pre e post Romeo. La 20-30 E.S. è la prima Alfa ad avere il nome Romeo nel simbolo.

L'azienda, da parte sua, sceglierà di puntare molto sulla sua versione "Corsa", approntando degli allestimenti "Deux e Quatre Baquets" - con motore a doppia accensione profondamente rivisto nell'erogazione - dedicati alle competizioni.
Nel 1920 l'Alfa Romeo - sarà ora il momento di chiamarla così: è infatti avvenuta l'unione fra l'A.L.F.A. e l'azienda di Nicola Romeo - presenta la sua prima vettura a 6 cilindri, la G1, ma nel 1921 c'è ancora posto anche per l'estrema evoluzione del progetto del telaio con motore a 4 cilindri di 4 litri presentato ormai 11 anni prima con la 24 HP: è la 20-30 E.S. Sport. Come si evince dal nome, questa volta, per evitare sovrapposizioni sul mercato e su suggerimento di Antonio Ascari, concessionario per la vendita in Lombardia e già pilota di fama conclamata, all'auto viene data una forte connotazione sportiva, nonostante una celebre pubblicità la raffiguri in configurazione Coupé De Ville (abitacolo per l'autista scoperto, per gli occupanti coperto da tetto rigido). Per la prima volta cambia la cilindrata, grazie all'aumento dell'alesaggio del motore da 100 a 102 mm per un totale di 4.250 cm^3. Sensibile l'aumento di potenza, che arriverà a 67 CV a 2.600 giri/min che, in abbinamento al telaio più corto di 30 cm (2.900 mm), avrebbero reso la E.S. una vettura veloce e brillante - può raggiungere i 130 km/h - oltre che agile. L'avviamento può essere elettrico mentre le ruote sono ora a smontaggio rapido con gallettone. Per lo sport si sceglierà sempre la configurazione più estrema, quella a "Deux" o "Quatre Baquets" che vinceranno tutto il possibile, fra i quali spicca il terzo posto assoluto e primo delle dame della baronessa Maria Antonietta Avanzo al GP di Brescia, una delle prime e più valenti donne pilota della storia, mentre, proprio su una 20-30 E.S. Enzo Ferrari avrebbe mosso i primi passi da asso del volante.

Le due Ducati 175 in una foto dell'epoca del Raid che le portò a completare 60.000 km attorno al mondo. Giorgio Monetti sembra scrutare l'orizzonte di un viaggio ancora molto lungo. Certificare queste moto oggi vuol dire mettere il suggello dell'ASI a una pagina iconica e importante della storia del motociclismo mondiale.

IL VALORE DELLA STORIA

CERTIFICAZIONE DI IDENTITÀ E "TARGHE ORO" ALLE DUCATI 175 CHE TRA IL 1957 E IL 1958 COMPLETARONO IL GIRO DEL MONDO CON LEOPOLDO TARTARINI E GIORGIO MONETTI: COSÌ LA SESSIONE DI OMOLOGAZIONE DIVENTA UN EVENTO STRAORDINARIO

di Luca Gastaldi

Una delle due Ducati certificate come si presenta oggi: ogni centimetro del suo telaio rievoca un momento, un'immagine, una sensazione di quella mirabile impresa.

Il 30 settembre 1957 partivano dalla Ducati di Bologna Leopoldo Tartarini e Giorgio Monetti, che in sella a due "175" della Casa di Borgo Panigale avrebbero compiuto uno storico giro del mondo. Tuta di pelle, qualche ricambio, la speranza di sopravvivere e via…
Per fortuna, quel giro del mondo sarebbe stato completato con successo: il 5 settembre 1958 i due eroi fanno il loro rientro trionfale a Bologna. Percorrono via Saffi ancora in sella alle prodigiose Ducati 175 che li hanno accompagnati per 60.000 chilometri, cinque continenti e innumerevoli peripezie. Leopoldo "Poldino" Tartarini - pilota Ducati e fondatore della Italjet - ci ha lasciati nel 2015, ma Giorgio "Cok" Monetti - classe di ferro 1932, come l'amico Poldino - ricorda ancora perfettamente quell'impresa: un'esperienza scolpita nella sua memoria e nel suo cuore, come lo sono i segni sulle due Ducati 175 oggi conservate e… certificate ASI!
Proprio così: la Commissione Tecnica Nazionale Moto ha consegnato le "targhe oro" a questi due straordinari esemplari e l'iniziativa ha offerto l'opportunità di ammirarle nuovamente insieme, una al fianco all'altra, e di incontrare Giorgio Monetti in un evento organizzato il 4 ottobre dal club federato ASI Auto Moto Storiche Bagni della Porretta. È stato un viaggio indietro nel tempo, un'immersione nei ricordi del protagonista Monetti (la "sua" moto è ancora di sua proprietà, mentre quella di Tartarini è del collezionista Zeno Panarari) che hanno seguito le introduzioni "filosofiche" di Stefano Antoniazzi (presidente della CTNM ASI) e di Luca Manneschi (presidente Commissione Cultura ASI).

Da sinistra: la Mappa dell'impresa compiuta da Tartarini e Monetti impressa in una cartolina celebrativa fatta realizzare all'epoca da Ducati.
L'arrivo a Bologna il 5 settembre 1958 e le celebrazioni della gente, a viaggio completato.
Dispiegamento delle ultime pratiche burocratiche prima dell'imbarco per Caracas nel marzo del 1958.
"Poldino" e "Cok" alla partenza con un brindisi benaugurale del personale Ducati.

Passaggio in India, con tappe a Bombai, Delhi e Calcutta e una delle tante soste "promozionali" presso i concessionari Ducati. Per i nostri due eroi fu, ovviamente, il viaggio della vita: partirono all'avventura, con in tasca solo una cartina del mondo, "dove un dito copriva 3000 km", ricorda Monetti.

Quest'ultimo ha sottolineato quanto il viaggio sia sempre stato una prerogativa dell'uomo per raggiungere "canoscenza" e "virtute", citate da Dante nel XXVI Canto dell'Inferno in riferimento ad Ulisse: "Fatti non foste a viver come bruti, ma per seguir virtute e canoscenza". Il giro del mondo di Tartarini e Monetti, completato in un'epoca nemmeno lontanamente paragonabile a quella odierna a livello di collegamenti fisici e tecnologici, è uno degli ultimi grandi viaggi che rispecchiano ancora le motivazioni enunciate da Dante: la conoscenza di Paesi poco noti e la sfida con se stessi per superare tutte le avversità. Per Antoniazzi, invece, questa speciale omologazione è andata al di là della tecnica e dell'originalità dei mezzi esaminati, perché è stata affrontata sul piano della storicità, sul rapporto tra materia ed esperienza, sul racconto metafisico di due telai, due motori, due selle… Certo, è una certificazione simbolica, un modo per sottolineare che ASI tutela e custodisce la storia materiale e immateriale dei nostri veicoli, che racchiudono in sé tutta la strada percorsa dall'Uomo.

IL VIAGGIO DELLA VITA

Tutto ormai è scritto e documentato, grazie al libro "Road Map" (edizione LullaBit, 2018) e al docufilm "Una mappa per due" (produzione PopCult, 2013), nei quali a far rivivere le tappe di quell'avventura sono le voci dei due protagonisti, insieme a filmati e foto d'epoca. Appunti di viaggio in forma di lettere spedite alle mamme e all'allora direttore generale della Ducati Giuseppe Montano, e di immagini in 16mm restaurate, che ci restituiscono un mondo perduto, luoghi esotici e incontaminati e soprattutto il ritratto di due ragazzi bolognesi partiti alla conquista del pianeta armati di due moto e tanto coraggio.

"Tenete duro!", li esortava Montano nei suoi telegrammi e, quando tornarono, con le moto dalle brillanti carene rosse coperte di scritte, fango e ammaccature, li accolse così: "Abbiamo sostato con voi all'addiaccio nelle foreste e nei deserti. Sappiamo delle vostre risa e delle vostre lacrime… abbiamo sentito con voi il crepitare notturno delle mitragliatrici di Siria e di Indonesia. Le urla di rivolta in Venezuela, abbiamo tremato e pregato per voi e per il vostro passaggio in questo mondo inquieto, dove gli uomini si combattono perché non si conoscono, dove il vostro nastro, altissima missione di civiltà, è passato intatto, con l'aiuto di Dio, attraverso l'insensata barbarie che i popoli erigono ancora tra di loro ad aumentare la loro solitudine e la loro paura".

Del resto, in quegli undici mesi di viaggio capitò davvero di tutto. "In Siria abbiamo passato dei brutti momenti - scriveva "Poldino" alla madre - perché c'è la guerra e ci sono i partigiani su tutte le montagne che saltavano fuori con i mitra e ce li spianavano addosso. Ci hanno det-

La vicenda di Tartarini e Monetti è tutta raccontata nel libro "Road Map" (edizioni LullaBit, 2018). Per Giorgio "Cok" Monetti, all'epoca del viaggio neolaureato in giurisprudenza e amante dell'avventura, raccontare oggi quell'impresa vuol anche dire ricordare l'amico Leopoldo "Poldino" Tartarini, già pilota Ducati affermato e poi fondatore della Italjet, scomparso nel 2015.

to di seguirli più di una volta. Ci hanno interrogati". "Appena sentono che uno è italiano, lasciano passare dappertutto. Anche nel deserto ci hanno fermato varie volte, prima ancora di dire dove andiamo e cosa facciamo, diciamo che siamo italiani e molte volte ci hanno detto 'ok' e ci hanno lasciato andare", rassicurava Monetti. In Indonesia, a Giakarta, dopo la strage di olandesi e cinesi, vennero arrestati come sospette spie e poi liberati dal gruppo di Sukarno salito al potere; in Venezuela furono bloccati per giorni alla frontiera a causa della rivolta che portò Joselino Betancourt alla guida del Paese. In salita sulle Ande e sull'Aconcagua si spingevano a vicenda o si alternavano a portare le moto a braccia, facendo le discese in folle o a motore spento per risparmiare carburante.

E pensare, ha raccontato Monetti a Porretta Terme, che la preparazione al giro del mondo è consistita in alcune uscite in moto sui colli bolognesi. "Mi ero allenato sulle mie colline, senza immaginare cosa avremmo affrontato. Allora era già un'impresa arrivare in Turchia. Non c'erano mappe. Siamo partiti con una cartina del mondo, un dito copriva 3.000 chilometri". ›

Con l'arrivo di Fabio Taglioni, la Ducati si rilancia nelle corse e nella produzione di motociclette di serie. La 175 è il modello della maturità, la prima moto "da viaggio" del Marchio. Presentata al Salone di Milano del 1956, grazie anche all'impresa che raccontiamo in queste pagine, vivrà un successo travolgente, tanto che la Ducati la declinerà in svariate versioni ed evoluzioni. Entrambe le Ducati 175 usate per il giro del mondo sono conservate come se avessero appena terminato il viaggio, testimoniandone tutte le difficoltà affrontate.

La 175 è il classico esempio del mantra Ducati: trasferire la tecnologia dalla pista alla strada. Il suo motore monoalbero, il primo a essere offerto al pubblico su un modello di serie, deriva direttamente da quello della Gran Sport. Si tratta di un monocilindrico a 4 tempi inclinato in avanti di 10°, distribuzione monoalbero in testa comandata da un alberello e coppie coniche con due valvole. Il telaio è monoculla aperta in tubi di acciaio. La meccanica e la ciclistica sono state ripristinate e rese funzionanti.

All'epoca Monetti era fresco di laurea in giurisprudenza, ma grande appassionato di motori e di viaggi. Grande amico, per quanto diversi per estrazione e formazione, di Tartarini, che invece era già un affermato campione motociclistico. Dopo un incidente, però, fu costretto a rinunciare alle gare, ma propose a Ducati, alla quale era legato da un contratto da pilota, un'impresa alternativa. "Dovevo smettere di correre, ma non potevano impedirmi di fare il giro del mondo", racconta nel film.

POLDINO E COK

Leopoldo "Poldino" Tartarini nasce a Bologna il 10 agosto 1932, in una famiglia in cui da sempre le moto hanno avuto una considerazione particolare. Il padre aveva corso con Frera e Guzzi di cui fu concessionario per molti anni, prima di passare insieme al figlio alla Ducati. Da ragazzo, Leopoldo comincia a correre nelle categorie minori per ottenere la licenza internazionale e affermandosi con successo per poi diventare professionista. Era specializzato nelle gare di durata: nel 1952 è primo assoluto alla Milano-Taranto; nel 1953 vince il Motogiro ed è primo di categoria e secondo assoluto alla Milano-Taranto, sempre su Benelli; nel 1954 bissa il successo al Motogiro ancora su Benelli; nel 1955 passa in sella alle Ducati ma un grave incidente al Motogiro gli stronca la carriera. Non avrebbe potuto più correre anche perché nel frattempo erano state cancellate le grandi competizioni di fondo su strada in cui Ducati aveva ottenuto eccellenti risultati. In Ducati, infatti, era arrivato proprio per portare in gara la nuova 175 e per rivincere il Motogiro. Tartarini si dedica quindi alla concessionaria Ducati per Bologna e provincia, che insieme al padre aveva aperto alla fine del 1954.

Dopo il giro del mondo del 1957-1958, Tartarini prosegue con l'attività commerciale fino al 1960, quando diventa costruttore di motocicli creando il marchio Italjet.

Giorgio "Cok" Monetti entra a far parte della storia Ducati grazie al viaggio compiuto con l'amico Poldino. Nato a Bologna il 10 giugno 1932, è l'ultimo di quattro fratelli di un'antica famiglia borghese. Appassionato di viaggi e avventure, a 16 anni inizia a girare l'Europa in moto e poi in auto. Vive alla giornata, gustandosi quanto vede, imparando sul posto e superando i problemi quotidiani.

Allo studio universitario, ai viaggi e all'iniziale pratica forense alterna anche una sostanziosa attività sportiva nel campo delle auto, dove dà libero sfogo alla sua inventiva meccanica, cercando soluzioni originali per quanto riguarda motori, assetti e pneumatici.

Così, la consegna della Targa Oro alle due moto è diventata un vero e proprio evento, tenutosi a Porretta Terme (BO) il 4 ottobre, organizzato dal club Auto Moto Storiche Bagni della Porretta. Le moto oggi sono, quella di Tartarini del collezionista Zeno Panarari e quella di Monetti di sua proprietà. All'evento hanno partecipato il presidente della Commissione Tecnica Moto ASI Stefano Antoniazzi e della Commissione Cultura Luca Manneschi.

Al termine del giro del mondo entra in Ducati per diventare presto responsabile della rete commerciale estera; collabora attivamente con l'ingegner Fabio Taglioni, capo della progettazione motoristica, ideando insieme a lui anche un motore di F1 che, in ambito Ducati, non viene apprezzato e capito. Altra realizzazione meccanica di grande interesse è il progetto del primo motore turbo montato di serie dalla Fiat sulla Ritmo 105 TC. La sua esperienza internazionale e la conoscenza dell'inglese gli consentono di tenere contatti preziosi con grandi campioni come Mike Hailwood, che inizia a correre e a vincere proprio con la Ducati. È anche grande amico di Tarquinio Provini, campione mondiale, che ha scritto pagine indimenticabili del motociclismo italiano.
Uscito dalla Ducati nel 1962, apre concessionarie Fiat, Lancia, Iveco e Nissan, fino al suo ritiro avvenuto nel 2000.

DUCATI 175: IL MODELLO DELLA SVOLTA

Nell'immediato secondo dopoguerra, la Ducati riemerge con il suo Cucciolo per mettere in sella - con poco - gli italiani che tornano al lavoro. Ben presto seguirà la motocicletta leggera da 60 cm³ e, con l'arrivo del geniale Fabio Taglioni, Ducati approda alle corse e alle moto sportive per le "gran fondo", tanto in voga negli anni '50. Alla fine del decennio arriva quindi la "175", prima motocicletta di Borgo Panigale concepita per i viaggi di media e lunga distanza, equipaggiata di una versione potenziata del già noto monocilindrico a coppie coniche. La serie "175" - che esordisce al Salone di Milano 1956 -rappresenta l'idea che ha sempre ispirato la Ducati, ovvero il trasferimento di tecnologia dalle corse alla strada. Il suo motore monoalbero, il primo a essere offerto al pubblico su un modello di serie, deriva direttamente da quello delle Gran Sport. Si tratta di un monocilindrico a quattro tempi inclinato in avanti di 10°, con distribuzione a monoalbero in testa comandata da alberello e coppie coniche con due valvole; in base alle versioni, eroga da 11 a 14 CV. Il telaio è a monoculla aperta in tubi d'acciaio, con forcella anteriore teleidraulica e sospensione posteriore a forcellone oscillante e due ammortizzatori.
Grazie all'impresa mediatica del giro del mondo, questo modello vive un sorprendete successo e la Ducati lo declina in svariate versioni ed evoluzioni, anche per le competizioni (come l'allestimento Formula 3 delle derivate di serie).

ELOGIO DELLA LEGGEREZZA

"LESS IS MORE" ERA IL MANTRA DI COLIN CHAPMAN.
ARTIOLI L'HA RISPETTATO RIGOROSAMENTE QUANDO HA ACQUISITO LA LOTUS
E PENSATO ALLA ELISE.
ANCORA UNA VOLTA LEGGEREZZA E MANEGGEVOLEZZA
HANNO REGALATO AGLI APPASSIONATI UN'AUTO EFFICACE, VELOCE,
DIVERTENTE E ANCORA MODERNISSIMA DOPO 25 ANNI

di Luca Marconetti

La Lotus Elise al lancio costa 50.050.000 £. Il prezzo è impegnativo ma è comunque la più economica delle Lotus: la poco attraente Elan infatti costa quasi 70 milioni, per una Esprit ci vogliono almeno 130 milioni. La Elise non ha concorrenti ma è comunque curioso analizzare quali altre vetture raggiungono i 100 km/h in meno di 6", come lei: l'Audi S6 quattro Plus (V8 da 326 CV, 114 milioni), la BMW M3 (3.2 L6 da 321 CV, 101 milioni), la Ferrari 456 GTA (V12 di 5,5 litri da 442 CV, poco meno di 380 milioni) o la Honda NSX (V6 3.0 da 274 CV, 150 milioni per un peso di 1370 kg). E le sportivette di pari cilindrata? Ci sono solo la Fiat Barchetta 1.8, la più vicina come prestazioni (200 km/h e 6,9 sec per raggiungere i 100 km/h, 36.250.000 £), la MGF col medesimo motore dell'Elise (193 km/h e 8,5 sec o 212 km/h e 7,3 sec per la 1.8 da 145 CV a quasi 50.000.000) e la Mazda MX-5 1.8 (190 km/h e 8,2 sec, 37 milioni). Foto Luca Berton

Audrey Hepburn in "Colazione da Tiffany" (o forse era Marylin Monroe in "Gli uomini preferiscono le bionde"?) diceva che i regali più belli arrivano sempre in scatole piccole e soprattutto leggere. In effetti alcuni dei più bei manufatti di tutti i tempi hanno dimensioni e pesi veramente irrisori. C'è un personaggio, nel mondo del motorismo d'epoca, che questa filosofia l'ha applicata all'automobile - inizialmente da competizione - ed è Colin Chapman: il suo "Less is More", in F1, faceva sorridere i grandi costruttori a inizio gara e terribilmente adirare alla fine... Come facevano a vincere quelle macchinette? Facile, togliendo più massa inutile possibile, utilizzando motori compatti e costruiti con materiali leggeri e facendo dell'agilità, piuttosto che della potenza, il fulcro delle vittorie delle sue "piccolette".

A pensarla come lui, per lo meno sulla carta, sono stati in diversi, ma in pochi hanno davvero seguito le sue orme. Uno di questi è stato Romano Artioli, imprenditore visionario che, come abbiamo visto qualche numero fa de La Manovella, ha ridato vita al Marchio Bugatti. Siamo negli anni '90 ma Artioli, Chapman, lo segue da sempre e ne ammira l'eclettismo del tecnico e le capacità dell'imprenditore. Infatti dopo la sua scomparsa, avvenuta nel 1982, la Lotus, da lui fondata, entrerà in un vortice di passaggi di proprietà fallimentari e scelte tecnico-commerciali deleterie, che renderanno sempre più reale lo spettro del default definitivo. Fino a quando Romano Artioli, con la stessa determinazione che lo ha spinto ad acquisire la Bugatti - almeno qui non ha a che fare con un osso duro come il Governo francese - deciderà di dare nuova vita anche alla Lotus.

COME SI È ARRIVATI ALLA ELISE?

E così, combinazione, mentre gli smanettoni di tutto il mondo si lasciano ammaliare da una delle vetture che professano la concezione contraria alla filosofia di Chapman, ossia quella Dodge Viper per la quale "nulla è più importante della potenza", Artioli diventa il nuovo proprietario della Lotus, rocambolescamente cedutagli dalla GM a 30 milioni di sterline e lascia carta bianca allo stuolo di tecnici giovani, preparati e affidabili di Hethel perché creino una risorta vettura "Less is More", la nuova Seven, la Lotus "stradale" per eccellenza.

Il ritorno alla leggerezza come fulcro di un progetto, in Lotus, è una stella cometa che scompare dietro le nuvole ma che i tecnici cercano disperatamente, fin dallo sviluppo della Elan del 1990 (M100), una "spiderona" (almeno per i canoni di Hethel) pesantemente condizionata dalla meccanica della giapponese Isuzu, ossia trazione anteriore e motore anteriore turbocompresso: "Pensammo di sfruttare la tecnologia delle microcar giapponesi", ha dichiarato il manager della comunicazione Lotus di allora Patrick Peal (Russell Hayes, "Lotus, the Creative Edge", Haynes 2007). "Con le mini vetture 600 di cilindrata, turbocompresse e con quattro ruote motrici, avremmo potuto realizzare un'auto che stesse sotto i 600 kg". Ma alla GM interessa il mercato USA dove macchinette lillipuziane sono mal viste...

Quando Romano Artioli dichiara che "la Lotus è un gioiello totalmente sottovalutato", per Ken Sears, capo del reparto Engineering, uno dei fiori all'occhiello del Marchio, è musica per le sue orecchie: Sears propone il progetto di una vettura leggera e compatta sulla scia della leggendaria Seven a metà del 1993 e a gennaio del 1994 il progetto, affidato a Max David e denominato M111 (ma da leggersi One-Eleven, in omaggio a un'altra vettura Lotus piccola, leggera e veloce, la Eleven da corsa di fine anni '50) viene approvato (Alastair Clements, "Elise, rebirth of the true Lotus", Haynes 2003).

IL PROTOTIPO, SVILUPPO TECNICO (1995)

Per compiere il "secondo sogno" di Artioli bisogna ovviamente partire dal telaio. Scartate le obsolete e troppo artigianali soluzioni tubolari, l'ideale sarebbe stato uno scatolato di alluminio estruso. Questo materiale però risulta complesso e ostico da lavorare, soprattutto quando va saldato, operazione che prevede inevitabilmente l'inspessimento delle sezioni interessate. Per Artioli, uno dei fondamenti della costruzione di automobili è la ricerca costante di aziende che abbiano sperimentato e brevettato nuove tecniche costruttive. In questo caso il responsabile del reparto telai Richard Rackham scova una società scandinava, la Hydro Aluminium Automotive Structures che, i pannelli di alluminio, invece di saldarli tra loro, li incolla e li rivetta. La Hydro Aluminum, la quale ha già collaborato nel mondo dell'auto realizzando parti del telaio della Renault Sport Spider, accetta di buon grado la collaborazione con la Lotus (e con una terza azienda del settore chimico, la Ciba Geigy): il risultato è il primo telaio automobilistico al mondo costruito con tale tecnologia, esile ma robusto, spartano ma solido. Questo, composto di 25 sezioni diverse, si presenta in un complesso formato da due longheroni longitudinali che si allargano verso il posteriore, un'ampia traversa anteriore inferiore con aggiunti elementi scatolati per far posto al cruscotto, alla vasca per le gambe degli occupanti e al serbatoio della benzina (inglobando anche le leggerissime cerniere delle portiere e le traverse di quest'ultime), un roll bar ad arco smussato, un telaietto ausiliario in acciaio zincato per sostenere il motore e una traversa posteriore forata. Gli estrusi del telaio sono realizzati a partire dall'Anticorodal, una lega invecchiata di alluminio al magnesio-silicio. Questi vengono anodizzati e incollati con una resina epossidica ad attivazione termica, ossia un ciclo di reticolazione a una temperatura di 200° a 40 minuti. ›

La vettura protagonista del nostro servizio è quella personale di Elisa Artioli, che nonno Romano le ha regalato quando aveva... 4 anni! Con lei ha preso la patente, ha girato l'Europa e ci va ai raduni. Qui è al 25° del modello che si è tenuto nelle Dolomiti e al Passo dello Stelvio. È un esemplare di 111 New Alluminium del 1997.
Foto Arjan Van Gemerden

Da sinistra, gli interni sono assolutamente francescani e sembrano piuttosto fatti per lasciare il telaio nudo in molti suoi punti. Ci sono solo dei pannelli molto esili alle portiere e due tappetini sotto i piedi di conducente e passeggero. La struttura dei sedili è minimalista, perfino il leggerissimo rivestimento in pelle era un optional. I cerchi in lega da 5,5 J 15" a razze sdoppiate dedicati alla Elise 111.

L'opera di contenimento del peso passa poi dall'evitare il più possibile masse sospese: ecco quindi l'utilizzo di freni con dischi sulle quattro ruote in MCC (Metal Matrix Composite, la prima vettura di produzione a presentare tale tecnologia), ossia di alluminio e per un 30% di carburo di silicio (capace di dissipare meglio il calore ed evitare la fastidiosa ruggine superficiale dei dischi tradizionali) e abbinati a pinze in lega di magnesio e di compatte sospensioni a doppi bracci triangolari trasversali in alluminio sia avanti sia dietro. Sospensioni e freni, grazie alla tecnologia dell'alluminio estruso, sono ancorati al telaio con supporti direttamente ricavati "dal pieno". Perfino i pedali, vero capolavoro di ingegneria e di estetica, sono in alluminio estruso e sembrano delle appendici della struttura portante, piuttosto che elementi applicati successivamente. Il telaio completo pesa così appena 67 kg, due chili in più quello dell'attuale Alfa Romeo 4C realizzato da Dallara in fibra di carbonio ma, come avrebbero dimostrato test dell'epoca, solido come quello di una berlina BMW.
Si procede poi a scandagliare i diversi tipi di motorizzazione papabili: si deduce che la soluzione migliore per peso, compattezza, guida divertente e sicurezza in caso di urti frontali è un propulsore posteriore centrale montato trasversale con cambio in blocco. Non ci sono ovviamente fondi e tempo per realizzarlo nuovo. Così la scelta ricade sull'unità Rover K-Series in alluminio di 1976 cm^3 con testata bialbero a 4 valvole per cilindro e una potenza di 120 CV a 5500 giri/min. Montato su molti modelli Rover/MG dell'epoca (Serie 400/45, 75, MG ZR/ZS/ZT/F/TF, Land Rover Freelander), oltre che sulla Chateram Seven (una riedizione della Seven originale Lotus), con il peso definitivo della Elise che ferma l'ago della bilancia ad appena 736 kg, ossia facendo registrare un rapporto peso/potenza di 6,1 kg/CV, le permette di coprire lo 0-100 km/h in poco meno di 6 secondi e raggiungere i 200 di velocità massima.
Il cambio è un manuale a 5 marce.
Nemmeno l'estetica, ovviamente, viene lasciata al caso: sul progetto lavora il team di Julian Thomson - scelto da Artioli dopo aver vagliato le proposte di 11 studi di design, compreso l'I.DE.A di Torino - che, avendo lavorato sulla Elan M100, vuole il più possibile allontanarsi da questa e piuttosto omaggiare altre vetture del passato Lotus: la somiglianza del muso con la Europa del 1966 infatti, sarà evidente e potremmo definire l'auto il primo "revival" di un modello del passato, anticipando Mini e VW Beetle. La carrozzeria, realizzata in vetroresina con la collaborazione di Peter Stevens, si compone praticamente di due profili curvi molto avvolgenti, quello posteriore che ingloba i fianchi fino alle prese d'aria alla base delle portiere e quello anteriore

Ai raduni, se possibile, Elisa sceglie sempre il numero "16" che corrisponde al suo giorno di nascita. La Elise sarebbe piaciuta molto a Colin Chapman: compatta, dal baricentro bassissimo, con motore posteriore centrale e una robusta ma leggerissima struttura in materiale composito. Foto Arjan Van Gemerden

Da sinistra, nonostante pesi appena 736 kg, alcuni dettagli ci danno l'idea della cura costruttiva e della robustezza del telaio: la spessa traversa inferiore che costringe un brancardo piuttosto importante, la portiera che fa parte anch'essa della struttura in estrusi di alluminio, come si evince dallo spessore e il tappo della benzina, nello stesso materiale. Il propulsore posteriore/centrale e trasversale 4 cilindri Rover K-Series nella configurazione di 1,8 litri e 16v. Anche la stupenda pedaliera e il poggiapiedi per il passeggero sono parte del telaio... sembra quasi che siano ancorati ad esso!
L'assemblaggio della leggendaria pedaliera.

che arriva fino ai parafanghi e fa da base al parabrezza molto stondato. Successivamente vengono applicati i pannelli delle portiere (la soluzione "doorless" sognata da Artioli è impraticabile), le spesse minigonne che celano i longheroni del telaio e i piccoli cofani, entrambi dotati di una coppia di prese d'aria. "A coppie" anche i proiettori, quelli anteriori composti da due elementi celati sotto delle parabole e due indicatori di direzioni interni, quelli posteriori di medesime dimensioni. Il muso è piuttosto basso ed è concluso da una presa d'aria centrale - che ospita i fendinebbia - incorniciata da due profili aerodinamici; il posteriore è largo e muscoloso, la parte della vettura preferita dagli appassionati, senza fenditure di nessun genere, levigatissimo, con i terminali di scarico nel proprio alloggiamento, sotto il portatarga. Appena accennato uno spoiler a tutta larghezza (utile a evitare alleggerimenti causati dalla portanza aerodinamica, emersi durante dei test di un modello in scala nella galleria del vento), mentre il lunotto piatto è incassato fra i due profili laterali, il destro ospitante il tappo per il rifornimento di carburante, anch'esso in alluminio estruso. Completano l'opera cerchi a cinque razze sdoppiate e gli specchietti retrovisori (desunti dalla Rover Metro) montati su due supporti.
Il frutto del progetto M111 è pronto per il Salone Internazionale dell'automobile di Francoforte che si apre a settembre del 1995, quando viene svelato alla stampa. Anche questa volta, Romano Artioli, ne escogita una delle sue (oltre a voler anticipare il lancio a Francoforte invece che a Londra in ottobre): se la Bugatti EB110 ha scorrazzato per le vie di Parigi con a bordo Alain Delon, la nuova vettura - della quale nessuno ancora conosce il nome - lascerà di nuovo di stucco. Quando il telo si alza sul meraviglioso prototipo British Racing Green, al volante incuriosita e vispa siede una bambina di due anni: è Elisa Artioli, la nipotina di Romano che, neanche a dirlo, darà il nome alla nuova vettura: Elise.
La Elise che viene svelata al pubblico a Francoforte nel 1995 è una "engineering showcase", ossia una vettura pronta per la strada ma per il momento solo un prototipo in grado di presentare innovazioni tecniche avanzate. Ma Artioli e il suo team sono determinatissimi nel volerla mettere presto in produzione...

LE ELISE DI SERIE (1996-2001)

Poco dopo la presentazione di Francoforte, la Bugatti di Campogalliano verrà messa in amministrazione controllata. Artioli, che sta già trattando coi malesi della Proton, comunica comunque che la Lotus non è in vendita, così da poter iniziare indisturbato la produzione della Elise. ›

A sinistra, una Elise 111S Racing Green durante il 25ennale del modello sulle Dolomiti. Si riconosce per i cerchi dedicati e le calotte in plexiglass. Foto Luca Berton
Nell'immagine a destra, invece, un'altra Elise 111, qui in livrea Metallic Black. Foto Arjan Van Gemerden

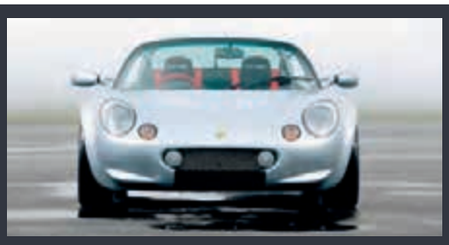
La linea di produzione ospita la prima vettura ad aprile e la prima consegna di un esemplare (colore Calypso Red) avviene il 1° agosto del 1996 quando la Lotus, per ripagare i debiti della Bugatti, viene definitivamente ceduta alla Proton… Ma ormai il futuro roseo della spiderina, che tutt'oggi traina pressoché in solitaria le vendite Lotus, è per fortuna inciso nella pietra.

Il modello definitivo della Elise 111 S1 (Series One) è quasi identico al prototipo: si differenzia infatti solo per i proiettori anteriori senza parabole (saranno disponibili aftermarket come optional Lotus Parts). Tantissimi i colori disponibili, dal Racing Green al vistoso Mustard Yellow, dall'elegante Nautilus Blue allo spudorato Ruby Red, dai classici Metallic Black al New Alluminium, solo per citarne alcuni. Nel definire gli interni per la produzione di serie, in Lotus pensano a come contenere il più possibile il peso… Semplice, senza aggiungere nulla! Così, definire l'abitacolo della Elise "francescano" è fare un'ampia concessione al lusso: i sedili sono due gusci sportivi (a richiesta in pelle), l'alluminio che caratterizza fianchetti, parte bassa del cruscotto, pedali e poggiapiedi è a vista - bellissimo! - il volante rivestito in pelle (prodotto dall'italiana Nardi) è di piccole dimensioni, la strumentazione ridotta all'osso, la pulsantiera ricavata dalla Peugeot 306, i comandi della climatizzazione (senza ricircolo) a levette come negli anni '70; il pomello del cambio è una leva in acciaio con pomello dalla finitura satinata, i finestrini sono ovviamente manuali, alle portiere dei sottili pannelli ancorati con semplici bottoni. Perfino la moquette è un accessorio, così come il kit hi-fi. Niente aria condizionata, chiusura centralizzata, specchietti regolabili dall'interno, nemmeno servofreno e servosterzo, tantomeno ABS e Airbag. La Elise è una vettura da guidare imprescindibilmente aperta. Tuttavia viene offerta una ridottissima capottina in

PILLOLE

190: SOLO PER LA PISTA

La carriera della Elise è costellata di serie speciali, tirate in pochi esemplari. Dopo il prototipo "Sprint" (senza parabrezza, alleggerita di 45 kg) apparsa poco dopo la presentazione di Francoforte, nel 1997 ecco una versione omologata solo per la pista, la Sport 190, come la potenza in CV, raggiunta modificando il motore: sezione dei condotti aumentata, albero motore forgiato, pistoni e bielle specifici, collettori di aspirazione e scarico maggiorati, scarico, sospensioni e freni (in acciaio) rivisti. Il "pacchetto" di modifiche è il VHPD (Very High Performance Derivate). Esteticamente la 190 si riconosce per le cupolette dei fari in plexiglass, cerchi Speedline e roll bar rinforzato da una "staffa" ancorata al tunnel centrale. I sedili sono gli sportivi profilati Corbeau. Questi accessori saranno poi inseriti nella gamma Lotus Sport Parts e molti li adotteranno sulle 111 normali.



135: SOLO PER LA GRAN BRETAGNA

La prima versione stradale, invece, esordisce al Motor Show di Birmingham del 1998. È la Sport 135 esclusivamente per il mercato inglese: tinta dedicata Quicksilver (unica disponibile), decalcomanie specifiche, sedili Corbeau, volante e altri dettagli interni in alcantara rossa. Il motore, come suggerisce il nome, grazie alla lucidatura dei condotti, all'adozione di un nuovo corpo farfallato e a una diversa distribuzione, raggiunge i 137 CV. Lo scarico emette ora un suono più roco e coinvolgente. Rivisti anche assetto e sospensioni (chiamate LSS, Lotus Sport Suspension), per migliorare la tenuta soprattutto nella guida più specialistica. Il cambio ha rapporti ravvicinati, le gomme posteriori 20" più larghe (entrambi li vedremo poi sulla 111S). Anche questo "pacchetto" di accessori è stato reso disponibile per la Elise standard.

UN SOGNO "STRADALE"

La Lotus Motorsport lavorerà parecchio sulla Elise. Il modello più estremo è senza dubbio la GT1 del 1997, versione da corsa realizzata per partecipare al Campionato FIA GT1. Saranno sette gli esemplari prodotti fra i quali una sola stradale, nell'immagine. Sotto il cofano viene inizialmente utilizzato il V8 Turbo Lotus ma, il cambio di regolamento che sfavorisce i motori sovralimentati, porterà Lotus ad adottare l'unità Chevrolet LT5 V8 di 6 litri aspirato derivato dalla Corvette ZR1. Estrema la caratterizzazione aerodinamica: il telaio allungato è rivestito da carrozzeria in vetroresina molto muscolosa, con enormi appendici, prese d'aria supplementari, tetto chiuso con vistosa presa d'aria sul tetto, cerchi a 5 razze Speedline monodado e un enorme alettone posteriore.

La 111 di Elisa e una 111S (Ruby Red) a confronto. La 111S ha frecce bianche e le parabole sui fari. Appariranno nel prototipo del 1995 ma poi non saranno disponibili per la 111 che però, potranno averle aftermarket ma leggermente diverse da quelle della 111S. Foto Luca Berton

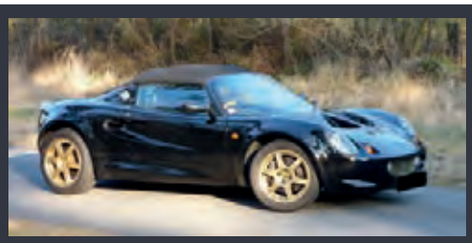
vinile nero (a richiesta in pelle di diverse tonalità) mentre, dopo la presentazione, sarà disponibile un hard top che, tra l'altro, non rovinerà assolutamente la pulizia della linea anzi, per qualcuno la renderà più aggressiva (tanto che la sportivissima Exige, derivata dalla Elise S1, lo presenterà come standard). Addetti al settore e concessionari sono entusiasti mentre le testate specializzate che la provano rimangono esterrefatte dal comportamento neutro, dalla velocità, dalla stabilità e dal divertimento che questa vettura genera: scivola via leggiadra, mostrando i muscoli solo quando serve ma ottenendo prestazione molto, tremendamente vicine a quelle di auto ben più potenti ma anche più pesanti. Il suo pane quotidiano è il misto stretto, dove sembra di guidare una moto, non solo per maneggevolezza (la ripartizione dei pesi è 39/61%) ma anche per progressione, brillantezza, feeling di guida.
L'Elise rimane invariata per due anni poi, nel 1998 (anno in cui, complice l'affermazione della Elise, in Lotus si completano 3.500 vetture), arrivano i dischi freno in ghisa tradizionali - purtroppo il pregiudizio che i materiali compositi siano altamente infiammabili farà abbandonare quelli in MCC - una riorganizzazione dei seppur sempre minuscoli vani bagagli, una capote rivista e più efficace mentre i cofani sono in vetroresina come il resto della carrozzeria e non più in acciaio. Ora le "vasche-telaio" non arrivano più dalla Danimarca ma vengono prodotte direttamente negli stabilimenti inglesi Lotus di Norwich.
Nonostante la gamma Elise sia caratterizzata da numerose serie speciali (le vedremo tra poco), l'unico gap di potenza considerato standard arriva nel 1999 (Salone di Ginevra, marzo) quando viene lanciata la 111S ("Sprint"), dotata sempre del 1.8 Rover K-Series a 16 valvole ma qui arricchito del variatore di fase (VVC, Variable Valve Control), che già equipaggia la "cugina" MGF. ›

160: LA 111S CATTIVA

La versione vitaminizzata della 111S appare invece nel gennaio del 2000 ed è la Sport 160, che eroga fino a 162 CV (per le prime 50 vetture per il solo mercato inglese; potenza poi ridotta a 150 per tutte); ha uno scarico Janspeed specifico mentre, esteticamente, riprende il layout della 111S ma qui ha spoiler aggiuntivo di serie, cerchi in lega cinque razze MIM Victory, decalcomanie specifiche, interni con sedili meglio imbottiti. Nella gamma colori (disponibili poi anche per la normale 111S), compaiono il "famoso" Scandal Green (una sorta di verde fluo) e un inedito nero metallizzato. Inizialmente è disponibile solo per il mercato inglese e in 100 esemplari, ma la richiesta del pubblico convincerà la Lotus a esportarla e produrne 337 esemplari.

RICORDANDO LA TYPE 49

Vanno poi segnalate alcune Elise speciali caratterizzate da una forte identità estetica: sono due edizioni definite "Heritage Edition" (si chiamano così entrambe in Italia), poiché evocano, specialmente nei colori, due vetture fondamentali per la carriera tecnica e sportiva di Colin Chapman e della Lotus. La prima è la Type 49, come la monoposto guidata da Jim Clark e Graham Hill, la prima vettura partecipante a un Campionato di F1 con la livrea di uno sponsor (GP di Monaco del 1968), il rosso, il bianco panna e l'oro del Team Lotus sponsorizzato dall'azienda del tabacco Gold Leaf. La Type 49 fu una delle dimostrazioni più tangibili della lungimiranza di Chapman, ossia l'importanza di una sponsorizzazione che permettesse uno sviluppo tecnico e del team, per rendere vincente la vettura, che nessuno prima aveva osato.



IN ONORE DELLA "BLACK BEAUTY"

La seconda di questa serie è invece la Type 79, che riporta alla mente degli appassionati un'altra infallibile monoposto di Formula 1, come l'omonima guidata da Mario Andretti, Ronnie Peterson e Jean-Pierre Jarier nel Campionato del 1978, la mitica "Black Beauty": verniciata di nero e oro, colori della John Player Special (gli stessi che troviamo sulla Elise Type 79, con carrozzeria nera, cerchi, prese d'aria sul cofano motore e altri particolari verniciati oro), probabilmente la sponsorizzazione più significativa per la Lotus di Chapman. Sia la Type 49 sia la Type 79 sono del 1999, sono disponibili con meccanica 111 (120 CV) e 111S (145 CV) ed è la prima volta che questi modelli iconici vengono celebrati da edizioni speciali di modelli moderni ma, da qui in poi, diventerà per Lotus una piacevole abitudine.

Uno dei colori più estrosi della Lotus Elise è lo Scandal Green che esordisce sulla 111S. Nell'esemplare in foto si nota anche l'hard top, ovviamente optional.

Questo sviluppa ora 145 CV a ben 7000 giri/min (che scenderanno poi a 143), con naturale aumento della velocità, soprattutto dello sprint (0-100 km/h in 5,4 secondi), favorito anche dal cambio a cinque marce a rapporti ravvicinati ma anche della prontezza ai regimi più bassi. Con l'occasione ricompaiono di serie le parabole dei fari anteriori (un po' diverse da quelle del 1995), gli indicatori di direzione ora sono trasparenti bruniti e i cerchi sono a sei razze prodotti dalla italiana OZ, con gomme posteriori da 225" invece che 205. Nuova la taratura delle sospensioni, con camber aumentato.

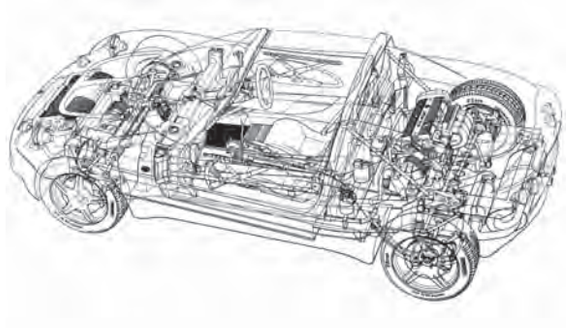
Considerato il suo successo e per regalare agli appassionati delle versioni ancora più esclusive, la Lotus penserà a tutta una serie di versioni speciali, per motorizzazioni o per estetica (ne parliamo nei riquadri di approfondimento); ne citiamo qui solo due che presentano allestimenti dedicati. La prima è la 50th Anniversary Edition, per celebrare il mezzo secolo della Casa compiuto nel 1998, in livrea Racing Green, cerchi oro e interni in pelle verde/beige, Mentre, l'ultimo atto della gamma S1, è la Millenium Edition del 2000, elegante nella sua livrea Atlantis Blue con interni in pelle nera e alcantara blu, presente su volante e battitacco. Entrambe sono disponibili con motori da 120 e 145 CV.

La Elise S1 uscirà di produzione a fine 2000 con all'attivo 12.000 esemplari prodotti e lasciando il testimone alla S2, che riprenderà, esaltandola, tutta la sua filosofia di elogio della leggerezza. ■

SCHEDA TECNICA

LOTUS ELISE **111** (1996)

MOTORE:	posteriore centrale trasversale, monoblocco e testa in lega leggera, 4 cilindri in linea, cilindrata 1796 cm^3, potenza 120 CV a 5500 giri/min, coppia massima 166 Nm a 3000 giri/min, distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro, punterie idrauliche, cinghia dentata, alimentazione a iniezione elettronica Rover MEMS 1.9 (Multipoint).
TRASMISSIONE:	trazione posteriore, cambio a 5 marce. Sospensioni e freni: avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e vielle oblique, molle elicoidali; ammortizzatori idraulici telescopici; freni a disco autoventilanti sulle quattro ruote.
RUOTE E PNEUMATICI:	anteriori 185/55 R 15V, cerchi in lega 5,5 J 15"; posteriori 205/50 R 16V, cerchi in lega 7 J 16".
DIMENSIONI E PESI:	passo 2300 mm, lunghezza 3726 mm, larghezza 1701 mm, altezza 1202 mm, massa 731 kg in ordine di marcia.
PRESTAZIONI:	0-100 km/h in 5,9 secondi, velocità massima 200 km/h.



PILLOLE

340: LA ELISE NUDA

Nel 1998 (entrerà in produzione nel 2000) si osa ed ecco apparire la Elise Nuda, la 340 R: telaio e meccanica (ma qui il 1.8 K ha ben 177 CV) sono gli stessi ma ora il vestito è ridottissimo (include solo i cofani e i ridottissimi pannelli che chiudono l'abitacolo in perspex), mentre ruote con freni, bracci delle sospensioni, lo scarico e vari organi meccanici sono scoperti, proprio come in una moto. Gli interni invece sono, se possibile, ancora più essenziali: niente portiere, moquette, rivestimento della leva cambio, mentre la strumentazione è "sospesa" tra un bellissimo arco superiore e una sottile struttura centrale, ovviamente ricavati dal telaio in estrusi di alluminio, mentre il roll bar qui ha un disegno a " X". I cerchi - che appariranno anche sulla Elise 111 nel 1999 - sono dedicati, a sei razze sdoppiate. Così configurata la 340 R pesa appena 500 kg, erogando quindi 262 CV/ton (avrebbero dovuto essere 340, come suggerisce il nome. Il numero farà poi invece riferimento agli esemplari da produrre), meglio di una Ferrari 360 Modena…

Foto Luca Berton.

EXIGE: L'ELISE PER I PIÙ...ESIGENTI

Altra vettura nata dal progetto Elise è la Exige che, come suggerisce il nome, si rivolge a una clientela ancora più integralista e alla ricerca di una vettura specialistica e più "pura". Realizzata in collaborazione con il reparto Motorsport, presenta il solito motore 1.8 K-Series di Rover che qui eroga 177 CV (facilmente trasformabili in 190 con il kit della Sport 190), dati che le permettono di accelerare da 0-100 km/h in 5 secondi e mezzo e superare i 205 km/h. Vistosa l'estetica che non ha nessuna intenzione di tradire l'immagine di vettura da pista prestata alla strada (e chiaramente ispirata alla GT1): tetto chiuso (non è disponibile la versione aperta) con presa d'aria superiore, spoiler anteriore e minigonne maggiorati, coda "incassata" in un profilo aerodinamico e dominata da un grosso alettone. Verrà prodotta solo per pochi mesi a partire dal settembre del 2000 in meno di 600 esemplari ma avrà la sua erede sulla base della Elise S2. La Exige è stata preceduta dalla Elise Motorsport, sempre a tetto chiuso, con motore da 200 CV, realizzata in 65 esemplari dei quali 24 a guida centrale.

"SPESSO MI CHIAMANO ELISE"

L'auto protagonista del nostro servizio è quella personale di Elisa Artioli, la nipote di Romano Artioli. È quindi un'auto molto speciale e per questo non ci siamo fatti scappare l'occasione di farle qualche domanda.

- Elisa, raccontaci chi sei

"Mi chiamo Elisa, anche se spesso mi chiamano Elise. D'altronde quando ero piccola ero convinta fosse proprio quello il mio nome. All'età di 2 anni mio nonno mi preparò alla presentazione della Lotus Elise, che si sarebbe tenuta a Francoforte a settembre del 1995. Per la prima volta la spider tanto attesa sarebbe stata svelata al mondo, ma sotto il telo c'erano ben due sorprese: non solo una Elise, ma anche una Elisa che attendeva in silenzio mentre fuori c'erano i rumori dei giornalisti e fotografi. Da quel momento in poi per molti anni pensai di chiamarmi Elise, proprio come diceva la mia T-shirt che indossavo al salone "I am Elise". Quella maglietta la conservo ancora anche se ahimè non mi sta più.

Adesso ho 27 anni ma la mia passione per l'Elise non è mai svanita, anzi è sempre più grande perché con il tempo che passa apprezzo ancora di più questa macchina che fu rivoluzionaria al tempo ma che ancora oggi mi riesce sempre a strappare il sorriso e mi trasmette una voglia matta di guidare. Ogni occasione possibile la sfrutto, le mie vacanze di solito sono dei road trip in giro per l'Europa, dai quali torno più stanca di prima però con dei ricordi fantastici".

- La domanda è d'obbligo: cosa si prova ad avere un'automobile, per altro sportiva e amata dagli appassionati, che porta il tuo nome?

"Per me è un grande orgoglio che l'Elise porti proprio il mio nome. Allo stesso tempo ha anche un gran impatto nella mia vita. Ogni volta che incrocio casualmente una Lotus Elise, che non capita spessissimo, mi illumino e allo stesso tempo mi sbraccio per salutare il guidatore. La mia l'ho ricevuta già nel 1997 (all'età di 4 anni), ed essendoci cresciuta insieme è più di una "macchina".

- Cosa significa nascere e crescere in una famiglia nella quale l'automobile è stata il pane quotidiano?

"Per me è stato ed è ancora pane quotidiano, fortunatamente. Mio nonno ci ha sempre raccontato delle sue avventure mentre eravamo tutti seduti a tavola. Adesso finalmente ha scritto un libro al riguardo, così tutti quelli interessati potranno sapere a cosa è andato incontro per far rinascere la Bugatti e far ripartire la Lotus".

-Sei molto attiva sui social e dai tuoi post si evince che la guida è una tua grande passione. Faresti la pilota professionista?

"Devo ammettere che l'idea non mi dispiace. Se avessi un'altra macchina da utilizzare in circuito e per migliorare le mie tecniche di guida sportiva probabilmente la pista diventerebbe la mia seconda casa. Vi starete chiedendo perché non uso la mia Elise... Vorrei sì, andarci in pista ma avendola da 23 anni, non potrei immaginarmi come sarebbe la mia vita senza..."

- E invece costruiresti l'automobile dei tuoi sogni come ha fatto nonno Romano?

"So di essere di parte, ma l'automobile dei miei sogni già la possiedo. Per adesso non ne ho trovata nessuna che mi dia le stesse emozioni di guida della Elise. Ha anche i suoi difetti, sicuramente. Ma la cosa che mi piace è che è una macchina diretta, sincera, pura, leggera e soprattutto sportiva. Sarà che porta il mio nome, sarà che è l'unica macchina che possiedo, ma non riesco a stancarmene".

-Hai mai guidato una Bugatti EB110?

"Sono stata passeggera sulla EB110 Le Mans, esperienza incredibile, soprattutto sentire il suono dei 4 turbo. La EB110 era una macchina così all'avanguardia al tempo che ancora adesso rimane una supercar che fa invidia a molte delle nuove arrivate. Sarebbe bello averne ancora una in famiglia. A quel punto sì, la guiderei".

-Quali sono gli insegnamenti di tuo nonno che porti con te?

"Sicuramente il più importante è quello di non mollare mai, come dice lui "chi si ferma è perduto". Infatti lui è proprio l'esempio di persona che insegue i suoi sogni e non si lascia mai dire di no. Anche mia nonna mi ha insegnato una cosa molto importante, "impara l'arte e mettila da parte", e proprio per questo sono diventata una persona curiosa che vuole sempre imparare cose nuove e fa di tutto un po', così non mi annoio mai".

Elisa Artioli, all'epoca appena 2 anni, confabula divertita con nonno Renato in occasione della presentazione della Elise presso la storica sede Lotus di Hethel. Qui invece, segue incuriosita le fasi di prototipazione della Elise. Sotto, Elisa oggi con la sua "bambina" che ha la sua stessa età. #imlotuselise è la pagina Instagram di Elisa Artioli, dove pubblica tutti post dedicati alla storia della Elise ma anche della Bugatti e della sua famiglia.

1959, Modena. I risultati delle corse hanno dimostrato che la Junior Stanguellini è la vettura più versatile in grado di fornire risultati eccellenti. Di conseguenza, la Casa modenese è chiamata a riorganizzarsi per far fronte alle numerose ordinazioni. Questi sono sei esemplari schierati davanti alla sede di via Schedoni, pronti per la consegna in Venezuela.

LA STORIA
DELLE PICCOLE ROSSE DA CORSA

TUTTO HA INIZIO NEGLI ANNI '20, PER GIUNGERE AI FASTI DEGLI ANNI '50 E '60, QUANDO LE FORME SINUOSE E SPORTIVE DI QUESTE AUTOMOBILI VENGONO CONOSCIUTE IN TUTTO IL MONDO, VINCENDO LE PIÙ PRESTIGIOSE COMPETIZIONI ED ENTRANDO NELLA STORIA

Foto Giorgio Nada Editore

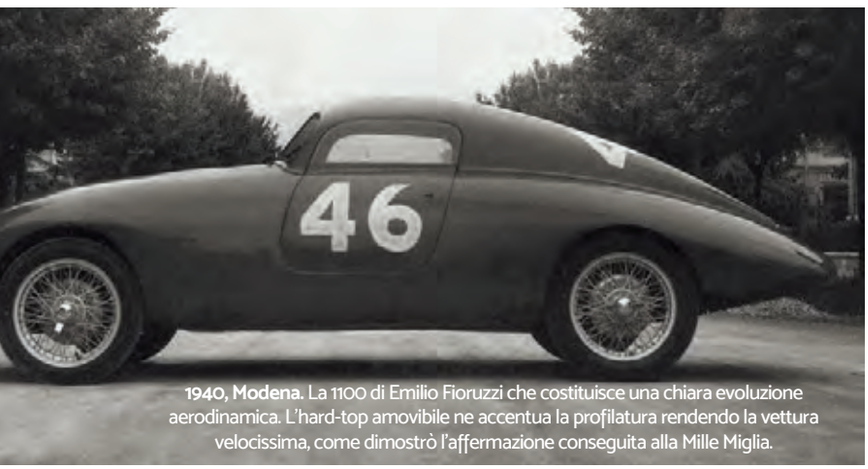
Tutto ha inizio negli anni '20, per giungere ai fasti degli anni '50 e '60, quando le forme sinuose e sportive di queste automobili vengono conosciute in tutto il mondo, vincendo le più prestigiose competizioni ed entrando nella storia.
L'Emilia Romagna, e in particolare la città di Modena, è una terra che da sempre genera figli appassionati di motori, di auto e di competizioni. La gente ha nel sangue questa passione irrinunciabile, quasi come i tortellini e lo zampone. Il nome di Stanguellini è quasi sicuramente il più antico nome modenese attivo nel campo dei motori fin dai primi del '900 ma, ancora precedentemente, Celso Stanguellini, già nel 1879, aveva fondato un'azienda per la produzione di timpani da orchestra con accordatura meccanica da lui stesso brevettata. I motori sono però da sempre un "affare" di famiglia, senza alcun dubbio, visto che Francesco, figlio di Celso, corre con i tricicli a motore già nei primi anni del Novecento e successivamente con una Ceirano e una Scat. Inoltre diventa anche il primo rappresentante della Fiat di Modena. Ma è nel 1925 che la giovane Scuderia Stanguellini acquista notorietà, facendo correre e vincere le motociclette modenesi "Mignon". Purtroppo però lo sportivo e dinamico Francesco scompare prematuramente nel 1932, lasciando a Vittorio, l'unico figlio maschio, la responsabilità dell'azienda a soli 19 anni. Tuttavia, il giovane, che era dotato di uno straordinario intuito per i motori, sviluppa rapidamente gli affari, dedicandosi alle elaborazioni delle automobili, facendolo diventare dal 1935 una vera attività commerciale redditizia e continuativa.
Le prime vetture ad essere costruite sono delle vetturette Sport 750 e 1100, oltre a una imponente 2800, tutte sempre di derivazione Fiat. Nel 1937 viene così costituita la prima "Squadra Stanguellini", così composta: Baravelli su Fiat 500, Ragoni su Fiat 508 Sport, Severi su Maserati 1500 e Zanella su Fiat 500. Proprio Francesco Severi, con la sua Maserati 1500 modificata Stanguellini e particolarmente curata dal capo meccanico Renato Cornia, ottiene il primo posto assoluto nella 28a Targa Florio. Nel 1938 Giulio Baravelli vince la XII Mille Miglia con la 750 Stanguellini; altre importanti corse ben presto portano la notorietà a livello internazionale.
All'estero i successi culminarono con il trionfo della piccola 750 di Baravelli alla Tobruk-Tripoli, mentre alla Mille Miglia del 1940, le Stanguellini fecero la parte del leone con i primi due posti di classe nella 750 e nella 1100. ›

1908, Modena. Francesco Stanguellini, alla guida della Fiat tipo Zero, accompagna il maratoneta Dorando Pietri, accolto trionfalmente dalla popolazione, al rientro dalla sfortunata olimpiade di Londra. **A destra, 8 maggio 1910, Record del Miglio, Modena**. Francesco Stanguellini scende in gara alla guida della Scat classificandosi secondo di categoria.

1-12 luglio 1936, 24 Ore di Spa Francorchamps. In primo piano Vittorio Stanguellini, a bordo della Fiat Balilla Sport preparata per l'amico Lotario Rangoni Machiavelli. La soddisfazione che traspare dal suo sorriso suggerisce l'ipotesi che l'impresa sia permeata anche da spirito goliardico senza sapere che invece è la premessa di una lunga e grande storia. Per la cronaca, la spedizione in Belgio è stata programmata con l'appoggio logistico della Scuderia Ferrari.
Sotto, da sinistra, Enzo Ferrari e Vittorio Stanguellini, entrambi modenesi DOC, amici e innamorati dei motori, si scambiano le impressioni durante una giornata di prove a Monza. **10 luglio 1938, Pontedecimo-Giovi**. Irrompe sulla scena agonistica Franco Bertani che sale in bello stile le rampe della salita genovese vincendo con la 1100 Stanguellini. La radicale trasformazione della pacifica Fiat 2800 con sei cilindri in linea in una vettura da corsa, rispondente ai requisiti della Categoria Sport Nazionale, avvenuta nel 1939, è stata una delle sfide tecniche più difficili affrontate da Stanguellini. Il suo sorriso, nell'immagine in basso, la dice lunga sul risultato conseguito.

Dopo la parentesi bellica Vittorio è pronto a lanciarsi con rinnovato entusiasmo nelle competizioni e subito ricominciarono a piovere le vittorie. Nel 1946 la Squadra Stanguellini vince il Campionato nazionale assoluto Sport e coglie una prestigiosa affermazione al Gran Premio del Belgio con la 1100 di Bertani, precedendo la Simca-Gordini pilotata dallo stesso Amedeo Gordini. Nel 1947 le affermazioni si moltiplicarono. Nel fervore dell'attività agonistica dei motori, che da sempre aveva contagiato gli italiani, non passava domenica senza una vittoria di un'auto costruita o elaborata da Stanguellini. Non sono insolite le occasioni in cui vengono battute anche vetture delle classi superiori. Il giovane Auricchio, con un pizzico di fortuna, vince con la 1100 Sport il Gran Premio di Pescara davanti alla Ferrari 125S di Cortese. Ma nel Circuito delle Cascine a Firenze lo stesso pilota con la Stanguellini 1100 precedette ancora la Ferrari con pieno merito e senza attenuanti. Le piccole e veloci Barchetta Sport modenesi subiscono dal 1947, fino ai primi anni Cinquanta, una radicale evoluzione tecnica. I telai furono completamente realizzati all'interno dell'officina utilizzando tubi di acciaio ed alta resistenza per ottenere la massima rigidità e un peso ridotto. Le sospensioni e il ponte posteriore rimangono invece di derivazione Fiat. Nel 1949 si costruisce ex-novo per il motore 1100 la prima testata con distribuzione "bialbero" che comporta anche complessi interventi sul monoblocco Fiat di serie. Sulla base delle incoraggianti esperienze con il motore 1100 (nel Giro di Sicilia Sergio Sighinolfi stabilì un record rimasto imbattuto per anni), nel 1950 viene impostato il nuovo motore 750, sempre con distribuzione bialbero, di intera costruzione Stanguellini, nel quale si fa un largo uso di lega leggera. Così i due motori bialbero diventano il cavallo di battaglia e sinonimo dell'attività del costruttore modenese.

1937, Mille Miglia. Pit-Stop d'altri tempi: al punto di rifornimento e di ristoro gli allegri meccanici della Stanguellini attendono i piloti con il soddisfatto capo officina Renato Cornia.



1940, Modena. La 1100 di Emilio Fioruzzi che costituisce una chiara evoluzione aerodinamica. L'hard-top amovibile ne accentua la profilatura rendendo la vettura velocissima, come dimostrò l'affermazione conseguita alla Mille Miglia.

Nell'immediato dopoguerra, Stanguellini rinnova la 1100 Sport Nazionale. Ne vediamo una piccola serie in allestimento nella sede di viale Moreali. L'immagine serve anche a smentire il supposto intervento della carrozzeria Ala d'Oro nell'esecuzione di queste vetture.

Vittorio era ormai totalmente impegnato nell'attività commerciale, in quella sportiva, nella trasformazione di telai di autocarri piccoli e medi e nella produzione di banchi prova motore. Fu preziosa l'opera prestata dai suoi inseparabili collaboratori Renato Cornia e Franco Goldoni. Un valente suggeritore tecnico fu l'ingegner Alberto Massimino, mentre, per la linea delle carrozzerie, si inserisce l'amico Franco Reggiani, disegnatore e artista. Intanto le bialbero rafforzano l'immagine delle Stanguellini vincenti nel mondo: una vittoria risonante la ottennero gli americani Behm-Haas-McArthur alla 12 ore di Sebring nel 1957. Nel frattempo il nome Stanguellini era diventato famoso e la sua officina meta di visite da parte degli appassionati. Così ne parla Guido Piovene nel suo "Viaggio in Italia" del 1956: "Stanguellini il trasformatore, trasforma in automobili da corsa comuni automobili Fiat. Industria di calcolo e di esattezza, quella di Stanguellini consiste soprattutto nell'alleggerire le macchine, buca tutto quello che può, asporta per togliere peso; strana bottega in cui si pagano ventimila lire per ogni chilo in meno".
Un assiduo frequentatore dell'officina di Stanguellini, divenuto poi un vero amico di famiglia, fu sicuramente il grandissimo pilota Juan Manuel Fangio. I suoi suggerimenti e i primi collaudi contribuirono fortemente all'immediato successo delle Stanguellini Junior 1100, le monoposto della nuova formula addestrativa internazionale. Le Junior modenesi fecero razzia di coppe e trofei collezionando un centinaio di vittorie, tante quante le vetture costruite. Nel 1962 l'ANCAI assegnò a Vittorio Stanguellini il Trofeo mondiale per costruttori di Formula Junior. Ma i successi non terminarono qui: i record mondiali di velocità furono un'altra sfida vinta da Vittorio.
Pietro Campanella e Angelo Poggio portarono il veicolo da record "Nibbio", con motore Guzzi, nella officina modenese per farlo perfezionare e ne scaturirono ben 24 primati internazionali. ›

23 giugno 1946, Circuito di Campione d'Italia. Mario Angiolini, ammirato dal pubblico, all'esordio con la Stanguellini 1100, affronta con decisione un tornante del percorso.

Sull'onda del successo venne costruita la innovativa Colibrì con telaio Stanguellini e carrozzeria disegnata da Franco Scaglione. Questa vetturetta dall'aerodinamica esasperata progettata inizialmente per ospitare il potente e inedito otto cilindri Guzzi 500, conquistò nell'ottobre 1963 sei record mondiali sull'anello di alta velocità di Monza, spinta dal più modesto e classico monocilindrico Guzzi 250. Meno fortuna ebbe un'altra creatura dello stesso periodo. Infatti, l'ottimo telaio della bella monoposto Junior Delfino a motore posteriore costruita nel 1962, non riuscì a sopperire alla minore potenza delle motorizzazioni italiane nei confronti del diffuso propulsore Ford Anglia. L'ultimissima creazione sportiva di Vittorio fu una Formula 3, ma il divario tra le forze in campo, soprattutto economiche, non permise miglior risultato; con grande delusione del figlio Francesco che, ormai patentato, avrebbe voluto portarla in gara.

Vittorio Stanguellini muore il 4 dicembre 1981 a Modena, all'età di 72 anni. La stampa automobilistica di tutto il mondo lo ricordò come "il papà delle Junior". La passione per le corse è sempre grande e Francesco, appassionato pilota di auto storiche, ha trasmesso lo stesso entusiasmo ai figli Simone e Francesca. Purtroppo però Francesco Stanguellini si spegne a 76 anni a settembre di questo funesto anno 2020, lasciando un vuoto nella storia dell'automobile da competizione.

1946, Modena, viale Moreali. Arte fotografica su lastra di vetro e arte nelle linee della 1100 Sport disegnata da Vittorio Stanguellini. Al volante, Franco Bertani.

Sopra, Vittorio Stanguellini ritratto nel giardino della sua abitazione, adiacente l'officina di via Moreali, con l'autotelaio di una Fiat 1100 che, dopo le sue cure, verrà trasferito alla carrozzeria Bertone di Torino per l'allestimento finale.

A sinistra, **1948, Modena.** La più recente versione della 1100 davanti ad illustri personaggi. Sono riconoscibili, a partire dal secondo a sinistra: Renato Cornia, Vittorio Stanguellini, Franco Cornacchia, Nuccio Bertone, Franco Bertani, Piero Taruffi, Roberto Vallone e Dante Guardasoni.

Qui a fianco, la prima versione della monoposto 1500, risalente alla primavera 1949, è caratterizzata da un sensibile disassamento del posto di guida per far posto all'albero di trasmissione laterale, così da poter abbassare il sedile di guida. Siamo sulla strada per Carpi e al volante, in via eccezionale, c'è Alberto Ascari, sceso a Modena con l'amico Gigi Villoresi, che osserva incuriosito, dove sono attesi dagli impegni con Ferrari.

Sotto, da sinistra, **1949, Aerautodromo di Modena.** Sergio Sighinolfi, impegnato in collaudo con la 1100 Sport Bialbero, per l'occasione sostituisce il tradizionale copricapo in tela con un caschetto rigido di nuova generazione.

18 maggio 1952, Circuito di Ferrara. Sono ancora in campo le 750, ma in versione Sport, e Casella, vincitore della corsa, ha dotato la vettura dei parafanghi regolamentari. In secondo piano sono riconoscibili Stanguellini, Giorgio Meyer, e il progettista del motore Oberdan Gofieri e, all'estrema destra, il giovane Franco Goldoni.

7-18 gennaio 1959, G.P. Icecar, Cortina d'Ampezzo. Se nei paesi nordici è una consuetudine, per l'Italia una corsa sulla neve è una novità assoluta. Per l'esperimento sono utilizzate le Junior. Nell'incantato scenario dei Monti Pallidi si preparano i concorrenti della prima batteria. In prima fila, da sinistra, sono le Stanguellini di Crivellari, Zanarotti, De Carli e, a destra, la originale vettura con meccanica Volkswagen dell'austriaco Otto Mathé.

IL MUSEO

Il museo privato Stanguellini è visitabile solo su appuntamento ed esclusivamente con visita guidata. Le visite possono essere concordate nelle seguenti fasce orarie: dal lunedì al venerdì, tra le 9.30 e le 13.00 e tra le 14.30 e le 18.30.
Su richiesta, per gruppi, è possibile richiedere la visita anche il sabato e la domenica.

I PALMARES DELLE STANGUELLINI

1937	Campionato Italiano classe 1100 Sport Nazionale: Lotario Rangoni Machiavelli
1938	Campionato Italiano classe 750 Sport Nazionale: Giulio Baravelli Campionato Italiano classe 1100 Sport Nazionale: Franco Bertani
1939	Campionato Italiano classe 750 Sport Nazionale: Giulio Baravelli
1946	Campionato Italiano classe 1100 Sport Nazionale: Franco Bertani
1947	Campionato Italiano classe 1100 Sport Nazionale: Guido Scagliarini Campionato Internazionale Sport oltre 1500: Renato Balestrero Campionato Italiano classe oltre 1500 Sport Nazionale: Renato Balestrero Campionato Italiano classe 750 Sport Internazionale: Sesto Leonardi Campionato Italiano classe 1100 Sport Internazionale: Vincenzo Auricchio
1952	Campionato Italiano 1100 Turismo: Pasquale Tacci Fiat 1100 E elaborata Stanguellini Campionato Italiano classe 750 Sport Internazionale: Salvatore Casella Campionato Triveneto 1100 Turismo: Mario Tomasi Fiat 1100 E elaborata Stanguellini
1954	Campionato Italiano classe 750 Sport Internazionale: Sesto Leonardi
1955	Campionato Italiano classe 750 Sport Internazionale: Giorgio Cecchini Campionato Italiano classe 750 Corsa: Renato Pirocchi
1956	Campionato Italiano classe 750 Sport Internazionale: Roberto Lippi Campionato Italiano classe 1100 Sport Internazionale: Francesco Siracusa
1957	Campionato Italiano classe 1100 Sport Internazionale: Francesco Siracusa
1958	Campionato Italiano Formula Junior: Roberto Lippi
1959	Campionato Italiano Formula Junior: Raffaele Cammarota Trofeo Internazionale Auto Italiana Conduttori: Michel May Trofeo Internazionale Quattroruote Costruttori: Stanguellini
1960	Campionato Italiano Formula Junior: Renato Pirocchi Campionato Francese Formula Junior: Jacques Cal's
1962 - 1963	Premio ANCAI Costruttori Formula Junior

21 ottobre 1956, 6 Ore di Castelfusano. Come sempre elegantissima, Anna Maria Peduzzi è in attesa della partenza a fianco della Stanguellini 1100 Sport di Francesco Siracusa.

Il primo approccio di Stanguellini con il mondo dei record risale al 1959 quando si assume il compito di una trasformazione generale del Nibbio IV, una vetturetta nata nel 1956 sulla traccia di quella promossa da Giovanni Lurani negli anni Trenta. Dotata di un telaio Volpini di Formula 3, è mossa da un motore monocilindrico Moto Guzzi 350 cm^3 mentre la carrozzeria è opera di Ghia. La vediamo ritratta all'autodromo di Monza, dove conquista cinque primati sulle medie e lunghe distanze con Angelo Poggio e Pietro Campanella. Sul volto del commendatore Stanguellini si legge la soddisfazione per l'esito dell'impresa. Questa esperienza porterà alla creazione della Colibrì.

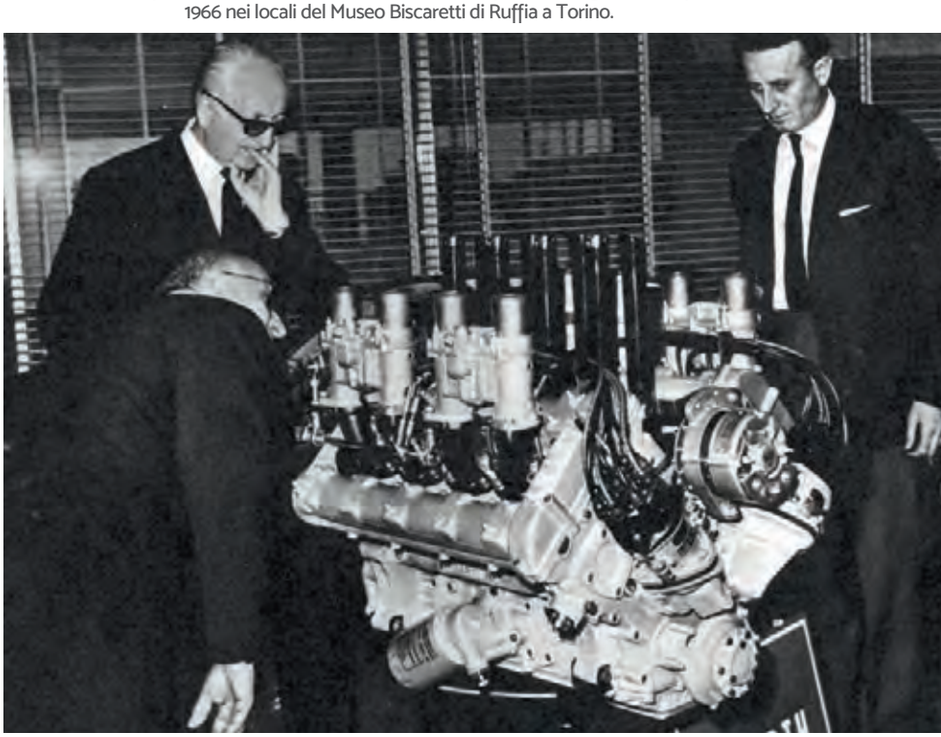
Il 13 febbraio 1971 la presentazione dei nuovi modelli apre l'ultimo atto della vicenda delle Abarth con il motore V8. Da sinistra: la 3000 Sport Prototipo SE 020, Carlo Abarth, Arturo Merzario e la 3000 Sport Monotipo SE 022. Infondo seminascosta la 2000 Sport Prototipo SE 021.

OTTO VOLANTE

CARLO ABARTH NEL 1966 PROPONE UN MOTORE V8 PER UNA NUOVA SPORT DESTINATA A CONQUISTARE LE VITTORIE ASSOLUTE. LO SVILUPPO PRENDE MOLTO TEMPO E LA VETTURA DEBUTTA SOLO ALLA FINE DEL 1967. IL SUCCESSO PIENO ARRIVA NEL 1971 DOPO ALTRE DUE LUNGHE PAUSE

di Elvio Deganello

Il motore Abarth V8 nasce nella seconda metà degli anni Sessanta quando le vendite dei modelli stradali perdono slancio e Carlo Abarth potenzia la "fabbrica di vittorie" per pareggiare i conti con i premi in denaro che riceve dalla Fiat appunto per ogni vittoria. Ogni nuovo modello amplia la possibilità di vincere, perciò nel febbraio 1966 Carlo Abarth presenta alla Mostra dell'Auto Competizione di Torino un nuovo motore di 2000 cm^3 con otto cilindri a V, quattro alberi a camme in testa, doppia accensione, carter secco e quattro carburatori Weber 46 IDA. Enzo Ferrari, eccezionalmente fuori Modena, osserva con espressione enigmatica quel propulsore che ha potenza dichiarata di 230 CV a 9000 giri/minuto ed è destinato a una Sport concorrente della Dino 206 S. Forse ammira il coraggio di Abarth, ma valuta anche le difficoltà di sviluppo. In effetti, qualche difficoltà c'é perché di quel motore non si sa più nulla fino al 10 ottobre 1967, quando, dopo un anno e mezzo nella Coppa del Danubio sul circuito di Aspern debutta il V8 montato "fuoribordo" in un corpo vettura simile a quello dell'ultima 2000 Sport SE 04/FB2, che ha il passo di 2085 mm, la carreggiata anteriore di 1405 mm, la posteriore di 1435 mm e monta pneumatici 4.50/11.60 x 13 davanti e 5.50/13.60 x 13 dietro.



Enzo Ferrari osserva con espressione enigmatica il motore Abarth 2000 tipo 239 con otto cilindri a V esposto alla Prima Mostra dell'Automobile Sportiva inaugurata il 26 febbraio 1966 nei locali del Museo Biscaretti di Ruffia a Torino.

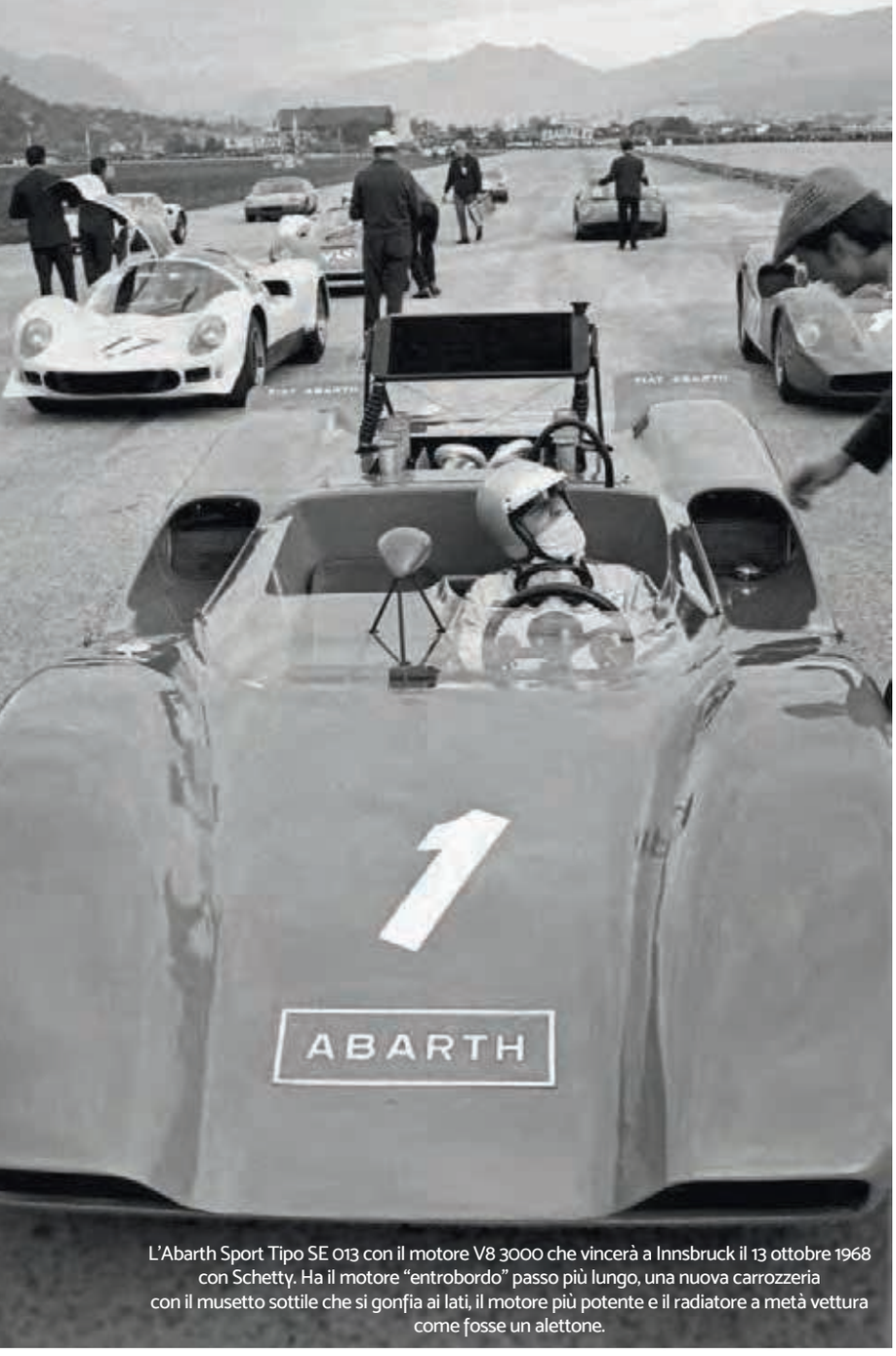
Il motore V8 è montato "fuoribordo" secondo una disposizione cara a Carlo Abarth, ma un po' assurda in questo caso perché per bilanciare il peso del grosso propulsore ci sono dei pani di piombo sull'avantreno, a dispetto della leggerezza che è fondamentale nelle auto da corsa.
A destra, la foto scattata alla partenza della Coppa del Danubio il primo ottobre 1967 mostra in primo piano Carlo Abarth che conversa con il pilota Peter Schetty, ma guardando con attenzione si vede il contagiri della Sport V8 con la linea rossa fissata a 7400 giri/minuto.

La rivista Auto Italiana sbriga l'episodio in poche righe: "Al secondo posto è giunta una Abarth pilotata da Schetty: era azionata da un nuovo motore di 3 litri, che al suo esordio ha dato una prova più che onorevole". La cilindrata riportata nell'articolo è in contraddizione con quella dichiarata nell'elenco partenti, dove la vettura è iscritta come Abarth 2000. Lo stesso articolo non presenta immagini ma oggi in una foto scattata a Carlo Abarth accanto alla vettura prima della partenza si vede il contagiri con la linea del limite fissata a 7400 giri/minuto. Ciò fa pensare che il motore sia lontano dalla messa a punto che permetterebbe il pieno regime. Dopo il quasi-successo nella Coppa del Danubio, trascorre un altro anno senza notizie.

MAGGIORATA

Si torna a parlare della Sport con il motore V8 il 2 ottobre 1968 quando Abarth presenta la SE 013, che ha il motore montato "entrobordo", i carburatori Weber 48 IDA al posto dei 46 IDA e la potenza dichiarata di 350 CV a 8200 giri/minuto. Il telaio è completamente rivisto in funzione della nuova disposizione del motore e ha il passo più lungo: 2265 mm. La carrozzeria di vetroresina è del tutto nuova, ha linee levigate e il musetto

Aspern, primo ottobre 1967. L'inedita Abarth V8 guidata da Peter Schetty presenta un corpo vettura simile a quello della Abarth 2000 Sport SE 04/L. Al momento Schetty è davanti dalla Lola T 111-BMW 2000 di Dieter Quester, che però vincerà la Coppa del Danubio.



L'Abarth Sport Tipo SE 013 con il motore V8 3000 che vincerà a Innsbruck il 13 ottobre 1968 con Schetty. Ha il motore "entrobordo" passo più lungo, una nuova carrozzeria con il musetto sottile che si gonfia ai lati, il motore più potente e il radiatore a metà vettura come fosse un alettone.

Il 16 ottobre 1968 nella Coppa del Danubio sul circuito di Aspern Peter Schetty al volante della rinnovata Abarth 3000 Sport SE 013 si prende la rivincita su Dieter Quester, che con la nuova BMW 2000 non riesce a ripetere la prestazione dell'anno precedente.

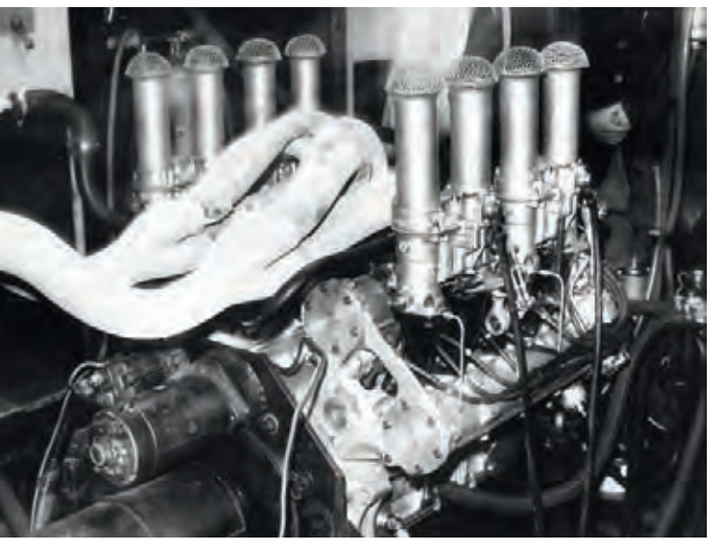
Peter Schetty complimentato dopo la vittoria con la Abarth 3000 V8 SE 013 nella Coppa del Danubio il 6 ottobre 1968. Il radiatore disposto come fosse un alettone attira molta attenzione, ma si dimostra inefficace sia per il raffreddamento, sia per l'aerodinamica.
Sotto, Arturo Merzario in prova con l'Abarth 3000 SE 015 "Cuneo" nella 500 km Imola il 13 settembre 1969. Al momento di cambiare gli pneumatici la Dunlop rifiuta la fornitura giudicando che le misure degli pneumatici adottati sono insufficienti in rapporto alla potenza.

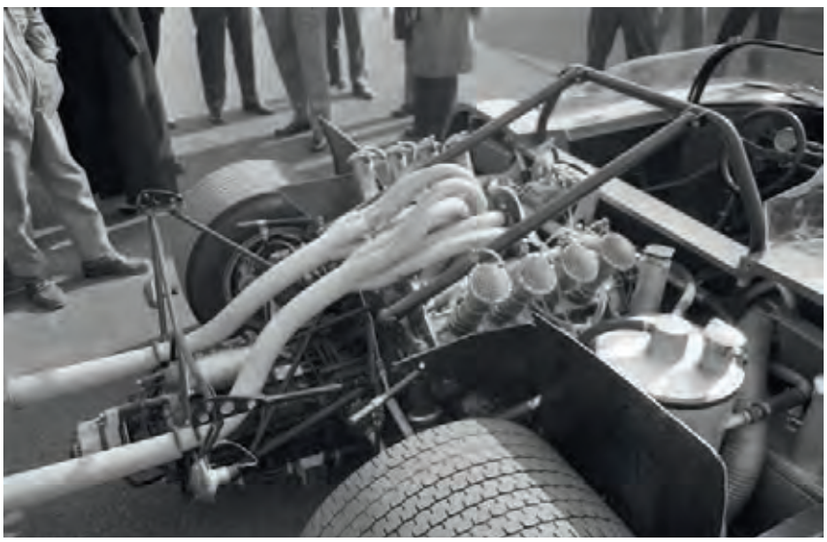
sottilissimo con due grandi prese d'aria trapezoidali ai lati. Altre due prese d'aria solcano i parafanghi posteriori al cui termine si alzano obliquamente due piccoli spoiler. La parte più originale è il radiatore disposto inclinato dietro il posto di guida come fosse un alettone. L'idea suscita interesse, ma anche perplessità. La SE 013 pesa 725 chili e debutta il 6 ottobre 1968 sul tracciato amico di Aspern con Peter Schetty, che subito riscontra la tendenza della vettura a "scappare di coda". Tuttavia con grande abilità riesce a domare la "bestia" e a conquistare la pole position, che completa poi con la vittoria in gara. Una settimana dopo Schetty e la SE 013 bissano il bel risultato nel Preis von Tirol a Innsbruck. Da allora il silenzio cala di nuovo sul "V8" fino alla salita di Ampus del 30 marzo 1969, dove la 3000 SE 013 si ripresenta con il radiatore in posizione convenzionale e con due "baffi" sui parafanghi anteriori. La guida Johannes Ortner, che si classifica secondo alle spalle di Peter Schetty, che quest'anno pilota la Ferrari 212 E con il motore 12 cilindri piatto. Lo stesso Ortner con la stessa 3000 ottiene poi la vittoria assoluta il 20 aprile 1969 a Dobratsch contro una concorrenza poco qualificata, ma tanto basta per scatenare l'ottimismo con il quale Carlo Abarth iscrive una 3000 Sport alla 24 Ore di Le Mans.

RINNOVATA

A Le Mans il 15 giugno 1969 la 3000 non si presenta e sul modello torna il silenzio fino al 2 settembre 1970 quando debutta la versione SE 015 che mantiene il noto motore V8, ma ha il passo ridotto a 2185 mm e la carrozzeria con la linea a cuneo. Una settimana dopo due esemplari della 3000 "cuneo" sono alle prove della 500 Km di Imola, dove emerge la magagna delle ruote. Secondo i tecnici della Dunlop le dimensioni degli pneumatici sono insufficienti e rifiutano la fornitura ufficiale. Merzario ripiega allora su una "vecchia" 3000 SE 013, per la quale c'è una buona scorta di pneumatici. In corsa mantiene la quarta posizione fino metà gara, poi si ritira, guarda caso, per problemi agli pneumatici. Con la stessa SE 013 "vecchio modello" il 20 settembre Merzario vince poi la corsa in salita Castione-Passo Presolana. Quindi il 5 ottobre 1969 per il Preis von Tirol il pilota comasco sale sulla 3000 SE 015 "cuneo" e precede Johannes Ortner con la "vecchia" SE 013. Infine tre settimane dopo, il 26 ottobre a Zolder il risultato premia la "vecchia" SE 013 di Toine Ezemans, che precede la SE 015 "cuneo" di Johannes Ortner. Il dubbio non sciolto nel 1969 per capire se è migliore la "cuneo" o la vecchia versione è superato il 5 marzo 1970 con la presentazione di una nuova versione chiamata SE 016. ›

La SE 015 di Arturo Merzario in gara nella Targa Florio il 3 maggio 1970. Si fermerà per un guasto alla trasmissione dopo 2 degli 11 giri previsti.
La SE 015 gemella di Mario Casoni/Jonathan Williams non è in corsa a causa di un incidente in prova.





A sinistra, il motore Abarth 3000 Tipo 245 A aggiornato nel 1970. il principale lavoro di sviluppo riguarda l'affidabilità e la migliore erogazione della coppia motrice ai regimi intermedi. Nonostante tutto, il motore avrà sempre la coppia massima a un regime elevato.
A destra, il motore della 3000 Sport Prototipo SE 020 fotografato durante la presentazione del 13 febbraio 1971. Al posto dei carburatori c'è l'iniezione Lucas e l'accensione è ora la Dinoplex della Magneti Marelli. La potenza dichiarata è di 365 CV a 8400 giri/minuto.

Le novità principali riguardano la carrozzeria semplificata e il peso ridotto a 600 chili, mentre la novità nel motore è l'accensione elettronica. Il debutto è fissato il 3 maggio alla Targa Florio con due esemplari affidati ad Arturo Merzario/Peter Schetty e a Mario Casoni/Jonathan Williams. Nelle prove Casoni esce di strada e accusa la rottura di un porta-mozzo. Non è chiaro se si è rotto a causa o per effetto dell'incidente, ma Carlo Abarth s'infuria con il pilota e decide di tornare a Torino con le due macchine. Merzario lo convince a restare, ma in corsa anche la sua SE 016 cede per la rottura di un semiasse. Alla delusione della Targa Florio segue la consolazione delle vittorie assolute di Johannes Ortner nella salita del Mont Ventoux il 21 giugno e di Arturo Merzario nella salita Castione-Passo della Presolana il 20 settembre.

SE 020 E SE 022

In novembre al Salone di Torino debutta staticamente una nuova Abarth 3000 la cui presentazione ufficiale avviene però il 13 febbraio 1971 sul piccolo aeroporto vicino allo stabilimento Abarth. Il modello V8 è ora declinato in due versioni: 3000 Sport Prototipo (SE 020) e 3000 Sport Monotipo (SE 022). Entrambe hanno il telaio formato da un fitto reticolo di tubi, il motore al centro, il posto di guida avanzato e la carrozzeria semplice e pulita. Le differenze fra le due dipendono dai nuovi regolamenti, che per la Sport Monotipo impongono il parabrezza, la ruota di scorta e il bagagliaio. Ma le masse radianti sono diverse per ragioni tecniche: nella SE 022 c'è un grande radiatore davanti, nella SE 020 due piccoli sui fianchi. La Monotipo pesa 650 kg contro i 565 kg della Sport Prototipo. Entrambe hanno il motore V 8 aggiornato con l'iniezione Lucas e la potenza è ora di 365 CV a 8400 giri/minuto. Identiche sono anche le sospensioni e il cambio Abarth Tipo 139. Le nuove Sport puntano sulla

semplicità costruttiva, sul prezzo molto inferiore a quello della concorrenza e sulla leggerezza ottenuta senza ricorrere a tecnologie sofisticate. Le prove private si svolgono a fine febbraio sul circuito di Le Castellet in Francia con i piloti Nanni Galli, Arturo Merzario, Giovanni Salvati e Johannes Ortner. Le 3000 non brillano rispetto all'Abarth 2000 Sport che sembra globalmente più a punto e meglio bilanciata. La Squadra Abarth rinuncia quindi a impiegare la 3000 Sport Prototipo nel Campionato Mondiale Marche e dedica la 3000 Monotipo alle salite. Il consuntivo del Campionato della Montagna vede le vittorie della Monotipo di Johannes Ortner il 25 aprile a Dobratsch e l'undici 11 luglio al Sestriere, quattro secondi posti (il 25 aprile a Dobratsch con Franco Pilone, il 20 giugno al Mont Ventoux con Pierre Maublanc, il 4 luglio al Bondone con Ortner e l'11 luglio al Sestriere con Merzario) e due terzi posti (l'11 luglio al Sestriere con Pilone e il 29 agosto a Villars con Ortner). Oltre alle salite dell'Euromontagna, le Abarth partecipano a diverse cronoscalate fuori campionato in Italia e all'estero con alcuni piloti privati e ottengono altre vittorie. Il consuntivo dei modelli V8 è dunque meno avaro di successi di quanto la complicata storia del modello possa far pensare.

11 luglio 1971. Johannes Ortner impegnato con la 3000 Sport Monotipo SE 022 nella salita Cesana – Sestriere. Ottiene la vittoria assoluta con il tempo di 4'59"7, precedendo Arturo Merzario che sale in 5'02"1 con l'Abarth 2000 Sport SE 021.

La 3000 Sport Prototipo SE 020 di Gigi Taramazzo in azione nella salita Cesana – Sestriere l'11 luglio 1971. Sarà quarto assoluto, ma vincerà nella classe 3000 Prototipi con il tempo di 5'20"2.

Johannes Ortner controlla il sovrasterzo della 3000 SE 022 Sport Monotipo nella salita Malegno-Ossimo-Borno il 22 agosto 1971. Nella curva successiva partirà in un testa-coda che comprometterà la sua corsa. Si classificherà in ogni modo terzo di classe.

Una figura inconfondibile quella del Falcone della Polizia Stradale, qui nella versione del 1960.

MOTO GUZZI: I SECONDI VENT'ANNI

PROSEGUIAMO IL VIAGGIO VERSO IL CENTENARIO DELLA MOTO GUZZI CON ALCUNI DEI MODELLI STRADALI CHE HANNO CARATTERIZZATO IL MARCHIO FINO ALLA FINE DEGLI ANNI '60

di Franco Daudo

Ci siamo lasciati il mese scorso con la Moto Guzzi Alce, ovvero il simbolo del contributo dato alla causa bellica dall'industria motociclistica nazionale, di cui negli anni '30 la Casa di Mandello è stata la rappresentante più importante. Un'importanza accresciuta dalla popolarità dei suoi modelli, divenuti famosi per la loro affidabilità, dai successi sportivi, ricordiamo che la Moto Guzzi riuscì a 'espugnare' il leggendario Tourist Trophy, e anche per la capillare rete di officine assistenza, fortemente voluta da Carlo Guzzi fin dall'inizio per seguire nel modo migliore il cliente anche dopo la vendita.

LA RIPRESA DEL DOPOGUERRA

In un Paese in ginocchio serviva riprendere la produzione con un mezzo economico e accessibile a tutti. Per questo a Mandello perfezionarono una motoleggera con un piccolo motore a due tempi di 65 cm^3 destinato a divenire uno dei simboli della rinascita del nostro Paese e che sarà prodotta in un numero di esemplari che nessun altro modello Guzzi riuscirà a raggiungere. Parliamo della Motoleggera 65, meglio conosciuta come 'guzzino', del quale La Manovella si è occupata diffusamente sul numero di giugno 2020, a cui rimandiamo per un approfondimento. In questa sede ricordiamo il nome di Antonio Micucci, che ha progettato la Motoleggera con Carlo Guzzi; la primavera del 1946 in cui essa fu presentata; le tre versioni in cui fu pianificata la sua produzione; il 1954, anno in cui il 'guzzino' crebbe e si trasformò nel Cardellino e il 1962, l'anno dell'uscita dell'ultima versione del Cardellino, che ormai divenuta una piccola moto chiuderà la saga del 'guzzino' nel 1965. Per quanto riguarda la produzione motociclistica, la scarsa disponibilità economica del periodo non facilitava certo la diffusione delle costose '500', tuttavia la G.T.V. e l'Airone 250 rimanevano al top di un listino semplificato dal quale sparirono tutti i modelli col telaio rigido e la distribuzione a valvole contrapposte del periodo anteguerra. ›

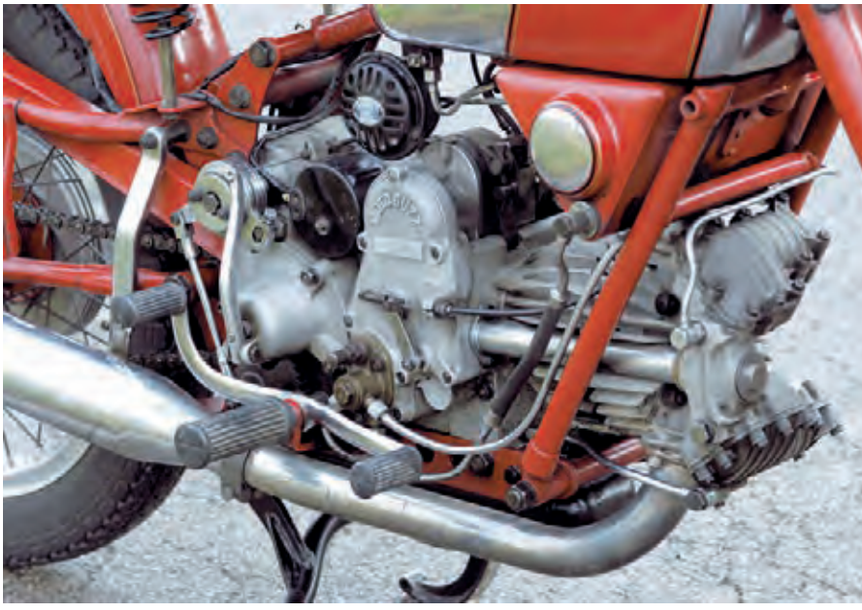
La prima Motoleggera 65, meglio nota come 'guzzino'. (Foto Archivio Moto Guzzi)
Sotto, l'Airone 250, erede della P250 e derivate anteguerra, qui nella versione del 1946.

Nel 1949 uscì l'Airone 250 Sport, riconoscibile per il freno anteriore più grande, un diverso telaio e gli ammortizzatori a compasso. La versione base assunse la denominazione Turismo. Si noti l'altra novità della testa completamente chiusa.
(Foto Archivio Moto Guzzi)

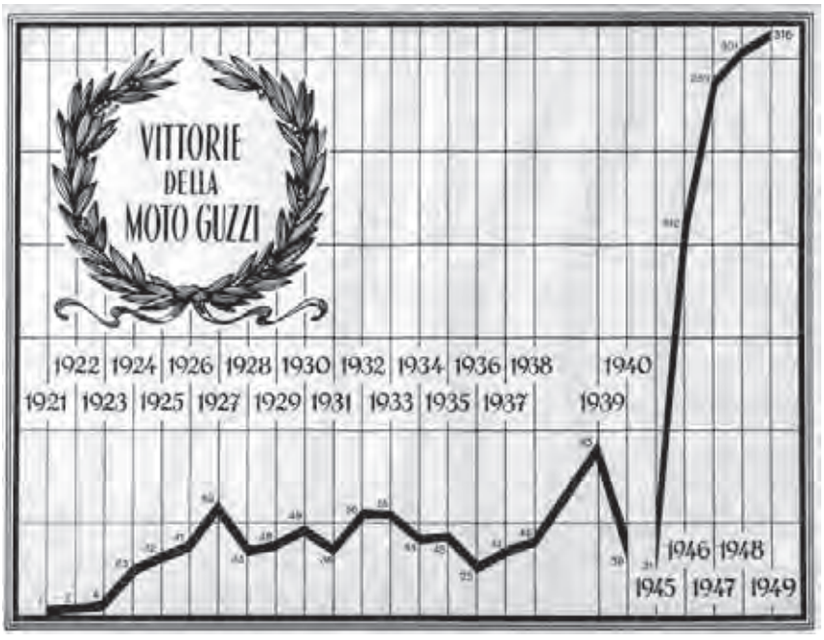
Un Falcone 500 del 1951 nella versione Sport, un classico degli anni '50.

LA CLASSE 250

Nel 1932 la Moto Guzzi entrò nel settore delle motoleggere con la P175, la cui architettura generale riprendeva i motivi tipici delle 500 ma con l'innovazione delle valvole in testa. Ad essa seguì la P250 che si evolverà nel 1939 nella versione con un nuovo cambio a quattro marce denominata Airone 250. Alla ripresa produttiva del dopoguerra l'Airone si presentava come una moto estremamente robusta e affidabile ed economica nell'esercizio, dunque adatta ai tempi, tuttavia questo non bloccò il suo sviluppo. Anzi fu proprio sull'Airone che nel 1947 debuttò la forcella telescopica che si sarebbe poi diffusa anche sulle versioni di maggior cilindrata. Anche per questo componente Carlo Guzzi non volle seguire la concorrenza ma creare qualcosa di originale. Per questo rovesciò lo schema convenzionale e sospese i foderi in tubo d'acciaio di diametro 47 mm alle piastre della forcella, collegando il perno ruota ai due steli d'acciaio cromati e rettificati. Una rivoluzione tecnica e anche estetica, che avrebbero segnato per anni tutte le monocilindriche della Guzzi. Nel '49 l'Airone ebbe un'altra importante modifica nel motore, che acquisì la testata con tutti gli organi della distribuzione racchiusi e quindi lubrificati e protetti. Inoltre la versione venduta fino ad allora assunse la denominazione Turismo per differenziarla dalla nuova Sport che con alcune modifiche a distribuzione, rapporto di compressione e carburatore (da 29 mm anziché 22 mm) ebbe la potenza incrementata da 9,5 a 13,5 CV con un evidente beneficio sulle prestazioni.



Un primo piano del motore Falcone 500 che ereditò dall'Airone la soluzione della testa con le molle valvole interne. Non è il tema di queste note, ma questo grafico che riporta l'andamento delle vittorie sportive della Moto Guzzi nei suoi primi vent'anni di storia parla chiaro della crescente popolarità della Casa italiana. (Foto Archivio Moto Guzzi)



LA LEGGENDA DEL FALCONE

Se l'Astore, nato nel 1949 dopo che fu adottato sulla G.T.V. il gruppo testa-cilindro d'alluminio con le molle valvole racchiuse, rappresentava l'emblema delle Guzzi turistiche, all'inizio degli anni '50 la clientela più sportiva pativa la mancanza di una 500 da contrapporre alla Gilera Saturno, l'avversaria per antonomasia. Serviva una moto stradale che evocasse il Condor e ancor più il Dondolino, moto che rappresentavano la quintessenza del minimalismo dei veri purosangue sportivi, derivati dalla produzione di serie ma assemblati uno a uno nel reparto corse della Casa. Per questo motivo Carlo Guzzi creò il Falcone, una moto che debuttò nella primavera del 1950 al Salone dell'Auto e della Moto di Ginevra. La derivazione dall'Astore era evidente, tuttavia non mancavano i dettagli che l'intenditore annotava subito tra le dotazioni sportive, come i cerchi in lega leggera Borrani, lo pneumatico anteriore più stretto del posteriore (3.25" contro 3.50") e l'eliminazione dei paragambe in lamiera. Dietro ritornavano gli ammortizzatori a frizione anziché quelli telescopici, come sul Dondolino. Un passo indietro apparente, poiché i compassi in lega leggera coi dischi in sughero erano più leggeri, regolabili e a conti fatti più efficienti degli ammortizzatori idraulici, all'epoca ancora poco evoluti. Sul bel serbatoio rosso e cromato, spiccava il tappo di rifornimento a chiusura rapida firmato Bonora, mentre spariva il portapacchi applicato sul parafango posteriore, sostituito da un cuscino che consentiva di allungarsi per raggiungere i 135 orari promessi dalla Casa. ›

Un Falcone nella versione Turismo del 1954.
A fianco, il Galletto 160 voleva unire la praticità dello scooter a una meccanica tipicamente motociclistica.
Sotto, il telaio aperto consentiva a chiunque di salire in sella, anche ai preti...

La Lodola 235 Turismo aveva la distribuzione ad aste e bilancieri.

La Lodola 175 Sport, col motore monoalbero in testa.

Altro elemento distintivo era il manubrio stretto e sagomato, in tubo di diametro 25 mm, dotato di leve e manettini cromati. Era come quello del Condor (a parte le leve saldate e non fissate a braccialetto), tanto che con questo nome saranno poi chiamati tutti i manubri di forma analoga utilizzati da chi voleva dare un tocco sportivo alla propria moto. Su strada il Falcone richiedeva un certo periodo di assuefazione alle sue reazioni, specialmente nei cambi di direzione effettuati ad alta velocità, dove si faceva sentire l'effetto giroscopico del grande volano esterno di circa sette chili e mezzo distribuiti su un disco di diametro 280 mm. Nel complesso il Falcone era una moto godibile e affidabile, in piena filosofia Guzzi, che ebbe un'enorme popolarità e con pochi aggiornamenti fu prodotta fino al 1967, in un periodo in cui quel concetto meccanico, risalente in effetti agli anni '30, era ormai obsoleto. Non solo, il Falcone superò tutti gli esami per soddisfare le specifiche militari e dei corpi di polizia, divenendo la moto immediatamente riconoscibile, grazie al grande parabrezza, con cui i corpi dei Vigili Urbani (famoso quello interpretato da uno strepitoso Alberto Sordi) o della Polizia in moto pattugliavano le nostre strade. Col Falcone opportunamente adattato si muovevano anche i Corazzieri e la Guardia di Finanza.

LO SCOOTER SECONDO CARLO GUZZI

Se Vespa e Lambretta nel Dopoguerra fecero riscoprire lo scooter, che ricordiamo è un mezzo vecchio quasi quanto la motocicletta, e crearono una nuova tipologia di mezzo di trasporto, Carlo Guzzi, da persona intelligente, anziché snobbarli vide in loro un'opportunità per proporre un veicolo nuovo che potesse soddisfare le esigenze di un pubblico ancora più ampio e unisse la praticità dello scooter a contenuti tecnici tipicamente motociclistici. Un approccio non completamente nuovo, poiché non mancavano in passato delle moto carenate che toglievano alla vista tutti quei particolari sporchi e rumorosi, un po' come faceva il cofano di un'automobile. Il Galletto, nella sua forma primitiva col motore di 150 cm^3 fu presentato con il Falcone al Salone di Ginevra del 1949. Lo spunto venne probabilmente dalla coeva Velocette LE in cui l'approccio tecnico era proprio quello di creare un mezzo pratico e pulito, senza rinunciare a una meccanica di pregio. L'architettura orizzontale del motore Guzzi si prestava perfettamente a un telaio aperto, che consentiva di 'salire' sulla moto senza necessità di scavalcare, caratteristica che, essendo all'epoca ancora limitatissima l'utenza femminile, fece definire il Galletto 'la moto dei preti'... Tecnicamente Guzzi prese a piene mani dal cassetto dei suoi progetti e da quello delle idee: forcella a biscottini tipo Gambalunghino, forcellone monobraccio con ruota a sbalzo per una facile sostituzione, ruote da 17" intercambiabili col geniale vano per la ruota di scorta ricavato davanti allo scudo, e un telaio piuttosto complesso e composto di molti elementi, inclusi tutti i coperchi che celavano alla vista la meccanica. Costava quasi il doppio della Vespa ma offriva anche molto di più in termini di comfort e sicurezza, e aveva il motore che andava a benzina. Una moto tranquilla, coi freni appena sufficienti, la forcella con poca escursione e in generale poco 'appeal' verso i giovani che alla fine gli preferivano la Vespa o la Lambretta. Tuttavia la sua popolarità fu tutt'altro che marginale, tanto da protrarne la produzione per 16 anni, fino al 1966. Portato a 160 cm^3 per la prima produzione, salì a 175 cm^3 nel 1952 per fare un ulteriore salto a 192 cm^3 nel 1954. All'inizio degli anni '60 fu addirittura arricchito con l'avviamento elettrico e ritoccato negli ultimi punti deboli per arrivare a fine produzione nel 1966, insieme ad altri modelli ormai obsoleti e non più convenientemente producibili da una Casa che anche a causa della crisi generale del settore, non navigava in buone acque.

SI CAMBIA: ARRIVA LA LODOLA

La storia dice che fu l'ultima Moto Guzzi disegnata da Carlo Guzzi. Quello che è certo è che la Lodola si staccava in modo deciso dal passato e nel 1956 apriva un capitolo nuovo nella storia della Casa di Mandello, che dava così un segno tangibile di voler rimanere sul mercato con un prodotto al passo con i tempi senza peraltro rinnegare le origini. In fondo negli anni '50 la Guzzi stava dimostrando che al bisogno era in grado non solo di fare moto da corsa con caratteristiche tecniche d'avanguardia, monocilindriche e pluricilindriche, ma di farle vincere su tutti i circuiti del mondo. ›

Nulla le era proibito e tutto le era apparentemente concesso. Per questo, seguendo anche un mercato che virava verso moto di 175 cm^3 sia turistiche sia sportive, nacque la Lodola, spinta da un bel motore di 175 cm^3 con distribuzione monoalbero in testa, le cui linee pulite ricordavano quel capolavoro di razionalità meccanica che era la NSU Max. Alla fine il successo commerciale fu inferiore alle previsioni, forse perché i più fedeli al marchio vedevano con diffidenza una Guzzi senza il cilindro orizzontale o forse, più semplicemente, perché non si riuscì a fare passare l'immagine della Lodola come il nuovo che avanzava, mantenendola invece più come un esercizio fine a sé stesso, incapace di sostituire degnamente l'Airone. Di certo, a livello di immagine, alla 175 non giovò avere un motore monoalbero in testa con prestazioni mediocri che stridevano con l'appellativo Sport esibito sulla scatola centrale in lamiera. Una lacuna cui si cercò di ovviare allestendo una versione di 235 cm^3, con distribuzione ad aste e bilancieri e cilindro in ghisa, più economica e più vicina all'appellativo Gran Turismo che le fu abbinato. Un peccato, poiché vista con gli occhi del collezionista, la Lodola è una moto significativa e per questo da rivalutare. Vale infine la pena ricordare le versioni da regolarità allestite su base Lodola Sport, con cilindrate di 175, 235 e 247 cm^3, prodotte anche in piccola serie e protagoniste della regolarità dell'epoca, specialità nella quale, dopo l'abbandono della scena dei Gran Premi di velocità avvenuta nel 1957, si riversarono anche le conoscenze del reparto corse condotto da Giulio Cesare Carcano.

IL MASSIMO COL MINIMO: LO STORNELLO

Le competenze di Carcano e del suo staff tecnico furono anche dirottate sulla produzione di serie e uno dei primi risultati fu una motoleggera che doveva completare verso il basso la proposta della Moto Guzzi: lo Stornello. Fedele al motore a quattro tempi (dei due tempi di piccola cilindrata prodotti dalla Moto Guzzi ce ne occuperemo la prossima volta) lo Stornello 125 nacque con poche pretese, come mezzo estremamente economico da produrre e da utilizzare, senza rinunciare a una certa ricercatezza stilistica che ne sottolineava l'appartenenza a un marchio nobile. Il motore col cilindro inclinato era un 'corsa lunga' (52x58 mm) con la lubrificazione a carter umido e le valvole parallele. Erogava 7 CV e raggiungeva a 100 orari. Nato nel 1960, nel 1961 uscì nella versione Sport con le valvole inclinate e 8,5 CV che gli consentivano di vedere più realisticamente i 100 km/h. Anche lo Stornello ebbe una brillante carriera regolaristica: affiancò e poi sostituì la Lodola e fino alla fine degli anni '60 ebbe anche un discreto successo sportivo. Da incorniciare la conquista del Vaso d'Argento alla Sei Giorni del 1963, disputata a Spindleruv Mlyn in Cecoslovacchia, e da ricordare la squadra italiana in sella a Lodola e Stornello ufficiali invitate a sfilare sulla pista di Monza in occasione del Gran Premio delle Nazioni di quell'anno. Lo Stornello fu un'altra Guzzi longeva: fu prodotto fino al 1975. ■

Sopra, a sinistra, una Lodola da regolarità.
A destra, lo Stornello 125 Sport.
(Foto Archivio Moto Guzzi)
Qui a fianco, lo Stornello nella versione Regolarità, allestito inizialmente per la squadra ufficiale e successivamente prodotto in piccola serie.

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

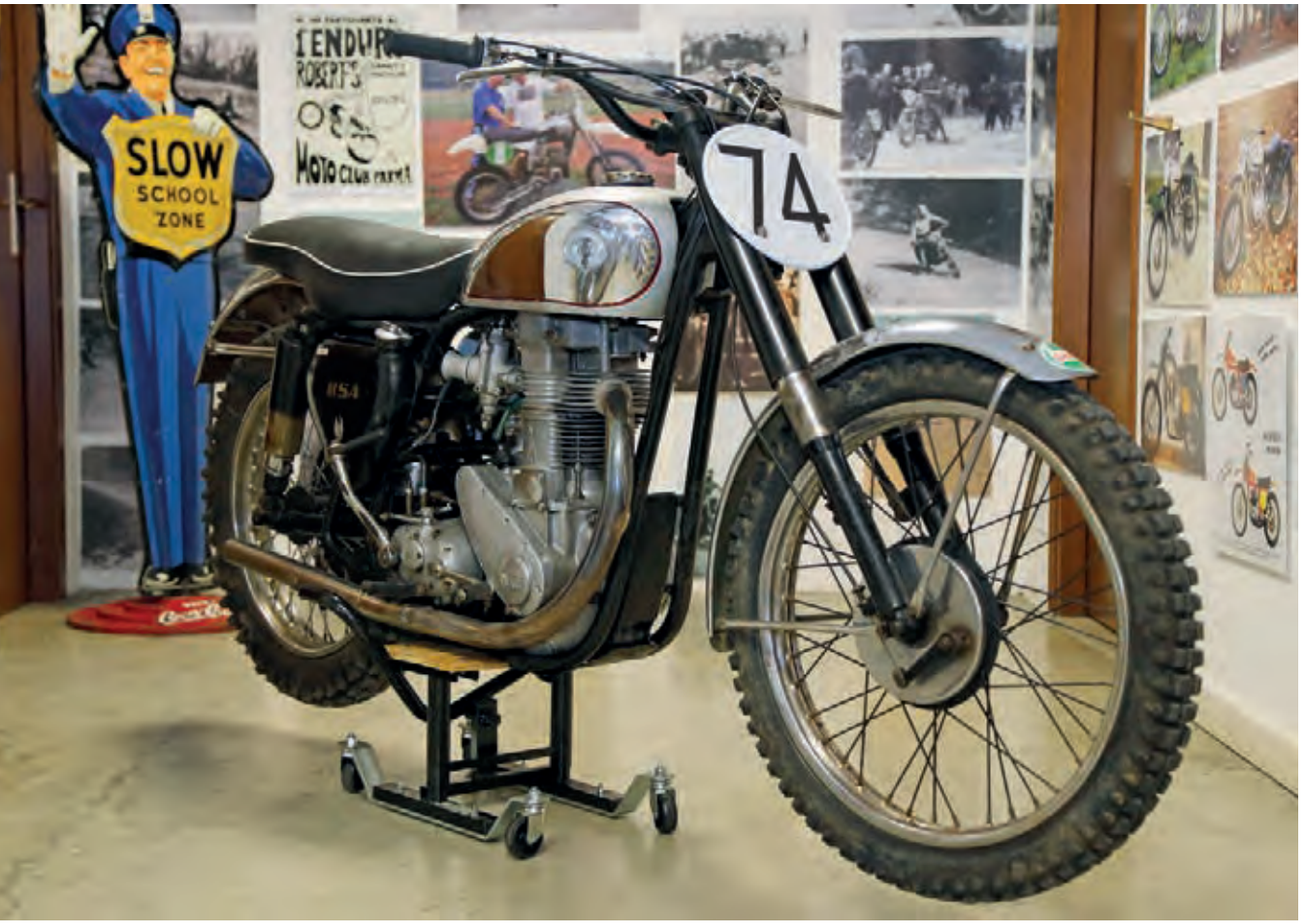
LA ‘STELLA D’ORO’ DI GALBIATI

DOPO AVER VINTO IL CAMPIONATO ITALIANO NEL 1951 CON LA BSA ZB, NEL 1953 IL CAMPIONE LOMBARDO PASSA ALLA NUOVA BB

di Massimo Chierici - foto di Diego Mola

Dagli albori del motociclismo fino al Dopoguerra tanti piloti si cimentavano, e vincevano, in specialità diverse, passando agevolmente dal motocross, alla regolarità oppure alla velocità. Pensiamo a Giordano Aldrighetti, vincitore nel 1929 di una gara di fuoristrada a Como, ma soprattutto tre volte campione italiano di velocità e vincitore di una Milano-Taranto negli anni ‘30. Oppure a Ettore Villa, vincitore sia nella velocità sia nel fuoristrada, primo classificato alla Milano-Taranto nel 1939 e medaglia d’oro alla Sei Giorni Internazionale di regolarità. In epoca più recente, negli anni ’50, ricordiamo Luigi Albertazzi primo campione italiano di motocross e assiduo frequentatore dei circuiti di velocità, nonché delle gare di regolarità; e poi Italo Milani, campione italiano di motocross nel 1952, ma spesso impegnato nelle corse di velocità in salita e in pista; e ancora Domenico Fenocchio, tre volte vincitore del titolo tricolore di motocross e primo nella classe 500 Sport alla Milano-Taranto nel 1955. Ai giorni nostri questa ecletticità è assai meno diffusa, nonostante molti piloti di alto livello che corrono nella velocità, come ad esempio Andrea Dovizioso, pratichino il fuoristrada come palestra di allenamento e non manchino l’occasione per cimentarsi anche in qualche gara. Unica eccezione in tempi recenti è stato il fuoriclasse francese Jean Michel Bayle, che dopo aver vinto due mondiali di motocross e il prestigioso Supercross americano, a partire dal 1992 si è cimentato nel mondiale di velocità nelle classi 250 e 500 ottenendo buoni piazzamenti, un ottavo posto finale nel mondiale 250, un nono in quello della 500 oltre a due vittorie nel Bol d’Or, la storica gara di endurance francese. Oggi le prestazioni e il grado di sofisticazione tecnica raggiunta dai mezzi richiedono una preparazione specifica sia per i piloti sia per i meccanici che le assistono in officina e pista. Una volta le prestazioni delle moto erano molto più modeste e spesso lo stesso mezzo, con poche modifiche, era adattato a più specialità, in ciascuna delle quali un buon ‘manico’ aveva concrete possibilità di successo.

SLOW
SCHOOL
ZONE
1° ENDURO
ROBERT'S
74
74



La Gold Star BB nacque nel 1953 come evoluzione della precedente ZB col telaio a doppia culla chiusa dotato per la prima volta di sospensione posteriore col forcellone oscillante.

Le misure di alesaggio e corsa sono a 85x88 mm per una cilindrata di 499 cm³. Con un rapporto di compressione di 8:1 erogava 34,5 CV. Al centro, il carburatore Amal TT privo di filtro. La moto non è stata mai restaurata e porta ben visibili le ferite di tante battaglie.

Il frenasterzo e il tubo di rinforzo del manubrio fissato alla piastra superiore della forcella. Il serbatoio della benzina è fissato con una vite nascosta dal tappo di gomma. Si noti il tappo di rifornimento a vite e lo sfiato.

Da sinistra, la tipica struttura del motore BSA con in vista il vano di passaggio delle aste della distribuzione, il magnete posto dietro il cilindro e il cambio separato a 4 marce. La forcella teleidraulica era costruita dalla stessa BSA; cerchio in acciaio con pneumatico 3,00x21"; mozzo col freno laterale da 7".
La ruota posteriore monta pneumatico 4.00x19" e mozzo a perno sfilabile e freno laterale da 7". Gli ammortizzatori sono Girling con regolazione del precarico della molla.

GIULIO GALBIATI, PILOTA ECLETTICO

Uno dei più fulgidi esempi di questa versatilità è la moto che presentiamo in questo servizio, l'ultima BSA da motocross utilizzata da Giulio Galbiati, pilota nato il 17 settembre 1919 a Vedano al Lambro, a poca distanza da dove qualche anno dopo sorgerà l'autodromo di Monza, la cui carriera si svolse per circa un decennio in più specialità. Evidentemente fu la vicinanza con quella magica pista che condizionò l'inizio carriera del giovane Galbiati, poiché nel 1946 debuttò nelle gare di velocità di terza categoria in sella a una Gilera 500 'Otto Bulloni' riuscendo nell'ottobre dello stesso anno ad aggiudicarsi la sua classe nel Circuito di Cermenate.
Lasciata la Gilera, nel biennio 1948-'49 passò alla Moto Guzzi, in sella a una Condor aggiornata coi pezzi della più recente e veloce Dondolino.
Proprio nel 1949, complice la frattura a un piede a seguito di una caduta in gara, Galbiati fu impossibilitato a correre nella velocità e ripiegò partecipando alla sua prima gara di motocross, disputata a Gavirate. Un debutto straordinario, poiché riuscì a vincere in sella a una moto che era una sorta di mosaico composto dal telaio di una Moto Guzzi Alce accoppiato a una forcella telescopica Matchless, una ruota Sertum e una di provenienza BSA e al motore prelevato dalla sua Condor-Dondolino da velocità!

IL PASSAGGIO ALLA BSA

Nel 1950 Galbiati corre su due fronti: nel motocross non ha molta fortuna, ma si riscatta alla grande nella velocità, dove a fine anno è campione italiano di seconda categoria.
Nel 1951, sempre con la Moto Guzzi, partecipa al Campionato di velocità nella categoria sidecar mentre alla guida di una BSA Gold Star ZB34 si aggiudica il campionato italiano di motocross, allora denominato Trofeo FMI, precedendo il campione uscente Albertazzi e Milani. Curiosamente l'ultima prova di motocross coincide con l'ultima del campionato sidecar: Galbiati deve scegliere e lo fa nel modo migliore, terminando comunque al secondo posto nella classifica finale nei sidecar.
L'anno seguente Galbiati è nuovamente impegnato sul fronte della velocità, sia con le moto sciolte sia nei sidecar, e del motocross, dove a causa di un problema meccanico nell'ultima prova si deve accontentare del secondo posto della classifica finale, alle spalle di Milani.
Nel 1953 acquista la nuova BSA Gold Star BB34, l'unica arrivata in Italia in quegli anni, ma per una frattura procuratasi a seguito di un incidente è obbligato a saltare una gara, e questo lo costringe a concludere il campionato al quinto posto. L'anno successivo, durante una trasferta, è vittima di un grave incidente stradale che lo lascia fra la vita e la morte per una settimana; si riprenderà, ma gli accresciuti impegni di autotrasportatore in proprio e i postumi delle numerose cadute lo inducono a interrompere l'attività agonistica.
Galbiati è mancato nel marzo del 2001, ma Walter, uno dei figli, tenendo fede al detto che 'buon sangue non mente', ha seguito le orme paterne correndo prima nel motocross, poi nel sidecarcross, dove si è laureato campione italiano per tre volte consecutive dal 1984 al 1986, e infine, sempre con i sidecar, nella velocità, a conclusione di una carriera culminata con la conquista dieci titoli tricolori e di quello europeo nel 1995. Walter Galbiati è stato per anni gradito ospite di ASI Motoshow dove si è esibito con il sidecar dei suoi ultimi successi agonistici. ›

Giulio Galbiati in azione con la moto del servizio a Gardone Riviera nella prova di campionato Italiano 1953 dove si classificò al primo posto.

BSA GOLD STAR, BUONA PER FARE TUTTO

Lo spunto per parlare di Galbiati è nato dopo l'incontro con la BSA BB34 GS Gold Star con la quale corse negli ultimi anni della sua carriera e che ora è custodita in una favolosa collezione privata. Ma il fatto eccezionale è che la moto si trova nelle stesse condizioni nelle quali si trovava dopo che Galbiati l'utilizzò per l'ultima volta. Sembra incredibile, ma è andata proprio così, visto che è stata custodita per oltre sessant'anni in un locale asciutto e ben aerato!

La BSA monocilindrica, dopo essersi guadagnata la famosa Gold Star, l'ambito distintivo costituito da una 'stella a sei punte' che nell'anteguerra era assegnata alle motociclette che riuscivano nell'impresa, tutt'altro che facile, di compiere un giro della pista di Brooklands alla media di oltre 100 miglia orarie, ha interpretato al meglio il concetto di moto polivalente evocato all'inizio. La saga iniziò nel 1938 con la M24 Gold Star e dal dopoguerra, anno dopo anno, si sono succedute versioni sempre più evolute nella ciclistica e nel motore fino alla DBD34GS Gold Star, l'ultima della serie, una delle più ambite monocilindriche sportive della sua epoca che fu prodotta fino al 1963. La Gold Star, nata come moto stradale di alte prestazioni, fu declinata in numerose versioni, da corsa, per il motocross e perfino da trial, discipline nelle quali ottenne successi sportivi ovunque nel mondo. Siglata ZB34GS a partire dal 1949, con la sigla BB34GS, introdotta nel 1953, arrivò una delle più importanti trasformazioni della Gold Star, ovvero la sospensione posteriore con il forcellone oscillante e una coppia di ammortizzatori Girling. Una modifica importante per il comfort e per la guidabilità, specie nel motocross, grazie all'incremento dell'escursione della ruota posteriore, passato dai circa 60 mm della versione precedente a circa 90 mm. Un aumento importante che nel fuoristrada fece fare un salto di qualità complessivo alla moto. Il telaio rimase un classico e robusto doppia culla chiusa, con le triangolature posteriori che fungevano da supporto della sella e del parafango e attacco superiore degli ammortizzatori. La forcella era l'efficace teleidraulica prodotta dalla stessa BSA mentre le ruote, per adattarsi al fuoristrada, avevano cerchi in acciaio, mozzi con freni laterali di diametro 7" e pneumatico anteriore 3.00 x 21" e posteriore 4.00 x 19".

Se la ciclistica era per l'epoca piuttosto evoluta, il motore della BB34GS non era da meno. Si trattava di un imponente monocilindrico di alluminio con misure caratteristiche di 85 x 88 mm per una cilindrata totale di 499 cm^3 con distribuzione a due valvole in testa comandate da aste e bilancieri, Compresso 8:1 erogava una potenza dichiarata è di 34,5 CV a 6.400 giri/min. All'accensione provvedeva un magnete Lucas Competition, mentre l'alimentazione era affidata a un carburatore Amal TT con diffusore da 29 mm. La lubrificazione era a carter secco, con l'olio contenuto in un serbatoio separato, e pompa di mandata e recupero a ingranaggi. La trasmissione primaria era a catena, la frizione multidisco a secco e il cambio separato a quattro rapporti.

Dopo la BB, nel 1956 la BSA mise in produzione la DBD 34, sostanzialmente identica nella ciclistica ma con un motore ulteriormente potenziato che, come già ricordato, sarà l'ultima evoluzione della gloriosa 'Goldie' che in allestimento scrambler fu ampiamente utilizzata anche nel motocross italiano da tanti piloti del dopoguerra, tra cui ricordiamo Lanfranco Angelini, Canzio Tosi e Piero Coscia.

Galbiati, che è sempre rimasto fedele al numero 74, qui posa soddisfatto nel 1951 dopo la conquista del titolo tricolore con la BSA ZB ancora con la sospensione posteriore a ruota guidata.

Pietro Camardella al lavoro sulla Mythos, una delle sue auto più significative.

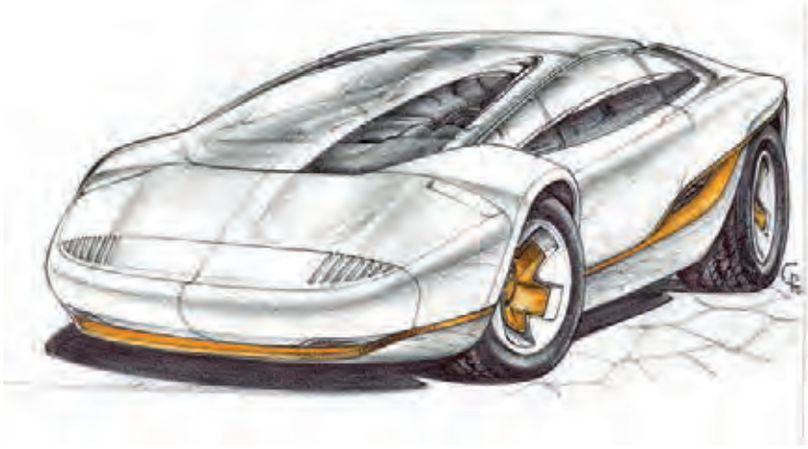
NON CHIAMATELO DESIGNER

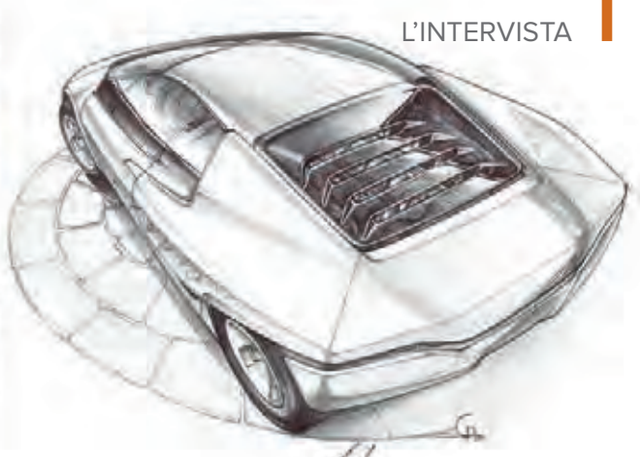
PIETRO CAMARDELLA NON AMA LE ETICHETTE, HA SEMPRE PREFERITO FARSI DEFINIRE "STILISTA", DI QUELLI CHE HANNO SAPUTO CONIUGARE LO STILE E LA BELLEZZA DELL'EPOCA D'ORO DEL CAR DESIGN COL FASCINO DELLA TECNOLOGIA E DELLA MODERNITÀ

di Laura Ferriccioli

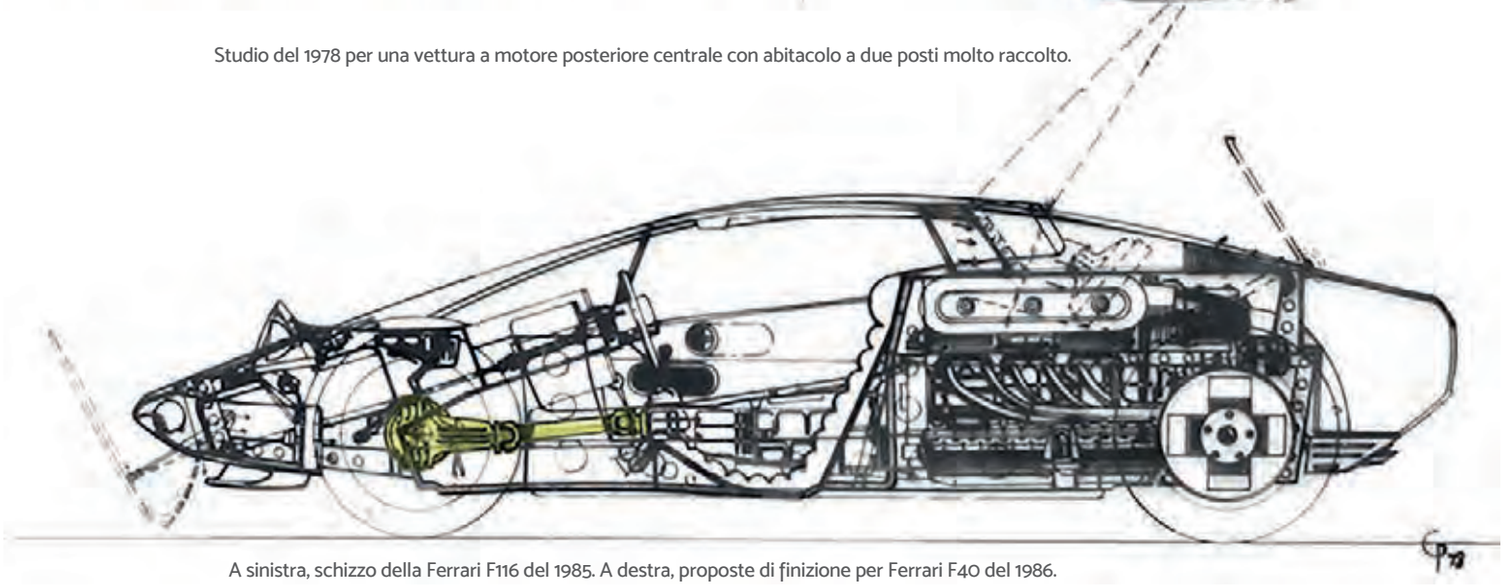
Pietro Camardella è uno che potrebbe darsi delle arie. Ha segnato la storia dello stile in ambito automobilistico attraverso il design di cinque Ferrari, delle quali una, la 456 GT, è rimasta in produzione per oltre 11 anni e un'altra, la concept Mythos, ha vinto il prestigioso Car Award di Auto & Design. Questo sarebbe già più che sufficiente per fargli assumere un atteggiamento soubrettistico. E invece non solo è una persona disponibile, a cui piace raccontare, ma ha anche una parlantina esilarante, che lascia spazio a emozioni e spesso a una buona dose di ironia. L'importante è non chiamarlo designer: *"Questa parola è sopraggiunta in seguito, ci tengo a sottolinearlo perché ora sono tutti designer, mentre noi eravamo stilisti"*. E che stilista. Salernitano, 63 anni, è entrato in Pininfarina nel 1985, selezionato dal grande Aldo Brovarone. Ha fatto parte del team creativo dell'azienda per cinque anni prima di mettersi a lavorare in proprio per un triennio e passare poi in Lancia. Fino ad arrivare nel 1998 al Centro Ricerche Fiat, dov'è tuttora. All'inizio, però, non è stato semplice: *"Ma figurati se a Torino hanno bisogno di un meridionale per disegnare automobili! Questa frase per me era ricorrente, me la sentivo ripetere da ogni parte quando in realtà già lavoravo in un studio di progettazione"*, ricorda il professionista. *"Non mi sono laureato ma ho studiato architettura. Poi, dopo il terremoto del 1980, sono rimasto senza lavoro e ho iniziato a fare il contabile in un'azienda locale. È venuto fuori che il titolare aveva un cugino che lavorava in Pininfarina, Emanuele Nicosia, il quale ha valutato positivamente i disegni che facevo all'epoca e mi ha segnalato all'ingegner Leonardo Fioravanti"*. Quando si dice il destino. Sono cominciati così una serie di colloqui, poi lo stage e infine l'assunzione in prova.

C'era un maestro del passato che la affascinava particolarmente?
"Tutti i grandi carrozzieri degli anni Settanta. Alle medie una volta ho raffigurato la Miura in un murale a pastelli. I miei ricordi del passato sono in un tono grigio seppia, illuminati da punti di colore che erano capolavori del design, come la celebre Lamborghini, i televisori Brionvega, l'Autogrill: la modernità, insomma, e il proiettarsi verso l'avvenire. Ora, vedere che stiamo implodendo mi fa stare male: siamo un Paese vecchio che non esprime niente di nuovo. Noi invece all'epoca guardavamo avanti, avevamo una visione del futuro".





Studio del 1978 per una vettura a motore posteriore centrale con abitacolo a due posti molto raccolto.



A sinistra, schizzo della Ferrari F116 del 1985. A destra, proposte di finizione per Ferrari F40 del 1986.

Nell'Ufficio Stile Pininfarina in quanti eravate?
"Sembra incredibile ma non siamo mai arrivati a dieci, il massimo è stato otto. L'anno dell'F40 eravamo anche meno. Ricordo che uno di noi era dimissionario, un altro stava facendo il militare. La direzione decise che la vettura l'avrei disegnata io, ovviamente con la supervisione di Aldo Brovarone. C'erano i 400+100 telai che servivano per ottenere l'omologazione del gruppo B, cui Ferrari rinunciò. La scelta fu allora di produrre un'auto da competizione portata su strada in serie limitata".

È stata tuttavia l'eleganza della 456 GTM, che monta il tradizionale 12 cilindri a V anteriore, a segnare il suo esordio nel sancta sanctorum dello stile automobilistico.
"È il primo progetto al quale ho lavorato appena assunto. Funzionava così: veniva lanciato un concorso all'interno dell'Ufficio Stile e ognuno di noi stilisti preparava 2-3 proposte. In questo caso la base meccanica era della Ferrari 412; ricordo che avevo ipotizzato il recupero dell'impostazione berlinetta, con il lunotto che scende e sfuma nella coda, ma all'epoca vinceva la moda dei tre volumi. Più tardi, nel 1989, il concorso per ridisegnare la 2+2 si rifece e vinse la mia idea, con la coda leggera, lievemente inflessa".

Lei ha disegnato cinque Ferrari in cinque anni di lavoro in Pininfarina: un bell'en plein.
"Sì, ho progettato anche il restyling della Testarossa, è stato un onore mettere mano a cotanta meraviglia. Il compito mi fu affidato nel 1987, mi impegnai per quattro e alla fine venne fuori un buon lavoro, che mantenne ancora due anni di vendite. Prima di tutto intervenni sulla fiancata, aumentandone la possenza senza più la fascia nera costituita da brancardo e spoiler frontale. Rimodellai il paraurti anteriore, intervenni sul cofano motore ed eliminai la vecchia griglia. Nello stesso anno ebbi anche modo, con la New Mondial, di ottenere equilibrio di volumi e proporzioni su una quattro posti con motore posteriore, coniugando sportività e toni più lievi. Il progetto fu però sospeso come accadde anche per la F50, la mia ultima Ferrari".

A sinistra, idee per la futura F50 del 1990. A destra, figurino per la 512 TR restyling.

Cosa la rende nostalgico di quegli anni e che cosa, invece, avrebbe eliminato?

"Parlando di Pininfarina riconosco all'azienda tutto il merito di aver consolidato all'epoca il miglior sistema di produzione, che dava massima libertà creativa nella prima fase. C'erano altri atelier, che non nomino, dove i dipendenti dovevano imparare la tecnica del capo in modo che la mano fosse sempre riconducibile a lui. Poi, ovvio, nello sviluppo di un progetto c'è sempre un compromesso inevitabile per esigenze costruttive. Altro fattore memorabile di quel periodo erano gli artigiani, formidabili: in Pininfarina li definivo "il moltiplicatore" dell'azienda. Cioè, uno stilista che entrava a lavorare lì se valeva 1, uno per dieci era pari a dieci, ma se valeva 10 diventava cento. Perché la straordinaria capacità realizzativa delle maestranze rendeva le idee molto più forti".

La Mythos, su base Testarossa, è una stupenda show-car nata nel 1988 e divenuta in realtà una one-off...

"Sì, anche se all'epoca non si usava questo termine. La vettura ha avuto un successo strepitoso, la chiedevano da tutto il mondo. Diego della Valle si è fatto autorizzare per atterrare con l'elicottero a Cambiano per provarla, anche Michele Alboreto la voleva comprare. Tuttavia la Casa madre ha deciso di non produrla. Finché a un certo punto si è fatto avanti il collezionista giapponese Shiro Kosaka e l'ha comprata per una cifra da favola come esemplare unico. Talmente unico che il "modello pieno" abbiamo dovuto rifarlo di corsa affinché ci restasse qualcosa visto che il precedente era stato distrutto per mancanza di spazio. E... indovina? Arriva il cliente giapponese, lo vede e si inquieta: "Ma non s'era detto che la vettura era unica?!" (ride). *Gli abbiamo spiegato che in realtà stava guardando solo un modello, un tocco di legno".*

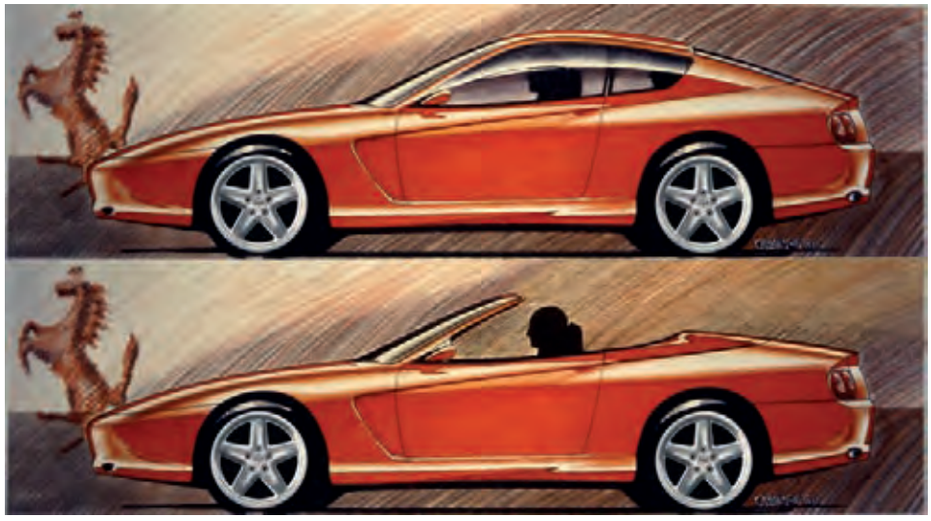
A sinistra, schizzi per una possibile riedizione della Ferrari Mondial. A destra, studi sul progetto "Mythos".

Altro acquirente della Mythos, presentata a Tokyo nel 1989, è stato il sultano del Brunei, che l'ha voluta chiusa. La concept era nata come riferimento simbolico alle spider da corsa, però.

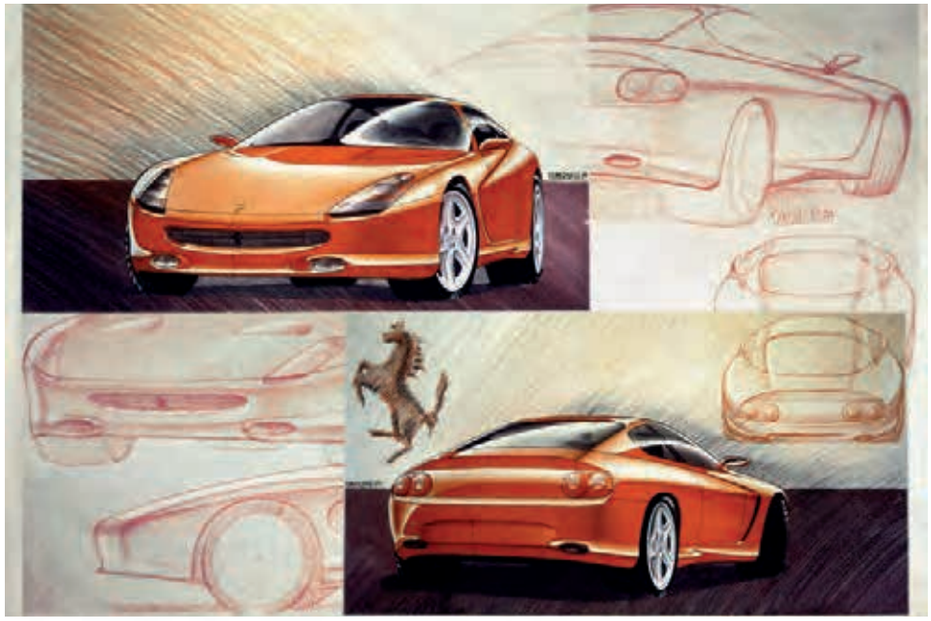
"Il sultano ha ordinato sei Mythos; nel frattempo io avevo scelto di andare via da Pininfarina. Nel concepire la vettura avevo ripreso la tipologia della barchetta e avevo impostato lo stile in un'ottica di recupero della plasticità scultorea del passato, dopo la tabula rasa che se ne fece negli anni Settanta. Al tempo, se si voleva inarcare una sezione, ad esempio, si doveva creare una guida apposita, mentre in seguito si è arrivati a una capacità di tridimensionalità maggiore, ed ecco che girando intorno alle mie auto non si ha mai un punto uguale di visione. Nella 456, infatti, la coda sembra dapprima che non ci sia, spunta a poco a poco. Persino nella piccola Phylla, che ho disegnato nel 2008, non c'è un punto uguale all'altro perché è asimmetrica".

Che cosa direbbe ai proprietari della 456 oggi?

"Bravi! A chi possiede le auto che ho disegnato dico sempre: 'Lei sì che ha buongusto' (ride). *Scherzi a parte, il mercato è fatto da più persone, non c'è solo un cliente come in architettura. Nella seconda metà degli anni Ottanta le case automobilistiche avevano sposato il credo secondo il quale le auto dovevano dispiacere al minor numero di persone possibile. Per realizzare alti volumi di vendite non dovevano possedere spiccate caratteristiche in modo da non escludere potenziali acquirenti. Al contrario, però, il progetto non va impostato a tavolino, secondo me: ci si deve impegnare al massimo delle proprie capacità e poi si può solo sperare che sia vincente".*



Il suo "capolavoro" fregiato Ferrari è sicuramente la 456, GT d'altri tempi ma con tutto il fascino della modernità.



Le condizioni di arrivo.

IL CARRO L3-33 DELL'ARIETE RIPORTATO IN VITA DA CRCS

PER MOLTI È SOLO UN AMMASSO DI LAMIERE INFORMI. PER I SOCI DELLA "CINGOLI E RUOTE PER CONOSCERE LA STORIA" INVECE È LA TESTIMONIANZA DI UN'IMPORTANTISSIMA PAGINA TECNICA DELLA STORIA MILITARE DEL NOSTRO PAESE

di Massimo Lunari

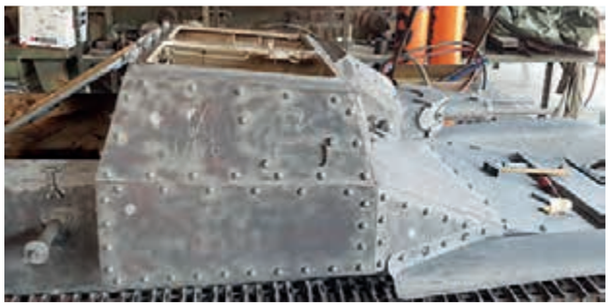
Per molti è qualcosa di incomprensibile, per altri uno spreco di risorse; per loro, gli appassionati del settore, significa correggere un'ingiustizia del tempo. Questo è quanto anima coloro che a proprie spese e impegnando il proprio tempo libero decidono di restaurare un mezzo militare quasi abbandonato. Tutto ciò è reso possibile dall'opera, ma soprattutto dall'amore, di un gruppo di cultori di veicoli militari che, accomunati dalle medesime passioni, hanno deciso di associarsi costituendo quella che a oggi è forse la realtà, nel settore, più vivace e numerosa del nostro Paese. L'Associazione in questione è Cingoli e Ruote per Conoscere la Storia, per tutti CRCS, che in poco più di tre anni è passata da un piccolo gruppetto di amici a quasi un centinaio di soci: uomini, donne, giovani e meno giovani, tutti con lo stesso amore nei confronti della storia e dei mezzi protagonisti di essa.

CRCS è un'Associazione Onlus federata ASI con sede legale presso la Fortezza "Medio Tagliamento" di Moruzzo (Ud) e sede operativa presso l'ex caserma "Patussi" di Tricesimo (Ud); nasce nel 2015 con lo scopo di riunire appassionati di collezionismo, di militaria e di veicoli militari d'epoca. La loro mission: reperire e ristrutturare veicoli militari, artiglierie e materiale di interesse storico; promuovere ed organizzare mostre ed esposizioni con finalità museali. A tale scopo è in atto la ristrutturazione, a carico dei soci, di parte dell'ex caserma "Patussi" concessa dai Comuni di Tricesimo e Reana del Rojale al fine di aprire il Museo.

Tra i rottami che man mano sono ritornati a splendere nella loro bellezza estetica e meccanica, ci soffermeremo sulla loro ultima impresa: il restauro del carro veloce L3-33 Ansaldo (1933). Fu un carro armato leggero italiano sviluppato tra le due guerre mondiali a partire dal modello di un carro inglese. Gli studi per questo nuovo carro veloce incominciarono presso l'Ansaldo nel 1930, attraverso la realizzazione di una serie di prototipi, per poi uscire nel 1933 con una versione definitiva. Nel corso degli anni vi furono numerose modifiche negli armamenti, nelle lamiere di protezione, nelle sospensioni e nei cingoli.

Fu protagonista, a suo modo, dalla metà degli anni Trenta alla fine della Seconda guerra mondiale, su tutti i fronti dove il nostro esercito ha combattuto: dall'Etiopia, alla Spagna, dalla difesa di Roma nel '43, fino all'utilizzo nella RSI come mezzo nella guerra anti-par-

tigiana, insomma un carro per tutte le occasioni, anche se il più delle volte a lui sfavorevoli.
Nonostante venga definito un carro armato veloce, era più adatto all'esplorazione e al supporto della fanteria. L'armamento in dotazione non era certo "impressionante" e per le sue caratteristiche venne dai nostri soldati soprannominato con epiteti non proprio incoraggianti: "scatola di sardine", "barattolo", e altro ancora.
Ora, non è nostro compito né esaltarne né mortificarne le caratteristiche: era in dotazione al Regio Esercito, dentro di esso i nostri soldati combatterono e soffrirono, si arroventavano sotto il sole africano o gelavano nelle steppe russe, chiusi in coppia in spazi angusti, morirono dentro di esso o tentando di uscirne, Nonostante sapessero che il più delle volte la sorte avrebbe preteso il sacrificio supremo non arretrarono e non si risparmiarono. E' questo lo spirito con il quale i soci di CRCS hanno affrontato il compito nel restaurarne uno, ancora in grado di essere salvato, nella convinzione che è nel ricordo che nasce la consapevolezza.
Soggetti protagonisti del recupero del mezzo sono stati il Presidente di CRCS, Alessandro Mindotti, e il Comandante del 132° Reggimento Carri della Brigata Ariete di Cordenons (PN), il Colonnello Giuseppe Cannazza, che ne ha la gestione. Il mezzo è stato riportato alle condizioni iniziali di uscita dalle officine dell'Ansaldo; dalla revisione della meccanica, al ripristino del motopropulsore, fino alla colorazione originale con le striature verdi ed amaranto, tutto come allora. Durante la rimozione degli strati di pittura dati nel corso degli anni, è fuoriuscito un "graffito" inneggiante a Mussolini sulla parte destra della torretta; nessuno ha la certezza se sia stato eseguito all'interno delle officine da qualche operaio o successivamente da qualche soldato. Resta il fatto che nessuno ha voluto rimuoverlo ma solo coprirlo con il colore, proprio come fatto precedentemente, affinché un domani chiunque ne effettui un successivo restauro si meravigli della scoperta.
Dopo molte ore di volontariato e non poche risorse finanziarie a carico dell'Associazione, ora il mezzo è ritornato in reparto, a disposizione di coloro che sono i successori diretti di chi ha combattuto con esso.
Questo farà risentire il rumore del suo motore e dei suoi cingoli, proprio come allora, oggi e in futuro, grazie all'opera di persone speciali accomunate dalla passione e in grado di riportare nuovamente in vita una piccola ma importante parte della nostra storia.



Sopra, dettaglio del retro
e targa del Regio Esercito.
Dettaglio del graffito.
A destra, dopo la sabbiatura
e la manutenzione meccanica
Qui a fianco, pronto per ritornare
al reparto.

I Fendt sono i trattori ai quali Alessandro, Marco e Sara Rinaldi sono più affezionati: da sinistra un F15, due F17, un Fix1 e ben 3 Fix2.

DI PADRE IN FIGLIA

CHI HA DETTO CHE IL MONDO DEI TRATTORI NON È FATTO PER LE RAGAZZE? MARCO RINALDI È RIUSCITO A CONDIVIDERE LA SUA PASSIONE CON SUA FIGLIA SARA, CHE OGGI È GELOSISSIMA E ORGOGLIOSISSIMA DEI SUOI BELLISSIMI MEZZI

di Luca Marconetti

La nostra carrellata di storie di passione per i mezzi agricoli, che abbiamo iniziato questa estate, finisce per ora - appena sarà possibile ritorneremo a girare l'Italia per raccontarne tantissime altre - con la famiglia Rinaldi, che ci accoglie nella sua bellissima tenuta immersa nel verde delle campagne reggiane, a Felegara di Scandiano: sembra l'angolo di un plastico dei trenini, qui, con la villetta attorniata dal giardino fiorito perfettamente ordinato, il moderno capannone per gli strumenti da lavoro e il prato che si confonde nei frutteti estesi a vista d'occhio. Ad accoglierci raggiante è soprattutto Sara, una bella ragazza di 26 anni che ha tutta l'aria di sapere quello che vuole e la determinazione di chi ha già ben chiaro quale sarà la sua strada: *"Quindici anni fa, mentre le mie amiche chiedevano il telefonino e i jeans firmati, io ho insistito con papà perché mi ricomprasse il Fendt con il quale il nonno, intanto andato in pensione, portava me i e i miei cugini in campagna". "Detto, fatto* - ci risponde papà Marco - *e da lì è nato tutto!"*... Quel tutto che oggi ci si staglia di fronte come una delle collezioni più ricche, variegate e curate di mezzi agricoli che abbiamo visto finora, tanti sono i modelli, i marchi, le motorizzazioni, le tipologie, i colori rappresentati.

Gli Oto Melara (a sinistra 18 ruote gemellate, a destra 25 4 ruote) sono entrati in collezione per omaggiare i primi mezzi utilizzati da nonno Alessandro nella sua attività da contoterzista. A destra, I due Same della collezione, a destra il 250 e a sinistra il possente 450 con motore V4.

"Dopo il Fix 2 del 1964 col telaio grigio, il mio preferito perché è potente ma anche leggero da manovrare e facile da guidare - continua Sara - *ne sono arrivati altri due, uno coperto e uno scoperto, con telaio verde come il cofano. Poi, siccome il nonno li usava, abbiamo voluto inserire in collezione anche due Oto Melara, un 18 a ruote gemellate e un 25 a 4 ruote".*
Lo chiediamo direttamente al capostipite, nonno Alessandro, vispo e dai modi gentili e pacati, cosa hanno significato per lui e per la sua attività gli Oto: *"Nel 1950 ho iniziato la mia attività di contoterzista acquistando un Oto 25 a 4 ruote nuovo. Ho ancora la fattura: 1 milione e 40 mila lire. Erano trattori ottimali per i nostri terreni pianeggianti, rapidi e agili senza aver bisogno di troppa potenza".*
E gli altri? *"L'appetito vien mangiando!",* ci rispondono in coro Marco e Sara. *"I Fendt sono sempre stati la nostra più grande passione, così ben presto, ai Fix 2, si sono aggiunti modelli più anziani e meritevoli di essere conservati: F15 a manovella del 1951, due F17, uno del 1957 e un 22 HP del 1958 e un Fix 1 del 1957".*

Ma non finisce qui, come ci racconta Sara: *"Alla fine ci siamo fatti prendere la mano e ci siamo resi conti che nella collezione non potevano mancare dei Same, ed ecco arrivare un 250 e uno* (stupendo, ndr) *450 con motore 4 cilindri a V, dei Fiat, un 211 e un 221 R e almeno un Landini e un Lamborghini, punte di diamante della produzione di mezzi agricoli della nostra Emilia".*
Concludono la collezione Nuffield, Ford e uno Steyr Diesel. Tutti i trattori dei Rinaldi sono stati acquistati dalle aziende della zona che li hanno via via dismessi e, per loro scelta, vengono completamente restaurati e riportati in piena efficienza, senza lasciare nulla al caso. E c'è un motivo: Sara e Marco, con un gruppo di amici e altri appassionati, partecipano a molte manifestazioni, comprese quelle nelle Dolomiti a spasso per i più famosi passi alpini come Stelvio e Tonale... e le decalcomanie applicate sulle code dei loro bellissimi trattori lo dimostrano egregiamente.

Sopra, da sinistra, Landini e Lamborghini, anche se più moderni, non potevano mancare nella collezione Rinaldi. Così come due esemplari di Fiat: 211 e 221 R. La collezione di modellini. Sotto, a sinistra, Sara sul suo Fix2, del quale va orgogliosa e che guida alle manifestazioni in giro per l'Italia. Da sinistra nonno Alessandro, Sara, nonna Carmen e, in basso, Marco. Con loro Rino Benatti, presidente del Gruppo Amatori Macchine Agricole d'Epoca di Bagnolo in Piano (RE), nostro complice per la visita a casa Rinaldi.

La mostra dedicata al marchio Alfa Romeo nei padiglioni della fiera.

VENTATA DI FIDUCIA

È QUELLA CHE SI È SENTITA A REGGIO EMILIA ALLA MANIFESTAZIONE DEL CAMER. GLI EFFETTI DEL COVID 19 HANNO CONDIZIONATO SOPRATTUTTO LA PRESENZA DEGLI STRANIERI.

di Paolo Conti

Alla vigilia della Mostra-Scambio del CAMER a Reggio Emilia (3-4 ottobre) erano in molti ad attribuirgli un ruolo di verifica tra la voglia degli appassionati di soddisfare i loro interessi collezionistici e l'effetto Covid 19 sul mondo del collezionismo storico. È vero che questo del Club Auto Moto d'Epoca Reggiano non è stato il primo mercatino nel periodo della pandemia, ma è altrettanto vero che è stato il primo, tra quelli di grande importanza, che per tradizione si rivolgono allo zoccolo duro del collezionismo, molto spesso formato da chi è abituato a cercare il pezzo originale anche in mezzo al mucchio dei rottami arrugginiti. Tra i visitatori non è mancato qualche curioso attratto dalla possibilità di un selfie vicino ad un modello da sogno, ma rappresentano una percentuale infinitesimale. Da molti anni ormai, questa manifestazione gode la fama di offrire modelli e ricambi di tutti i periodi, rappresentando uno degli ultimi baluardi per chi, in particolare nel settore motociclistico, è alla ricerca del pezzo molto datato. Ovvio che con il passare degli anni e degli interessi, le cose siano un po' cambiate, ma è innegabile che con queste premesse ci fosse molta attesa. A renderla ancora più significativa c'erano il cambio della data, dalla primavera all'autunno, l'altalena nella scelta del week-end dello svolgimento e, sicuramente da non trascurare, il riacutizzarsi dei casi di contagio da virus e le previsioni meteorologiche poco invitanti.

Una serie di fattori negativi che, numeri alla mano, non sono riusciti a compromettere il successo, nonostante la preventivata assenza dei tanti stranieri presenti tanto tra gli espositori quanto tra i visitatori, e lo stretto rispetto del protocollo anti Covid con un massimo di 1.300 presenze nei padiglioni al chiuso e l'uso pressoché generalizzato della mascherina.

Una ulteriore iniezione di fiducia è venuta dalla cerimonia di inaugurazione, cui hanno partecipato il presidente del CAMER Maiko Rosati con gli altri Consiglieri del club, affiancati dal presidente dell'ASI, Alberto Scuro, con i consiglieri Antonio Traversa e Riccardo Zavatti, il coordinatore moto dell'ASI, Mauro Pasotti. In rappresentanza delle istituzioni c'era Gianmaria Manghi, capo segreteria politica del governatore della Regione Emilia Romagna, mentre Claudio Tedeschi, diret-

Spazio anche per celebrare le due ruote con in esposizione modelli MV-Agusta. In primo piano la 98 cm³ "Vespa" del 1945. A destra, lo stand del Registro Sertum.

Il ricco motomercato.
A sinistra, interessante l'offerta delle moto a cavallo fra gli anni '70 e '80.
Le sempre sprintose Kawasaki "Four" (900 e 750).

tore del reparto di rianimazione dell'Ospedale Santa Maria di Reggio Emilia, a cui il CAMER ha donato un ecografo, ha testimoniato l'impegno del motorismo storico per aiutare il prossimo. La presenza dei vertici ASI, nonostante la manifestazione, nel rispetto delle decisioni prese con lo scoppio della pandemia di Coronavirus, non figurasse a calendario dell'Automotoclub Storico Italiano, è la conferma della volontà di stare vicino alle espressioni periferiche della Federazione anche nei momenti di maggior difficoltà. La cerimonia di presentazione ci introduce nell'aspetto espositivo-culturale dell'evento, con la mostra al "Punto d'incontro", che è stata dedicata ai 110 anni della Alfa Romeo e ai 75 della MV Agusta. La vocazione sportiva della Casa milanese è stata ricordata con alcuni dei modelli più significativi del secondo dopoguerra, dalle varie versioni della Giulietta alle Giulia GTA e GTV, alla Montreal per concludere con l'attuale Giulia Quadrifoglio. La testimonianza dello splendore Alfa nel periodo tra le due guerra è stata affidata all'esclusiva 2500 sei cilindri Villa d'Este con carrozzeria Touring Superleggera del 1939. Sono stati 4 i modelli che hanno sintetizzato la storia di quella che per lungo periodo è stata l'Azienda motociclistica più famosa al mondo con un albo d'oro di 37 campionati mondiali marche, di 38 campionati mondiali piloti e di 270 gran premi vinti. Un "racconto" iniziato nel 1945 con la 98 "Vespa", nome già registrato da Piaggio e quindi convertito solo in 98, con la 500 quattro cilindri da GP del 1965 a sintetizzare tutte le MV da competizione e, per rimanere in tema quattro cilindri, dalla stradale 750 America del 1976, ovvero l'ultimo modello legato alla gestione Agusta, per finire con la 1000 Brutale attualmente in produzione. Assieme a quella che potremmo chiamare la "mostra istituzionale" del club organizzatore, ad incrementare l'aspetto culturale hanno contribuito i club di marca. Di particolare rilievo la partecipazione di quello della Mondial, con la presenza del conte Boselli, che ha esposto il prototipo dello scooter 75 realizzato nel 1959 (che non entrò mai in produzione), e di quello della Sertum, in una sorta di ritorno alle origini essendo stato costituito proprio a Reggio Emilia, che ha esposto la piuttosto rara 250 VT Sport con scarico bitubo rialzato, un modello che ha ottenuto ottimi risultati nelle gare di regolarità degli anni '30. Modelli inconsueti si sono visti anche in ambito commerciale. Uno di questi è la Gilera 500 con motore tipo SS a valvole laterali, ma con l'esclusivo sistema di fissaggio del gruppo termico a "8 bulloni", come sulla VTGS a valvole in testa che proprio per il numero dei tiranti del cilindro viene comunemente identificata come "8 Bulloni". Della versione a valvole laterali non c'è documentazione ufficiale, ma gli esperti della produzione Gilera ante '45 concordano nel confermare che qualche esemplare è stato prodotto dalla Casa di Arcore.

Moto CM, due 250 e una 175.

Tra le moto più esclusive, guardando al settore del fuoristrada che ha offerto una discreta varietà di modelli a due e a quattro tempi tanto da cross come da enduro, si deve segnalare la Maico 360 assemblata dallo specialista Giuseppe Carrù. La moto venne commissionata a Carrù da Giuseppe Cavallero che la impiegò con risultati alterni, a causa della debolezza del cambio, nel campionato italiano di motocross della classe 500 nel 1966.
Per tornare in ambito stradale inusuale anche vedere assieme quattro CM da corsa degli anni 50. Erano tre 250 bicilindriche, tra cui quella con il motore ufficiale affidata a Gian Emilio Marchesani, e la 175 nella versione "12 ore".
Non sono mancati neppure i modelli molto datati ma bisognosi di un attento lavoro di conservazione o di restauro. Soprattutto quando si tratta di biciclette a motore degli anni '20 del secolo scorso, la cerchia di appassionati è piuttosto stretta, ma in qualche caso, come con la Rubinelli costruita a Rho (MI) attorno al motore a due tempi di propria produzione, o alla APE di Mondavio (PU) assemblata attorno al motore francese Train, si tratta di pezzi di storia unici o quasi.
Il fascino delle Harley-Davidson sembra uno dei pochi cardini inscalfibili nel panorama dei modelli più datati, sia in termini di interesse degli appassionati che per le quotazioni economiche. Allo stand Patina Garage la decina di moto esposte rappresentavano una sorta di punta dell'iceberg rispetto alla disponibilità complessiva di ante '65.
Dopo il passato remoto guardiamo a quello prossimo, dove la parte del leone tra le anni '70 l'hanno fatta le Kawasaki. Se il fascino delle "triple" a due tempi si è un po' offuscato, gli interessi, anche economici a giudicare dalle richieste, si rivolgono alla quattro tempi 900, uno dei pochi "assegni circolari" tra le moto.
L'aspetto commerciale in ambito automobilistico è stato molto meno articolato rispetto a quello delle due ruote, ma le circostanze del momento non hanno certo favorito un settore che nelle ultime edizioni sembrava in costante crescita.

LA “MINI COPPA DELLA PERUGINA” PER GLI EQUIPAGGI PIÙ AFFEZIONATI

IL CAMEP DI PERUGIA NON CI STAVA A NON REGALARE AI PROPRI SOCI E AI TANTI “AFICIONADOS” DELLA COPPA DELLA PERUGINA - CANCELLATA A CAUSA DELL’EMERGENZA SANITARIA - UN EVENTO PER RITROVARSI E PASSARE QUALCHE ORA INSIEME, SEPPUR IN FORMA MOLTO RIDOTTA.

Il 26 e 27 di settembre alle porte di Perugia si è tenuta la conviviale “Aspettando la Coppa della Perugina 2021”. L’idea degli organizzatori era stata alimentata dal desiderio di offrire agli equipaggi storici della Coppa della Perugina l’opportunità di incontrarsi anche quest’anno, evitando un salto, a piè pari, dal 2019 al 2021. Esperito infatti ogni tentativo di spostare la Coppa della Perugina 2020 a causa delle troppe incertezze legate alla disponibilità delle strutture ricettive e al rispetto delle mutevoli norme sanitarie in vigore, che avrebbero potuto mettere a repentaglio la natura dell’evento, quella intrapresa è apparsa come l’unica iniziativa realizzabile. Il profilo dell’incontro è stato molto conviviale e allo stesso tempo molto curato, come nella tradizione del comitato organizzatore: si è voluta celebrare esaltandola, la semplicità delle azioni quotidiane, come guidare l’automobile, spostarsi per incontrare gli amici, riappropriarsi del piacere dello stare insieme e condividere con gli altri la passione per il motorismo storico e la sua grande cultura. Altro desiderio del Camep era quello di coinvolgere gli sponsor, offrendo loro l’opportunità di presentarsi e non ultimo fargli vivere nel massimo relax l’esperienza di incontrare gli equipaggi, conoscere e apprezzare le loro vetture, confrontarsi liberamente sulle loro reciproche passioni.

Per permettere questo, gli organizzatori hanno scelto come quartier generale dell’incontro una residenza storica di grande pregio posizionata nelle campagne umbre, a pochi chilometri da Perugia: Alla Posta dei Donini. L’accoglienza e le verifiche tecniche degli oltre quaranta equipaggi, accorsi da svariate zone d’Italia, si è svolta nel rispetto delle linee guida a suo tempo diramate da ASI: per esempio la ricca borsa contenente gli svariati “gadget” e il kit di partecipazione, gli equipaggi l’hanno trovata direttamente all’interno della propria camera. Per celebrare il piacere dello stare insieme è stata organizzata la proiezione del film cult del 1969 “The Italian Job”, titolo tornato alla ribalta negli anni Novanta con un riuscitissimo remake. In alternativa alla proiezione, la struttura offriva a coloro che lo desiderassero la possibilità di usufruire dei servizi della SPA, il tutto sempre nel rispetto delle stringenti regole anti Covid vigenti e rigorosamente applicate dalla struttura ospitante. La serata si è conclusa con un’elegante cena di gala allietata da un raffinato gruppo musicale jazz.

La domenica mattina, coincidente con la celebrazione della Giornata Nazionale del Veicolo Storico, giunta alla sua terza edizione, per gli equipaggi è iniziata un’adrenalinica prova di abilità. Le auto hanno poi proseguito in direzione Deruta per raggiungere l’azienda produttrice di maioliche artistiche, L’Antica Deruta. Una visita guidata dell’azienda ha offerto agli ospiti la possibilità di osservare le maestranze all’opera nonché di visitare la collezione privata della famiglia Moretti. Rientrati nella residenza storica, i partecipanti hanno preso parte alle premiazioni che hanno visto affermare primo assoluto l’equipaggio Cicoria - Pispola su Austin Healey del 1960, mentre la Coppa delle Dame se l’è aggiudicata l’equipaggio Valentini - Boanelli su Fiat 1100 TV del 1956. A seguire un curatissimo pranzo con un arrivederci al 2021.

La premiazione dei primi classificati.

Le auto in piazza Saffi. Straordinaria la varietà di modelli ed epoche rappresentate.

LA XV COPPA ROMAGNA RICORDA IL MAESTRO ROMAGNOLO FEDERICO FELLINI

LA CLASSICA DELL'HERMITAGE VETERAN ENGINE HA OMAGGIATO UN ILLUSTRE CONTERRANEO, IL REGISTA DI CAPOLAVORI COME 8 ½, AMARCORD E LA DOLCE VITA.

Come da tradizione, l'ultima domenica di settembre è andata in scena la Coppa Romagna, manifestazione turistica culturale per auto d'epoca, organizzata dal Club Hermitage federato ASI di Forlì e che ha previsto, per questa XV Edizione, il ricordo di un grande romagnolo, il maestro e Premio Oscar Federico Fellini a 100 anni dalla nascita. Le vetture storiche di tutti i tipi e le epoche si sono allineate in Piazza Saffi a Forlì fin dalle 8,00 e la partenza della prima vettura è avvenuta alle 9,30. Destinazione Rimini, patria del compianto regista di Amarcord e La Dolce Vita. Grande novità del percorso 2020 è stato dato dal fatto che le vetture, subito dopo la partenza da piazza Saffi, hanno percorso per intero il tratto di vie che, all'interno della città di Forlì, videro la prima competizione automobilistica del dopoguerra denominata 1° Gran Premio città di Forlì e organizzata allora, dalla Scuderia Arcangeli. La competizione si svolse nel 1947 e vide vincitore il mitico Tazio Nuvolari. Le strade interessate in questo percorso cittadino sono quindi state: viale Matteotti nell'intersezione con via Manzoni, direzione piazzale della Vittoria, viale della Libertà per chiudere in via Manzoni. Terminato il percorso cittadino, le vetture si sono dirette verso la zona industriale dove, nel parcheggio del ristorante "Casa La Corte", si sono svolte 3 prove cronometrate per definire il vincitore del "Trofeo Fellini 100". Questa manifestazione è anche una delle 5 manifestazioni valida per il Trofeo della Romagna. Le auto poi si sono dirette verso il mare con l'attraversamento dell'oasi faunistica protetta delle saline di Cervia per concludersi con una sfilata nel lungomare di Rimini con passaggio davanti allo storico Grand Hotel tanto caro a Federico Fellini. Il club Hermitage Veteran Engine ringrazia i Comuni di Forlì e Rimini per la collaborazione e il patrocinio. In occasione della Coppa Romagna poi, l'Hermitage Club ha festeggiato i suoi 25 anni di storia, presentando il nuovo logo.

Grande novità di quest'anno è stato il circuito cittadino in Forlì, in ricordo di una antica gara che si tenne nelle stesse strade e che fu vinta nel 1947 da Tazio Nuvolari.

Ferrari 308 GTS del 1983 e Mondial 8 del 1981; in basso, il designer Pietro Camardella presidente della giuria del Concorso Style sul Corso.

IL BELLO DELLO... STYLE NOVO

L'ASSOCIAZIONE AUTO MOTO STORICHE GARAGE DEL TEMPO CI AVEVA ORMAI ABITUATI ALLE "CENTENARIE" DELLA RIEVOCAZIONE PIOMBINO-LIVORNO, MA QUEST'ANNO SI È CIMENTATA CON SUCCESSO IN UN CONCORSO DEDICATO ALLE "YOUNGTIMER"

di Luca Gastaldi

Dalla 127 Diesel alla BMW M3, dall'Alfasud alla Porsche Boxster, dalla Panda alla Delta Integrale: ecco le mille ruote che oggi rappresentano il variegato mondo delle "youngtimer", nel quale convivono le più recenti generazioni di modelli senza alcun timore referenziale gli uni nei confronti degli altri. Un settore ancora "liquido", un amalgama che sta insieme grazie alla sola passione. È il nuovo che avanza, si direbbe, e che sta generando grande interesse anche perché sembrerebbe il principale strumento per far avvicinare i più giovani al collezionismo. Sono in aumento anche gli eventi dedicati a questi veicoli, per i quali la linea di confine rimane quella dei vent'anni di anzianità. In pratica si arriva all'alba del secondo millennio prendendo in considerazione tutti gli anni '90 e magari sconfinando nella decade precedente, non tanto per questioni anagrafiche ma soprattutto per la "modernità" stilistica e/o tecnologica dei veicoli.

Chi si è cimentato di recente in questo magma è l'insospettabile Associazione Auto Moto Storiche Garage del Tempo di Cecina: toscanacci con la passione per le "centenarie", alle quali dedicano l'ormai celebre rievocazione della corsa Piombino-Livorno disputata nel 1901. Con l'ingresso delle nuove leve - oggi in pianta stabile nell'organigramma del club - l'interesse e la passione sono sempre più a 360°.

Risultato? La prima edizione del concorso d'eleganza "Style sul corso", andata in scena il 12 settembre nel centro di Cecina. Le odiate ma necessarie disposizioni anti-Covid hanno limitato il numero di auto partecipanti, accuratamente selezionate dalla giuria del concorso presieduta dal noto designer Pietro Camardella ("papà", tra le altre, della Ferrari 456 GT di inizio anni '90) e composta dal commissario tecnico del club Riccardo Cominetti insieme all'esperto di vetture sportive Tiziano Cherubini. Alla fine sono stati concessi gli spazi per esporre 35 automobili lungo il corso Matteotti, dove tante persone hanno potuto apprezzare le forme e i colori di un parterre molto variegato, con auto costruite tra il 1980 e il 2000.

La giuria ha eletto Best of Show una vera regina: la Lancia Delta HF Integrale, dominatrice incontrastata dei rally nel corso della sua intera carriera commerciale, tuttora amata dagli appassionati di ogni età. Seconda classificata la Ritmo Supercabrio 85S Palinuro, nel suo elegante allestimento firmato dalla Carrozzeria Bertone. Terza un'Alfa Romeo SZ del 1991, che ha così onorato i 110 anni del Marchio con la sua spiccata personalità. Il voto del pubblico ha assegnato il Trofeo Gigi Barlettani alla Morgan Plus 4 Sport del 1998: la più classica tra le auto in concorso, costruita esattamente (o quasi) come negli anni '50 e '60. In questo caso ha davvero vinto lo stile senza tempo che ad occhi meno... addestrati dei nostri caratterizza le auto classiche. Gigi Barlettani è una figura storica di Cecina, indimenticato titolare di un negozio "grandi firme" che si chiamava "Style": da qui il tributo del concorso, anche perché Barlettani era un grande appassionato e collezionista di motociclette, socio attivo del Garage del Tempo e vero simbolo di eleganza a Cecina.

un bel "tris pop" con Alfa Romeo Alfasud del 1982 (in primo piano), Fiat 127 Diesel del 1981 (unico proprietario!) e Fiat Panda 30S del 1983 (con 30.000 chilometri da nuova!).

Bertone Ritmo Supercabrio 85S Palinuro (1983).

LE VINCITRICI

BEST OF SHOW

1. Lancia Delta HF Integrale (1994)	Claudio Lenzi
2. Bertone Ritmo Supercabrio 85S Palinuro (1983)	Giorgio Gazzarri
3. Alfa Romeo SZ (1991)	Cristiano Orlandini

TROFEO GIGI BARLETTANI - GIURIA POPOLARE

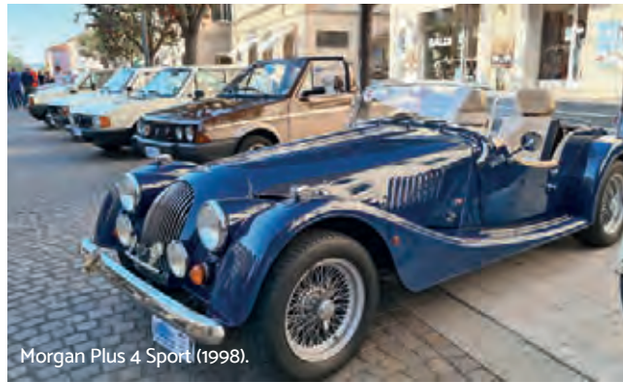
Morgan Plus 4 Sport (1998)	Nilo Cigni

TROFEO BMW MOTORAUTO F.LLI NARDONI

BMW Z1 (1991)	Piermario Meletti Cavallari

Alfa Romeo SZ (1991).

BMW Z1 (1991).


Morgan Plus 4 Sport (1998).

Il magnifico scenario dei Giardini Estensi è stato il palcoscenico di apertura dell'evento.

FASCINO LIGHT

85 PROVE CRONOMETRATE, PIÙ DI 35 LOCALITÀ ATTRAVERSATE, MIGLIAIA DI PERSONE, SELFIE ED ENTUSIASMO ALLE STELLE SONO STATI GLI INGREDIENTI DELLA COPPA TRE LAGHI VARESE-CAMPO DEI FIORI 2020, NONOSTANTE LA FORMULA "LIGHT" DI QUEST'ANNO: UN SOLO GIORNO.

Un'edizione di Coppa dei Tre Laghi e Varese-Campo dei Fiori più corta ma di grande successo quella andata in scena domenica 11 ottobre: ben 85 le prove cronometrate da Varese a Luino, da Venegono Superiore a Castiglione Olona e in Valcuvia oltre ad una trentina di borghi dell'alto e medio Varesotto solcati in trasferimento. Pur con il massimo rispetto per le regole anti-Covid, entusiasmo, applausi, migliaia di selfie dal pubblico con un'ottantina di auto storiche che hanno segnato un'epoca, dal 1920 al 1999.

L'equipaggio Ossena/Ossena su Lancia Appia Coupé Pininfarina del 1959 a Luino.

Sempre sul Lungolago di Luino la Austin Healey MkIII di Paolo e Luigi Beretta.

Alla partenza, nel magnifico scenario dei settecenteschi Giardini Estensi di Varese, presenti il presidente del comitato organizzatore del Club Auto Moto Storiche Varese Angelo De Giorgi, il presidente nazionale ASI Alberto Scuro e il sindaco di Varese Davide Galimberti. Sono stati loro i mossieri ufficiali dell'evento internazionale, che ha visto la regia del club VAMS e la gestione sportiva affidata allo staff Gleo, il sostegno del Comune di Varese, della Camera di Commercio di Varese, di Openjobmetis e Paglini Renault Store, oltre che di Varese Sport Commission, Confcommercio Ascom Luino, Samar, del media partner il quotidiano La Prealpina, pasticceria Buosi, Miperval, Covercar.
Prime prove in Piazza Monte Grappa poi nel parco di Ville Ponti quindi puntata verso la cronoscalata del Monte Sette Termini per ridiscendere a Luino. Qui, dietro le transenne, tutti ordinatamente con mascherine, abbiamo assistito al circuito cittadino (Via XV agosto, via XXV aprile e via Veneto) nel centro storico del capoluogo del Verbano orientale, ben organizzato con l'aiuto di Confcommercio-Ascom Luino e dell'amministrazione comunale. Pausa ristoro nella storica sede del circolo velico Avav che ha sfornato importanti campioni.
Al ritorno a Varese, grande attesa per assistere alle prove con i crono meccanici tradizionali o i sofisticati apparati elettronici nell' abitacolo delle storiche: tra via Marconi e piazza Monte Grappa, dietro le transenne un pubblico eterogeneo, dai nonni e nipotini a tanti giovani appassionati del mondo dei motori che applaudivano al passaggio di auto da Gran premio, sportive, coupé, cabrio e spider. Maggior consenso popolare per le auto anni '20 e '30 e per quelle nate nel dopoguerra. Prima del gran finale, prove a Caronno Corbellaro e piacevole puntata a Venegono Superiore dal celebre pasticcere Buosi che ha deliziato tutti con le sue creazioni. In serata l'elaborato calcolo dei tempi, penalità e controlli orario hanno portato alle classifiche finali, con due sezioni differenti: cronometraggio meccanico o crono elettronico.

Da sinistra, il presidente Scuro ha inaugurato la nuova biblioteca della sede del VAMS col presidente Angelo De Giorgi.
Saverio e Filippo Mazzalupi su Glaser 508C Cabriolet del 1940. Gionata Costante e Corrado Peccati su Simca 8 Sport del 1949.

UNA PANDA È PER SEMPRE

La Libreria di ASI ha presentato a Padova la sua ultima iniziativa editoriale, "Panda, l'Intramontabile", monografia sull'omonima, leggendaria, iconica utilitaria torinese. Un'opera, curata dai redattori de "La Manovella" Matteo Comoglio e Luca Marconetti che ripercorre la storia della Panda classica rigorosamente di serie (ossia quella comparsa ufficialmente a listino Fiat, perché esiste un "mondo parallelo" di modelli speciali di tutti i tipi: chissà, magari il prossimo libro?), venduta dal 1980 al 2003 in una sterminata serie di varianti che hanno saputo rendere il modello sempre attuale e appetibile per una clientela vastissima e trasversale, dal giovane alla signora, dal pensionato all'agente di commercio: 30, 45, Super, L, CL e CLX, Young, Dance, Jolly e Hobby; e poi le tantissime "serie speciali" (trattate in capitoli dedicati): College, Shopping, Estivale, Blu Bay, Eleganza, Malicia, Ponte, Top Ten, Italia '90, Sergio Tacchini, Color, solo per citare le più famose. Non manca poi, ovviamente, "la leggenda nella leggenda", ossia la 4x4, capace di arrivare dappertutto, anche in posti dove fuoristrada ben più blasonati - ma anche più pesanti e goffi - non sarebbero in grado di avventurarsi. Tutte le modifiche e gli aggiornamenti sono trattati in capitoli dedicati, corredati di schede tecniche, liste accessori e abbinamenti tinte/tessuti interni e da foto, dell'epoca, tratte da depliant e documenti ufficiali "Fiat Immagine e Pubblicità" o fatte oggi, a modelli "vivi", funzionanti e collezionati dai tantissimi appassionati che si sono prestati con piacere e orgoglio per vedere la loro Panda pubblicata... proprio come una vettura da milioni di euro! Una guida all'identificazione della mitica Panda che mancava.

"Fiat Panda, l'Intramontabile" *di Matteo Comoglio e Luca Marconetti, Libreria ASI, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 224 pagine, 40 €*

PININFARINA FA 90

90 anni di storia sono un traguardo rispettabilissimo, specialmente se raggiunto sempre sulla cresta dell'onda e sempre rimanendo il punto di riferimento del proprio settore, in questo caso il design, perché stiamo parlando di una delle più celebri - forse la più celebre - delle carrozzerie, Pininfarina. La sua è una storia fatta di momenti gloriosi e di cadute, di successi e anche di sconfitte ma di certo non si può dire che prima Battista, poi Sergio, Andrea e oggi Paolo non abbiamo difeso l'azienda di famiglia con le unghie e con i denti, permettendole di passare indenne alla emorragica crisi che, dagli anni '80 in poi, con la nascita dei "Centri Stile" interni alle Case, ha portato alla chiusura di gran parte delle carrozzerie "esterne". Per tutti questi motivi, Pininfarina, con Nada e il coordinamento editoriale di Leonardo Acerbi, si è regalato una riedizione riveduta, corretta e aggiornata del suo "Catalogue Raisonné" che ripercorre, modello per modello, l'intera produzione dell'atelier, dai figurini ai prototipi, dai modelli di piccola produzione fino alla grande serie, tutti suddivisi per anno.

"Pininfarina 90 Anni" *di AA.VV., Giorgio Nada Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 530 pagine, 90 €*

TUTTA LA FORMULA 1

L'Editore Giorgio Nada ha presentato due testi dedicati interamente alla F1. "Formula 1 70" è una carrellata di storia iniziata nel 1950 col primo Campionato del Mondo e che è arrivata ai giorni nostri sull'onda della leggenda. Ma non si pensi al solito "compendio" di fatti, avvenimenti, risultati e dati statistici: questa volta la F1 è raccontata attraverso alle vetture che hanno portato team e piloti a vincere i campionati, anno per anno. Si va infatti dalle mitiche "Alfetta" di Farina e Fangio alle Ferrari F1 2000, F2001 e F2002 di Michael Schumacher, dalle Mercedes W196 di Fangio e Moss alle W08, W09 e W10 di Hamilton, dalle Lotus alle Benetton, dalle Matra alle McLaren, dalle Tyrrell alle Honda. Un punto di vista insolito, fresco e interessantissimo per gli appassionati. Il secondo è ormai un'opera irrinunciabile, il compendio tecnico di tutte le vetture delle vetture di F1 della stagione 2019 di Paolo Filisetti, modello per modello, dettaglio per dettaglio, concentrandosi su meccanica, aerodinamica, elettronica, il tutto correlato da disegni assolutamente realistici in grado di spiegare per immagini tutti i segreti delle monoposto più veloci del mondo. Due opere davvero irrinunciabili nella biblioteca di un appassionato della massima Formula.

"Formula 1 70. Le monoposto iridate, la tecnica, i grandi progettisti" *a cura di Enrico Mapelli, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 215 pagine, 29 €*

"Formula 1. La tecnica 2019" *di Faolo Filisetti, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, illustrazioni a colori, 168 pagine, 35 €*

"Sharknose V6. Ferrari 156, Ferrari 246SP & Ferrari 196SP" di Jörg-Thomas Födish e Rainer Rossbach, revisione di Mauro Forghieri, McKlein Publishing, testo in inglese e tedesco, foto b/n e colori di Bernard Cahier, disegni a colori, 430 pagine, 125 €

SHARKNOSE, UNA STORIA FERRARI

Il nome Sharknose nacque per quel frontale inconfondibile, appunto a "muso di squalo", che identificherà tre modelli di Ferrari da competizione, la 156, la 246P e la 196P, disegnate da Fantuzzi. Molto diverse fra loro, queste hanno scritto pagine fondamentali della storia del Cavallino Rampante sui circuiti di tutto il mondo (purtroppo anche tristi, come la morte di Wolfgang Von Trips proprio al volante di una di queste auto) ma sono state anche protagoniste di aneddoti e avvenimenti meno noti e per questo meritevoli di essere raccontati. A metterli insieme per farlo ci hanno pensato Jörg-Thomas Födish e Rainer Rossbach che, sfruttando l'immenso e preziosissimo archivio fotografico della McKlein Publishing (in questo caso parliamo degli scatti di Bernard Cahier), fregiandosi della prefazione e della revisione del grande Mauro Forghieri (che queste auto le conosce vite per vite, bullone per bullone), hanno realizzato un'opera grandiosa, ricchissima di contenuti e di immagini che tolgono il fiato, un libro destinato a diventare un must nella biblioteca non solo Ferrari. Le "Sharknose", dopo aver vinto il sanguinoso (a Monza l'auto di Von Trips, oltre a causargli la morte, uccise 15 spettatori) Campionato di F1 con Phil Hill su 156 monoposto nel 1961, sarebbero diventate le regine della categoria Prototipi.

FORSE LA PIÙ BELLA, SICURAMENTE IL MITO

Fra le auto da corsa, costruite principalmente per le prestazioni, solo poche risultano essere davvero belle. La Ferrari 312 P è indubbiamente una di quelle anzi, forse la più bella, come sostiene anche nel suo sottotitolo Gianni Agnesa, che di questa opera completissima su uno dei modelli più leggendari dei circuiti di tutto il mondo, è l'autore. Sembra fu Enzo Ferrari a convincere i suoi tecnici a non rovinare la purezza della linea con ali, alettoni, appendici. Ma la 312 P non è solo una storia di bellezza: costruita per il campionato Sport del 1969, fu realizzata in un tempo incredibilmente breve e con un budget piuttosto limitato, all'epoca, da un periodo non certo roseo per Ferrari. Le 312 P furono poi croce e delizia: i suoi risultati furono contrastanti e presto fu derubricata a vettura da non far scendere in campo in forze, limitando a un esemplare la partecipazione a molte gare (tranne Monza e Le Mans), prima della fine della sua brevissima carriera, appena un anno dopo, per lasciar posto alla mastodontica 512 S per combattere le Porsche 917. Comunque ampia la schiera dei grandi piloti che impugnò il suo volante: Amon, Andretti, Schetty, Parkes, Parson. Agnesa ripercorre la storia avvincente e variegatissima dei soli 3 esemplari costruiti, in ogni dettaglio, dall'esordio con il team ufficiale fino alla fine quando le 312 P corrono coi colori del North American Racing Team (NART). Il libro è in tre lingue (italiano, inglese e tedesco) ed è arricchito dalle straordinarie immagini di McKlein editore.

***"312 P. Forse la più bella Ferrari da corsa"** di Gianni Agnesa, McKlein Publishing, testo in italiano, inglese e tedesco, foto b/n e colori, 264 pagine, 89,90 €*

IL MANUALE D'OFFICINA DELLA LAMBRETTA FINALMENTE IN ITALIANO

Finalmente il Manuale d'Officina Completo Lambretta di Martin "Sticky" Round - giunto alla sua terza edizione - è disponibile in italiano, per la prima volta. Il testo, con copertina morbida e grandi pagine illustrate, è quanto di più completo e dettagliato si possa seguire per manutenere, curare e restaurare la propria Lambretta, sia che si debba intervenire sulla carrozzeria che sulla meccanica come sull'impianto elettrico o su quello idraulico. Il testo poi, oltre a contraddistinguersi come manuale pratico, si propone anche come guida all'identificazione dei diversi modelli nati sotto la fortunata stella del nome "Lambretta", così da scegliere il modello giusto e non rischiare di far confusione fra le varie serie. Ma non solo: nel manuale si possono trovare schede tecniche anno per anno e serie per serie, un po' di storia del modello, un vademecum per il corretto utilizzo del celebre scooter, come effettuare una diagnosi di un guasto, gli accessori e i ricambi compatibili e le possibili elaborazioni, una sezione di QR Code che rimandano a video-tutorial su Youtube per seguire meglio le fasi di lavorazione i codici colori e una lista di negozi e officine specializzate che possono dare una mano nel restauro. Gli appassionati di Lambretta da oggi, non hanno più scuse per non sporcarsi le mani!

***"Manuale d'Officina Completo Lambretta Scooters. Terza edizione"** di Martin "Sticky" Round, Speedball Publishing, testo in italiano, foto b/n e colori, 320 pagine, 35,00 € (info scrivendo a manualelambretta@gmail.com)*

LE BELLISSIME IMMAGINI DELLA CUNEO-COLLE DELLA MADDALENA

Esiste un bellissimo libro fotografico sulla gara Cuneo-Colle della Maddalena, corsa in salita pensata e ideata da uno stuolo di appassionati che avrebbe poi dato vita all'Automobile Club di Cuneo. La prima edizione si tenne 1925 e furono 5 in tutto (1926, 1927, 1930, 1961). Il testo, curato dal Club ASI Ruote d'epoca Riviera dei Fiori di Villanova d'Albenga (SV), è prettamente fotografico, caratterizzato da manifesti, immagini dell'epoca inedite e molto belle corredate da diciture esaustive e una tabella con i risultati. Ieri come oggi un'ottima opportunità per lo sviluppo turistico dei territori interessati. Chi fosse interessato al testo può mettersi in contatto col club: **http://www.ruotedepocarivieradeifiori.it/, mail info@ruotedepoca.it**

LA TERAPIA DEL RALLY

Si è svolta sabato 10 ottobre la prima edizione altoatesina del “Rally Therapy - Tra Passato e Presente”, evento benefico nel quale alcuni ragazzi disabili della sezione A.I.A.S. di Bolzano hanno vissuto un emozionante pomeriggio sportivo, un vero e proprio viaggio nel tempo, dalle vetture d’epoca con le quali un tempo si disputavano i rally, alla guida sicura, per concludere su quelle da rally moderne. L’evento, fortemente voluto e organizzato dal pilota di rally bolzanino Maurizio Capuzzo, ha trovato nel Veteran Car Team di Bolzano e nel Safety Park di Vadena un fondamentale sostegno. I ragazzi hanno potuto provare il progetto “Guidare con la Fisica”, nel quale viene trasmesso il nesso tra leggi fisiche e l’impatto sul movimento del veicolo, tra prove di sottosterzo, sovrasterzo e frenate d’emergenza. Il momento clou è stato il poter salire come navigatori a fianco del pilota della Pintarally Motorsport e promotore dell’evento, Maurizio Capuzzo. I sorrisi, anche se nascosti dalle mascherine imposte dalla situazione COVID, la gioia e la felicità di questi ragazzi al termine di questa esperienza, hanno ripagato lo sforzo e l’impegno messi in campo per realizzare il progetto.

CELEBRANDO IL FONDATORE DELLO ZAGATO CAR CLUB

Lo Zagato Car Club, a 40 anni dalla sua costituzione, ha voluto celebrare il suo fondatore nonché primo presidente Beppe Dosi. Pianificato l’evento” a sorpresa”, con la complicità della figlia Monica, è stata scelta la splendida cornice di Villa d’Este come location per i festeggiamenti; scelta non casuale, in quanto il 1° raduno Zagato Car Club nel 1979 si svolse proprio a Villa d’Este. Gran sorpresa quindi, quando sabato 12 settembre 2020, Beppe Dosi è stato invitato dalla figlia a festeggiare l’anniversario del proprio matrimonio, con tanto di nipoti a seguito. Entrando a Villa d’Este ha trovato esposte una dozzina di Zagato, tra le quali anche la sua preferita, l’Appia Sport, e ancora più emozionante per lui è stato l’essere accolto da Andrea Zagato e dal presidente Guido Portinari e da tutti i soci. In questa splendida cornice di Villa d’Este, accolti magnificamente da Danilo Zucchetti, direttore dell’imponente struttura, il Club ha voluto omaggiare il personaggio fulcro dell’evento, Beppe Dosi, donandogli l’ultimo modello del nuovo cronografo Zagato Car Club e rendendo soci onorari del Club i due giovani nipoti, Benedetta e Federico. Un altro bel momento è stato l’omaggio, realizzato dalla socia e artista Vilma Sacchi in Pezone, che lo Zagato Car Club ha voluto donare ad Andrea Zagato: un quadro rappresentante le tre generazioni Zagato, che in tempi diversi sono riusciti a mantenere questa azienda sempre ai vertici. Con questa atmosfera magica, che vedeva una folta schiera di veri appassionati dell’automobilismo storico, accolti nell’incantevole terrazza di Villa D’Este, si è svolto questo evento conviviale durante il quale, sono nati nuovi progetti e nuovi obiettivi relativi al prossimo 50° Raduno Internazionale Zagato Car Club, vale a dire la volontà di poter ospitare i partecipanti al prossimo meeting, che si svolgerà a giugno 2021, proprio in questo luogo dal fascino unico.

ANCORA UN SUCCESSO PER IL XXIV MEMORIAL CASTELLOTTI

L’emergenza innescata dal Covid-19 ha ritardato lo svolgimento ma non ha assolutamente condizionato l’esito del XXIV Memorial Eugenio Castellotti, gara di regolarità per auto storiche disputata in autunno anziché in primavera con grande soddisfazione degli organizzatori della Scuderia dedicata al campione lodigiano. Il cambio obbligato di data ha però consentito di ricordare in modo adeguato una ricorrenza particolare, il novantesimo anniversario della nascita di Castellotti, nato a Lodi il 10 ottobre 1930 a due passi dalla località di partenza del Memorial, andato in scena domenica 11 ottobre. Anche le altre novità della manifestazione hanno incontrato riscontri positivi, a iniziare dallo spostamento della partenza e dell’arrivo dal centro di Lodi a una zona esterna più facilmente raggiungibile dai concorrenti. Oltre a auto e mezzi di supporto e agli equipaggi in gara, il piazzale della concessionaria Lazzari Group ha ospitato anche alcune centinaia di spettatori che hanno assistito alle operazioni preliminari e alla partenza nel rispetto della normativa anti-Covid. Anche i risultati del Memorial sono stati in linea con le aspettative degli organizzatori che hanno visto un equipaggio della Scuderia lodigiana sul gradino più alto del podio e la conquista del primo posto della speciale classifica riservata alle scuderie. La vittoria è andata a Roberto Paradisi e Marco Rossi su Fiat 850 Sport Coupé, che hanno preceduto Massimo Bisi e Claudio Cattivelli su Porsche 356 S90 e Diego Garilli e Romeo Macellari su Autobianchi A112 Abarth. Il primo posto tra le scuderie è stato conquistato grazie ai piazzamenti dei vincitori Paradisi-Rossi, di Aldo Buttafava e Patrizia Parenti (quarti al traguardo su Fiat 124 Spider) e di Andrea Paradisi e Matteo Gianluigi Guerci (Fiat 127 L). Al secondo posto il CPAE Club Piacentino Auto d’Epoca, davanti al Veteran Car Club Pietro Bordino di Alessandria. L’esito della gara è rimasto incerto fino alle battute conclusive come conferma la classifica finale che indica una differenza di solo 83 penalità tra i vincitori Paradisi e Rossi e il quinto equipaggio classificato, Gian Pietro Guatelli e Francesco Gianmarino su Autobianchi Y10 GT.

ASTE E BILANCIERI, TANTI LIKE PER LA GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D’EPOCA!

Per il terzo anno consecutivo la quasi totalità dei Club Federati ASI, nell’intero territorio nazionale, hanno celebrato contemporaneamente, domenica 27 settembre, la “Giornata Nazionale dedicata al Veicolo d’Epoca”. Anche ASTE e BILANCIERI - Automotoclub di Bitonto, Federato ASI, ha voluto prendere parte a questo importante appuntamento annuale organizzando un evento particolarmente ricco e articolato, che per la prima volta ha coinvolto anche il folto pubblico dei social. Radunati di prima mattina nel piazzale esterno del ‘Gran Shopping Mongolfiera’ di Molfetta, ben 40 auto di ogni genere e anno e 10 moto tutte rigorosamente certificate ASI, hanno fatto da cornice al tema della giornata: raccogliere quanti più like possibili sulla pagina Facebook, appositamente creata dal Club, per decretare a fine giornata il veicolo più “piaciuto” al pubblico. Appena pubblicate le foto dei veicoli sulla pagina Facebook, gli “smanettoni” dei social non hanno perso tempo votando l’auto o la moto dell’amico o quella che li “emozionava” di più. Già dal primo pomeriggio si intravedeva il probabile “testa a testa” tra una magnifica Montreal Alfa Romeo, una Fiat 500 e un superclassico Volkswagen Maggiolone. Troppo il distacco dalle altre auto e moto esposte, sia pure di gran valore e bellezza. Il risultato, a chiusura delle votazioni, ha decretato il primo posto al Maggiolone color arancio del socio Maurangelo Monterisi, distanziando di pochi like la Fiat 500 R del socio Pietro Murgolo. Meritatissimi tutti i voti ottenuti anche dagli altri splendidi veicoli partecipanti.

AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

Collezione Ufficiale Autunno / Inverno

€ 54.00

NOVITÁ

PIUMINO IMBOTTITO CON CAPPUCCIO

Piumino unisex antivento e idrorepellente. Fodera interna, finiture a contrasto e zip. Cappuccio integrato nel prolungamento del collo. Ricamo ASI a contrasto sul cuore, vestibilità regolare.
Colori disponibili: Grigio, Nero e Blu.
Taglie dalla S alla 3XL

€ 64.00

NOVITÁ

PARKA SLIM CON CAPPUCCIO STACCABILE

Parka unisex impermeabile dal taglio moderno con fianchi sciancrati. Chiusura con zip e pattina con automatici nascosti. 2 tasche esterne con zip + 1 tasca interna. Cappuccio staccabile, collo foderato in pile. Stemma ASI in similpelle su spalla destra e piastrina metallica con stemma ASI sul cuore. **Vestibilità ridotta.**
Colori disponibili: Rosso e Nero.
Taglie dalla S alla XXL

€ 64.00

NOVITÁ

GIACCONE TRAPUNTATO CON CAPPUCCIO A SCOMPARSA

Giaccone imbottito e impermeabile dal taglio classico. Cappuccio a scomparsa, 2 tasche esterne con zip + 2 tasche interne di cui una porta-cellulare. Interno collo in Pile.
Vestibilità abbondante.
Colori disponibili: Verdone e Blu Navy.
Taglie dalla S alla XXL

NOVITÁ

€ 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

NOVITÁ

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 regolare.
Colore: Blu e Nero. Taglie dalla S alla XXL

€ 38.00

NOVITÁ

GILET BODYWARMER TRAPUNTATO

Gilet bodywarmer unisex imbottito, dal taglio moderno e dalla **vestibilità abbondante.**
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

SHOP

NOVITÁ

CRAVATTE IN SETA JACQUARD - 100% MADE IN ITALY CUCITE A MANO - PALA 7,5 cm

€ 38.00

MODELLO HONK-SUR-HONK

Cravatta in seta jacquard 100% Made in Italy cucita a mano con fantasia di ruotine tono su tono
Logo ASI a contrasto in pala.
Colori disponibili: bordeaux e giallo oro

MODELLO RALLYMENTAL € 38.00

Cravatta in seta jacquard 100% Made in Italy cucita a mano con tracce di pneumatico a contrasto.
Logo ASI a contrasto in pala
Colori disponibili: Verde-blu e Grigio-nero

€ 38.00

MODELLO OIL-OVER

Cravatta in seta jacquard 100% Made in Italy cucita a mano con fantasia di macchinine all-over a contrasto.
Colori disponibili: Blu scuro e Celeste (macchinine bianche)

NOVITÁ

CRONOGRAFI

€ 115.00

MOD. PILOTA

Cassa in acciaio con finitura spazzolata, diam. 42,8 mm Impermeabilità: 5ATM - Vetro curvo - Datario
Movimento: Miyota OS10 - Cinturino in pelle opacizzata
Confezione personalizzata inclusa

MOD. GOLDEN AGE € 130.00

Cassa in acciaio con finitura lucida, diam. 39 mm
Impermeabilità: 5ATM - Vetro curvo – Datario
Movimento: TMI VK64 – Cinturino in pelle
Confezione personalizzata inclusa

~~€ 140.00~~
€ 120.00

MOD. GRIF - AL QUARZO ART.OR00001

Cinturino silicone 26/20 mm. Nero/rosso.
Diam. 44,5 mm - Impermeabilità 5 ATM.
Inclusa custodia in alluminio

OROLOGI "SOLO TEMPO"

€ 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

€ 95.00 NOVITÁ

OROLOGIO DA DONNA Mod. SAINT TROPEZ

Cassa in acciaio solido, diam 31 mm
Quadrante bianco con strass e datario
Impermeabilità: 5ATM
Movimento al quarzo Miyota
Confezione personalizzata inclusa

€ 85.00 NOVITÁ

OROLOGIO DA DONNA Mod. MOOREA

Cassa in acciaio solido, diam 31 mm - Quadrante blu petrolio con numeri romani e datario
Impermeabilità: 5ATM - Movimento al quarzo Miyota
Confezione personalizzata inclusa

~~€ 285.00~~ **€ 220.00**

ULTIMI 3 PEZZI DISPONIBILI!!!

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.

€ 15.00 NOVITÁ

COPRIVOLANTE UNIVERSALE

Morbido coprivolante elasticizzato in poliestere 100% con logo ASI.
Dimensione universale.
Colori disp.: blu navy, nero, rosso e grigio argento.

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.

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.

€ 68.00/ € 78.00

COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

NOVITÀ! NUOVO FORMATO GRANDE DISPONIBILE

Puo' coprire l'abitacolo di una vettura sia con la capotte chiusa che aperta, e' impermeabile al 100% e antistrappo, dotato di 4 magneti rivestiti con tessuto felpato e antiabrasione per un aggancio veloce alla carrozzeria dell'auto. Attenzione non adatto a vetture in alluminio o vetroresina per le quali 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.*
Formato regular: Dim. Mt. 2,00 x mt. 1,40 - Formato grande: Dim. Mt. 2,50 x mt. 1,40
Consultare il sito www.asiservice.it per la lista delle vetture compatibili

€ 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

€ 25.00 NUOVI MODELLI

GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE

Guanti mezze dita in vera pelle e cotone traforato chiusura con velcro e stemmini ASI in ottone smaltato. Colori disponibili marrone e nero.
Taglie da S a XXXL (XXXL solo marroni)

GUANTI DA GUIDA IN PELLE

Guanti mezze dita interamente in vera pelle traforati colore nero, chiusura con velcro e stemmini ASI in ottone smaltato. Taglie da XS a XXL
Solo pelle colore nero

€ 28.00

PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA € 4.00 NOVITÁ

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

NOVITÁ

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE € 9.00

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, clip stringinaso adesiva aggiuntiva inclusa.
Colori: blu o celeste con macchinine all-over, nera senza macchinine.

CAPPELLINO BASEBALL in spandex tessuto tecnico € 13.00

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

€ 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

NOVITÁ

BRACCIALE SALVAVITA AIDME € 14.00

Innovativo bracciale in silicone ipoallergenico, regolabile e impermeabile. Può contenere tutte le informazioni medico-sanitarie e di emergenza di chi lo indossa per renderli visibili, in caso di necessità, agli operatori sanitari avvicinando il proprio cellulare al braccialetto attraverso la tecnologia NFC. Personalizzato in esclusiva per ASI, nelle colorazioni blu e azzurro. Più info su www.aidmenfc.it

€ 8.00

PORTACHIAVI

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

€ 25.00

ZAINETTO MULTITASCHE

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

€ 48.00

BORSONE VINTAGE WEEKEND

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

€ 4.00

SPILLA/PIN DA GIACCA

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

MODULO D'ORDINE 12/2020

(Prezzi e disponibilità sono validi per il mese in corso)

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 ☐
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17,85 ☐
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21,25 ☐
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27,20 ☐
IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21,25 ☐
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22,50 ☐
"I Grandi Carrozzieri" 6 VOLUMI	€ 99,00 ☐
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet	€ 9,00 ☐
MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior	€ 9,00 ☐
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164	€ 9,00 ☐
MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupè 1.2 - 1.3	€ 9,00 ☐
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4	€ 9,00 ☐
"Mini guide" 5 VOLUMI	€ 35,00 ☐
CARLO FACETTI - Preparatore, Collaudatore e Pilota	€ 33,15 ☐
NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19,55 ☐
DONNE DA FORMULA UNO	€ 21,00 ☐
"Italiani in F1" 3 VOLUMI	€ 55,00 ☐
LOUIS CHIRON	€ 49,00 ☐
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33,00 ☐
Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24,65 ☐
"Caracciola + Campari" 2 VOLUMI	€ 45,00 ☐
CARLO UBBIALI	€ 20,00 ☐
SEMPLICEMENTE UOMO - Masetti	€ 8,50 ☐
TONINO BENELLI	€ 24,65 ☐
"I Piloti Moto" 3 VOLUMI	€ 45,00 ☐
TARGHE&TARGHE Vol. 1	€ 25,50 ☐
TARGHE&TARGHE Vol. 2	€ 30,00 ☐
Collezione TARGHE&TARGHE	€ 39,00 ☐
FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27,00 ☐
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22,50 ☐
FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27,00 ☐
MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27,00 ☐
MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27,00 ☐
500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 28,00 ☐
312P – Forse la più bella Ferrari da corsa	€ 85,50 ☐
ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33,15 ☐
ALFA ROMEO GTA	€ 28,00 ☐
AUTOMOBILI MARINO	€ 17,85 ☐
BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto	€ 22,95 ☐
BMW R90S	€ 17,85 ☐
CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19,55 ☐
COPPA DELLA PERUGINA	€ 21,25 ☐
CORSE RUVIDE	€ 21,25 ☐
DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI	€ 24,65 ☐
DUE RUOTE SOTTO LA MOLE	€ 21,25 ☐
ERMANNO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15,30 ☐
ERMINI	€ 33,15 ☐
FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO	€ 19,55 ☐
FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17,00 ☐
FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21,25 ☐
FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - The freedom car	€ 35,00 ☐
FIAT PANDA L'intramontabile	€ 40,00 ☐
GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17,85 ☐
GILERA, CENTO ANNI DI STORIA	€ 25,50 ☐
GRAN PREMIO di BARI 1947-1956	€ 16,15 ☐
IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20,00 ☐
L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 48,00 ☐
L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24,65 ☐
L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21,25 ☐
LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27,20 ☐
LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI	€ 15,00 ☐
LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI	€ 22,50 ☐
LANCIA DELTA Gruppo A - Volume 1	€ 49,00 ☐
LA PIÚ VELOCE	€ 21,25 ☐
LA PREVALENZA DI VIOLANTINA	€ 6,80 ☐
LE AUTO DELLA INNOCENTI	€ 22,95 ☐
LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 30,00 ☐
LE NOSTRE INDIAN	€ 27,20 ☐
MARTIN'S CARS	€ 23,80 ☐
MARTIN'S BIKES	€ 25,20 ☐
MICROMOTORI ITALIANI	€ 24,65 ☐
MOTO MOLARONI	€ 19,55 ☐
NEFTALI OLLEARO	€ 10,00 ☐
PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza	€ 17,85 ☐
PATRIARCA un uomo un'epoca una storia	€ 21,25 ☐
PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 28,00 ☐
PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26,00 ☐
PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS	€ 85,50 ☐
QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35,00 ☐
QUEL 24 MAGGIO	€ 18,70 ☐
SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21,25 ☐
THE BERTONE COLLECTION	€ 71,10 ☐
TRATTORI, MOTORI E CARIOCHE di Romagna	€ 19,55 ☐
VEICOLI STORICI	€ 17,00 ☐
VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29,75 ☐
WOOLER	€ 18,70 ☐
ZAGATO E SPADA DESIGNER	€ 25,00 ☐

Fino al 31/12 sconto ulteriore del 5% su un acquisto di libri di almeno 100€

ASISHOP

PIUMINO IMBOTTITO con cappuccio € 54,00 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL ☐ Blu ☐ Nero ☐ Grigio

PARKA SLIM con cappuccio € 64,00 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ Rosso ☐ Nero

GIACCONE TRAPUNTATO € 64,00 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ Verdone ☐ Blu Navy

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

GIUBBOTTO BOMBER IN SOFTSHELL TRAPUNTATO
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ Nero ☐ Blu € 54,00 ☐

GILET BODYWARMER TRAPUNTATO
☐ S (solo grigio) ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL € 38,00 ☐
☐ Blu Navy ☐ Bianco (solo L) ☐ Grigio scuro

CRAVATTA HONK-SUR-HONK € 38,00 ☐
☐ Bordeaux ☐ Giallo oro

CRAVATTA RALLYMENTAL € 38,00 ☐
☐ Verde/Blu ☐ Grigio/Nero

CRAVATTA OIL-OVER € 38,00 ☐
☐ Blu scuro ☐ Celeste

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE € 9,00 ☐
☐ Blu con macchinine all-over ☐ Nera
☐ Celeste con macchinine all-over

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

ZAINETTO multitasche € 25,00 ☐
CRONOGRAFO mod. PILOTA € 115,00 ☐
CRONOGRAFO mod. GOLDEN AGE € 130,00 ☐
CRONOGRAFO mod. GRIF € 120,00 ☐
OROLOGIO donna mod. SAINT-TROPEZ € 95,00 ☐
OROLOGIO donna mod. MOOREA € 85,00 ☐
OROLOGIO unisex € 80,00 ☐
OROL. aut. sub JUBILEE art. OR00003 € 180,00 ☐

OROL. aut. SUB OYSTER art. OR00004
☐ Ghiera Verde ☐ Ghiera Blu/Nero € 180,00 ☐

CRONOGRAFO LOCMAN per ASI 50° € 220,00 ☐

CAR BADGE PER RADIATORE
Grande (90x80) € 35,00 ☐ Piccolo (65x58) € 30,00 ☐

PROFUMATORE DA BOCCHETTA € 4,00 ☐

COPRI CAPOTE per cabrio e spider
regular mt 2x1,40 € 68,00 ☐ grande 2,50x1,40 € 78,00 ☐

COPRI AUTO ASI
Tg. 1: da mt. 2,55 a 3.20 di lungh. € 85,00 ☐
Tg. 2: da mt. 3,10 a 4.00 di lungh. SW fino a mt. 3,60. € 120,00 ☐
Tg. 3: da mt. 3,70 a 4,50 di lungh. SW fino a mt. 4,20. € 135,00 ☐
Tg. 4: da mt. 4,30 a 5,10 di lungh. SW fino a mt. 4,85. € 150,00 ☐

COPRI AUTO ASI mod. ELITE
Rosso ☐ Blu scuro ☐
Tg. 1: da mt. 2,55 a 3.20 di lungh. € 115,00 ☐
Tg. 2: da mt. 3,10 a 4.00 di lungh. SW fino a mt. 3,60. € 155,00 ☐
Tg. 3: da mt. 3,70 a 4,50 di lungh. SW fino a mt. 4,20. € 175,00 ☐
Tg. 4: da mt. 4,30 a 5,10 di lungh. SW fino a mt. 4,85. € 195,00 ☐

COPRI VOLANTE UNIVERSALE € 15,00 ☐
☐ Nero ☐ Rosso ☐ Blu ☐ Grigio Argento

BORRACCIA TERMICA 740 ml € 20,00 ☐
☐ Argento ☐ Blu (rif. ASI SHOP 11/2020)

PORTACHIAVI ☐ Nero ☐ Blu € 8,00 ☐

SPILLA/PIN DA GIACCA € 4,00 ☐

BORSONE VINTAGE WEEKEND € 48,00 ☐

COVER PER SMARTPHONE
☐ Nero ☐ Blu € 19,00 ☐
Modello..... verifica su www.asiservice.it i modelli disponibili

BRACCIALE SALVAVITA AIDme
☐ Nero ☐ Azzurro € 14,00 ☐

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 IT15C0304801000000000092303
- 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

TROVA TUTTO TROVA TUTTO TROVA

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

1. ACCESSORI

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

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

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

Autoricambi 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 vari articoli tra i quali 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, disponibilita' 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.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.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.

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
PIÚ ASSORTITO D'ITALIA
per AUTO STORICHE
italiane ed estere
S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax: 0421 311659 - info@epocacar.com

CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA
Alessandro Giolito 339-6541474
Restauri e revisione Porsche 356 – 911 – 914
Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche
per farle tornare nella loro splendida forma originale.
C.R.V.E. Srl Via Casale-Asti 42 – 15020 CERESETO AL
crvesrl@gmail.com

Navalinea sport
guarnizioni speciali
Realizziamo guarnizioni motore
per qualsiasi tipo di Auto e Moto d'Epoca e competizione.
A disegno o campione con spessori e diametri a richiesta.
www.navalineasport.it
info@navalineasport.it
Viale Kennedy, 40 - Leini (TO)
tel. 011 9910021 - fax 011 9965582

frenatutto
Hit Freno a Disco Topolino e 500
KIT POMPA MINISERVO
BARICELLA (BO)
Via G. Saragat, 11 - 40052
Tel 051 874859
Fax 051 6620535
E-mail: frenatutto@gmail.com
Autofficina e Laboratorio - Freni Auto d'epoca
NEW
REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE
REVISIONE SERVOFRENI
RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO GANASCE FRENO
FIAT 500 D/F/L/R
FIAT TOPOLINO
FIAT 600-750
FIAT 1100
FIAT 126-127
AUTOBIANCHI A112
FERRARI 250
MINI 3 CILINDRI-COOPER
MINI 90-A TAMBURI
ALFA ROMEO GIULIETTA

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

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.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 - alessandrobalestra@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 disponibilita' 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 disponibilita' di libretti uso e manutenzione, manuali officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per auto, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

5. ASSICURAZIONI

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

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

6. AUTOFFICINE

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

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

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

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

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

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

Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358. Kit di potenziamento per motori di serie di Fiat Topolino, A B C comprensivi di cammes, pistoni, valvole, per un incremento di potenza variabile tra 5 e 10 CV - Rotazione di motori normali, revisionati e garantiti del tipo B C, revisione di motori portati dal Cliente - Ricambi motoristici elaborati quali: collettori a due carburatori completi e di nostra produzione, cammes da ripresa e da salita, coppe olio maggiorate - pompe acqua.

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it. Ricostruzione e manutenz.carburatori e mecc. auto d'epoca. Vasto assortimento carburatori nuovi e revisionati di tutte le marche, normali e sportivi.

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

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di Citroën DS, 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@officinaratto.it - www.officinaratto.it - Restauro e preparazione Lancia Fulvia per Rally e regolarità. Disponiamo di banco prova motori. Costruzione pezzi speciali ad uso competizione. Curiamo anche la carrozzeria con banco di riscontro dime ufficiali Lancia dell'epoca. Disponiamo di carro attrezzi per eventuale recupero in loco delle vetture.

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

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

7. AUTOMODELLI

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

8. AUTORADIO

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

9. CAPOTE

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

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc -BG- Tel. /fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Realizzazione, ricostruzione di capote su misura a campione, conformi all'omologazione ASI, per ogni vettura d'epoca. Fornitura e montaggio capote originali per auto attuali.

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

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

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

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

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

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

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

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

10. CARBURATORI

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

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

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

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

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

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

11. CERCHI E RUOTE

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

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

Brusa - Il mondo delle Mini - FC - Tel. 348 7419838. Hobbista scambista dispone di una vasta gamma di cerchi in ferro originali ed in lega da 4 1 2x 10" fino a 7x13". Gomme da 10"-12"-13". Cerchi in lega per la Mini BMW. Consulenze e preventivi gratuiti.

CAPASSO RICAMBI

Via Astalonga, 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.....

EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilita' 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.

ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www.italianclassictire.com - italianclassictire@gmail.com - Tel. 334 7532806 anche whatsapp! Azienda leader nel settore da 3 generazioni. Specializzati in cerchi e ruote per moto d'epoca, vasta scelta di cerchi e raggi per tutte le esigenze. Servizio di montaggio sul mozzo ed equilibratura. Inviaci il tuo mozzo, ti rispediamo la ruota completa montata! Profili originali e prodotti di qualità al miglior prezzo del mercato. Assistenza telefonica anche whatsapp, chiamaci per un consiglio. Spedizione in 24h anche in contrassegno.

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.

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 disponibilita' 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 disponibilita' 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.

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

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 marmitte 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 - casarinalfa@hotmail.com. Ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carrozzeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhette identificative, manuali di riparazione e caratteristiche tecniche originali. Solo ed esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. 031 933663 - Fax 031 3530453 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@libero.it. Tutti i ricambi per Jeep militari-Fiat AR 51 59-AR76-Land Rover.

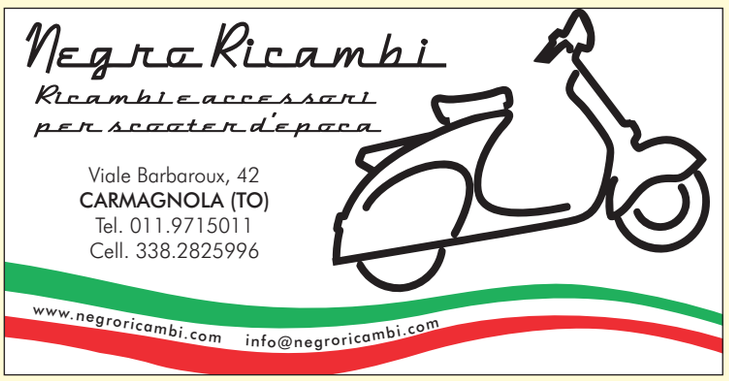
Chiozzi Guido e Paolo - FE - Tel./Fax 0532 62814 - info@lambrettapoint.com. Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

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

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppolaoldtimer.com. Disponibilità ricambi originali per veicoli storici, nazionali ed esteri, prezzi ragionevoli.

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Guarnizioni di carrozzeria, fanaleria, fregi, ghiere faro, e componentistica varia, per Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli; e Bianchina.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - 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 disponibilita' 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.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilita' 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 - www.ilsorpasso-ricambi.com. Ampia disponibilita' di paraurti, griglie, mascherine, modanature, profili, ghiere fari, coppe ruota, rasavetri, maniglie, lamierati, ecc..., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - info@tm-motori.it/commerciale@tm-motori.it - www.tm-motori.it. Ampia disponibilita' di ghiere, 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.ricambijeep.com - turi@ricambijeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

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

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

15. CROMATURE

CROMATURA BON RENATO s.n.c. - TO Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847 - commerciale@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. Qualsiasi cuscinetto non più in produzione per auto d'epoca dal '20 al '70 (su mozzi ruote anteriori, posteriori, frizione, cambio, differenziale). Per Lancia-Fiat-Alfa Romeo.

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

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

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 33 11 747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilita' 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.

F.lli DEMINICI

www.deminici.it
Via Piemonte, 37
z.a. Cornegliana
35020
Due Carrare
Padova - Italia
www.deminici.it

Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. mobile
335/6868718 336/669363

Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.
MERCE PRONTA CONSEGNA EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO.

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 strappo Lambretta E	su richiesta	€ 420,00
Contatto 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
Contatto rettangolare Lambretta LD '57		€ 50,00
Portaruota meccanismo scorrevole Lambretta LD '57 nichelato € 80,00	cromato	€ 110,00
Sella completa bicolore Lambretta 150cc. Special	su richiesta	€ 200,00
Portaruota Lambretta TV prima serie	su richiesta	€ 70,00
Pedaliere 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

18. FRENI

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

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

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

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

Casa del Freno - MO - Tel. 059 284471 - Fax 059 282384 - tecnico@casafreno.com. Ricostruzione integrale impianti frenanti di auto e moto classiche e sportive - Laboratorio incollaggio - Magazzino ricambi parti frenanti - Frizioni sinterizzate - Officina riparazioni - Esperienza ultratrentennale.

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

Formula Vintage - PO - Tel : 338 8520140 www.formulavintage.it - info@formulavintage.it. - Ampia disponibilità di pompe, cilindretti, tubi, pasticche, dischi, kit revisione pompe e servofreno, per vetture Lancia dall'Aurelia alla Fulvia.

Frenatutto di Gurioli Carlo - BO Tel. 051 874859 - Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com. Revisione e rigenerazione delle parti frenanti per auto d'epoca di ogni tipo, sia sulle singole parti che sulla vettura stessa, produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D-F-L-R e Topolino B C.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Dispone di pompe, cilindretti, tubi, pastiglie, dischi, kit revisione pompe, cilindretti, pinze, per Fiat, Alfa Romeo, Lancia anni '40 '70. Tutti i ricambi nuovi.

Laboratorio di restauro Vincenzi Freni - VR - Tel.045.6850128 - 349.2962249 - info@vincenzifreni.com - www.vincenzifreni.com. Revisione e ricostruzione di impianti frenanti per auto e moto storiche sia nazionali che estere, revisioniamo pompe freno e frizione, pinze, servofreni, ricostruiamo tubazioni e molto altro ancora. Il nostro obbiettivo è quello di rendere efficace il tuo veicolo storico e rendere ogni tua "gita" a bordo del tuo gioiello a motore un'esperienza che riempie il cuore.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ricambi parti frenanti: pompe, cilindretti, pastiglie, dischi, tubi, ecc. per vetture Lancia d'epoca.

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, Revisione e vendita impianti frenanti auto sia tamburo che disco, tornitura tamburi, rettifica dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

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

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

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

19. FRIZIONI TRASMISSIONI

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

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

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it - Ampia disponibilita' 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.ricambijeep.com - turi@ricambijeep.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 reiscrizioni 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 difficolta' - Revisoni veicoli ante anni '60.

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

22. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

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

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

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Vasta disponibilità di fari, fanalini e catarifrangenti per tutte le autovetture nazionali.

Bayer Ricambi - VR - Tel./Fax 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Ampia disponibilità di fari, fanali e frecce per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Fanalerie 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.

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

1951
ORAM
SOSPENSIONI Snc

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

SOSPENSIONI
CENTRO FRENI
COMPONENTISTICA
(anche su misura)

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 SU - SPEDIZIONI GIORNALIERE
SI RILASCIANO CERTIFICATI D'IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO

Chiamateci o scriveteci per un preventivo

Bergia Paolo
Restauro Auto d'Epoca

Officina specializzata Alfa Romeo

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

Agenzia Agugginisas
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.aguggginisas.it
TEL. 02 96320107

LABANTI&AMIANTI

Restauro carburatori di tutte le marche
Restauro meccanica di auto classiche, sportive e speciali
Esperienza di mezzo secolo su veicoli da pista e rally
Via Rigosa 4 - 40069 Zola predosa (BO) Tel. e fax : 051 753250
www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it

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 disponibilita' di fari, fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc., Per auto nazionali dal '50 -'80.

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

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - info.ilsorpasso@gmail.com - www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanali posteriori, spinterogeni, ecc...., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it - Ampia disponibilità di fanali, 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, ciclomotori 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, bloccheti 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 disponibilita' 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@ingranaggiprina.it - www.ingranaggiprina.it. Cambi ravvicinati - Coppie coniche - Differenziali autobloccanti - Scatole guida dirette - Semiassi rinforzati - Pulegge e particolari in Ergal.

24. INTERNI AUTO

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

BYMONT di luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione, di interni completi di auto classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale : cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con massima attenzione ai dettagli.

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, viple, 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.

GBAUTO500 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Forniture per interni auto d'epoca e moderne con tessuti originali , simpelle rigide e elastiche conformi all' originale e norma a.S.I anche con montaggio delle nostre sellerie sui vostri sedili.

GMA - PV - Tel 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per vetture di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal 1948 al 1986.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - info.ilsorpasso@gmail.com - www.ilsorpassoricambi.com. Disponibilita' di pannelleria, 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@luciopaolini.it - www.luciopaolini.it. Rifacimento e riparazione interni attuali e d'epoca, con tessuti skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Restauro ripristino e rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.

ZACCARI VALERIO - MI - 339 1282507 Verniciatura integrale di cuscini in pelle di qualunque auto classica, sportiva o speciale; ripristino/restauro/ingrassaggio di superfici in pelle secche, o con pelature, graffi, abrasioni, ecc...; realizzazioni speciali con effetto 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.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.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

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 piu' esigenti.

26. LAMIERATI

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

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo di lamierati, fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Ampia disponibilità di lamierati per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

GMA
SPECIALISTI IN RICAMBI ROLLS ROYCE

KIT TAGLIANDO
KIT CAVI CANDELE
SET TUBI FRENI
RICAMBI SPINTEROGENO
SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM
TEL: 0382-525429 0382-523630
VIA RIVIERA 39 - PAVIA
EMAIL:INFO@GMAJAG.NET

GIORDANO NICOLA
Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilita' di modanature, maniglie, ghiere, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafanghi, cofani, fondi, lamierati vari, ecc.

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

ITALIAN CLASSIC TIRE
PNEUMATICI DI QUALITÀ PER MOTO D'EPOCA
vendita pneumatici, cerchi e raggi
servizio di montaggio
restauro ruote
spedizione in 24h
BEST SELLER
WWW.ITALIANCLASSICTIRE.COM
servizio clienti anche whatsapp 334 7532806
italianclassictire@gmail.com

RIGATO
SCOLPITO
CORD

Importazione diretta pneumatici a fascia bianca, tessili 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

Centro Lariano Fuoristrada
di Spinardi Cesare

1988 50 2018

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

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

Tecning srl
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

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.

Dragoni - MI - Tel. 338 9369456. Disponibilità di parti di carrozzeria e accessoristica per vetture Alfa Romeo dal '56 al '72.

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità di lamierati, paraurti e parti di carrozzeria, marche nazionali ed estere, anni dal '30 al '70.

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade-Casciana Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@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 - gionic2003@libero.it - Ampia disponibilita' di lamierati per autovetture nazionali anni 1950-1970: parafanghi, 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 - info.ilsorpasso@gmail.com - www.ilsorpasso-ricambi.com. Ampia disponibilita' di lamierati originali per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponibilità ricambi di carrozzeria per tutte le vetture Lancia d'epoca: mascherine, paraurti, parafanghi, 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, parafanghi + 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 disponibilita' di componenti di carrozzeria per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

27. MAGNETI

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

28. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Disponibilità di libretti uso e manutenzione, auto - moto - camion da anni '30 a '80.

Ardori Gabriele Tel./Fax 0376 531272. Dispongo di libretti uso e manutenzione e cataloghi ricambi ciclomotori, moto e auto.

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinalfa@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni.

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

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

Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com - Hobbista-scambista ha ampia disponibilita' 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 disponibilita' di libri esauriti e di difficile reperibilita'. 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.

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 Srl
Targhe per veri intenditori
Targhe decorative per auto e moto d'epoca
www.targhestoriche.it
seguici su facebook
Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986

NEMO

NEMO SRL - *Tel. 0481 99713 - info@nemoitalia.com*
www.nemoitalia.com - www.permanonitalia.com

PERMANON

Nanotecnologia al silicio per la cura della vettura/macchina.

- PROFI LINE PLUS - protegge dall'invecchiamento tutta la vettura.
- DIAMOND 2in1 - mantiene, lava e protegge tutta la carrozzeria.
- F. FELGENREINIGER - riporta a nuovo qualsiasi cerchione.

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@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, Blanchi, Aermacchi, Motobi, Beta, Rumi, Motobi Sprint Lasting, Fantic Trial 50 mod. 330, Parilla.
F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi per Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.
GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di marmitte in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

30. MICROMOTORI

Ardori Gabriele - Tel. / Fax 0376 531272. Disponibilità ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto. Libretti uso e manutenzione e cataloghi ricambi ciclomotori, moto e auto. Inoltre restauro integrale di meccanica e telaistica di Bianchi Aquilotto (tutti i modelli) e Garelli Mosquito, e relativi ricambi.

31. MILITARIA

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

32. MOTORE E SUE PARTI

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. Disponibilita' di motori nazionali sportivi anni 60/70: Alfa Romeo GTA; Alfa Romeo GT 1300, 1600, 1750, 2000; 695 e 850 Abarth; altri.
Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272. Disponibilità di vari ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto più si effettuano restauri integrali.
Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO - Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Si effettuano restauri integrali e messa a punto di tutta la meccanica, disponibilità di ricambi per auto inglesi, Porsche 356 e 911, Alfa Romeo dal 1950 al 1970.
Autofficina Aldo Tel. / Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque auto classica e sportiva. Siamo specializzati nei marchi Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.
Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauro integrale della meccanica di autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Specializzati in auto inglesi.
Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358. Revisioniamo 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.
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.

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

Brusa - Il mondo delle Mini - Tel. 348 7419838. Motori revisionati di rotazione per tutta la gamma dei Mini da 850cc a 1300cc completi o semicompleti. Testate pronte per benzina verde da 850cc-1300 cc.
Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti elencate, servofreni, pompe acqua e revisioni, parti in gomma per meccanica, esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.
Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. 031 933663 - Fax 031 3530453 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@libero.it. Revisione motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76-Land Rover.
Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.
Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Fornitura ricambi originali, motori completi o parti, cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.
David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di Citroen 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.
Dragoni - MI - Tel. 338 9369 456. Ampia disponibilità di vari motori, coppe, carburatori e altre parti meccaniche per vetture Alfa Romeo dal '56 al '72.
Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di pistoni, bielle, alberi motore, alberi a cammes, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

Autofficina A.C.R.

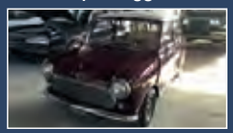
CLASSIC E SPORTS CARS
RESTAURI TOTALI E PARZIALI DI PORSCHE
ALFA ROMEO E AUTO INGLESI

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

RESTAURO E COMPRAVENDITA AUTO D'EPOCA
AUTOVIGANO
AUTOFFICINA - CENTRO REVISIONE
AUTO - MOTO - FURGONI - TRICICLI - QUADRICICLI
Vigano di Gaggiano (MI)
cell.: 320 0227150

Centro revisioni auto storiche antecedenti anni '60, servizio di lattonieri altamente professionali, carrozzeria, preparazione e verniciatura, meccanico auto d'epoca.
Compro auto d'epoca, pagamento e passaggio immediati.

Alfa Romeo 1600 Giulia Sprint, restauro totale, anno 1966.


MINI COOPER 1000, restauro totale, anno 1970.

Alfa Romeo Giulietta 1300 spider, restauro totale, anno 1961.

autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com

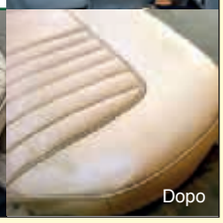
ByMont
di Luigi Montani
Bymont

Restauri conservativi in pelle per auto d'epoca e moderne

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

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

Prima


Dopo

Gambetti Mario

Dal 1963 Specialista ricambi auto d'epoca
Via Isola Bianca, 71/73 - 44100 Pontelagoscuro (FE) Italy
Tel. 0532/464950 - Cell. 345 8705543 - gambettimario@libero.it

RICAMBI MOTORE | RICAMBI FRIZIONE | CINGHIE DISTRIBUZIONE
RICAMBI FRENI | RICAMBI TELAIO | POMPE OLIO

VARIE • MARMITTE • TUBI • SILENZIATORE PER VEICOLI ITALIANI • POMPE ACQUA VETTURE NAZIONALI • POMPE CARBURANTE VETTURE ITALIANE • POMPE CARBURANTE ELETTRICHE • SERIE GUARNIZIONI MOTORE VEICOLI NAZIONALI • FILTRI OLIO/ARIA CARBURANTE PER ALFA ROMEO - FERRARI - FIAT - LAMBORGHINI - LANCIA - MASERATI

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste

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

Epoca Car - VE - & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Oltre 400 motori completi e vastissimo assortimento di ricambi di meccanica marche nazionali ed estere 1930-1970.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 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 disponibilita' 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.

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.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Ampia disponibilità ricambi Innocenti e riparazioni auto Innocenti.

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Elaborazione per Lambrette: kit di potenziamento da 20 a 30 CV alla ruota - cilindri, pistoni, carburatori, marmitte ad espansione, accensioni elettroniche, freni a disco, ammortizzatori, frizioni, cambi a 5 marce.

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

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 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.ricambijeep.com - turi@ricambijeep.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 prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob.(+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.

Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zarattini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 veicoli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

34. PARABREZZA

Bayer Ricambi - VR - Tel.: 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai. com. Fornitura di parabrezza di qualunque auto classica, sportiva e speciale su disegno o campione.

35. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

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

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

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo delle 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".

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 84606. Ampia disponibilità di tappeti e guarnizioni per autovetture classiche nazionali ed esteri, ricostruzione di qualunque particolare su misura e o campioni.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e gommini per tutte le auto d'epoca - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.

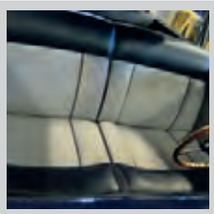
F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 -126 -127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.

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 Arceviese, 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 7972093
info@autosprintcrema.it • www.autosprintcrema.it

Agenzia Autosprint pratiche auto

zia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Au

GMA

SPECIALISTI IN RICAMBI
TRIUMPH SPITFIRE

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

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, sabbiatura, lucidatura, ramatura, nichelatura lucida/opaca, cromatura bianca, cromatura nera.

Elettrauto Franco Srl
di FRANCO RODIGHIERO
Elettrauto d'altri tempi
36015 SCHIO (VI) - VIA DELLA POTARA, 41 - TEL. OFF. (0445) 526460 - FAX 530052

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - info.ilsorpasso@gmail.com - www.ilsorpasso-ricambi.com. Ampia disponibilita' 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.

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 congruita' 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 autovett 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.
ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www.italianclassictire.com - italianclassictire@gmail.com - Tel. 334 7532806 anche whatsapp! Pneumatici di qualità per moto d'epoca, profili originali rigato, scolpito e CORD, prodotti omologati. I consigliati per restauri museali e conservativi. Più di 2000 pneumatici vendiamo anche cerchi e raggi, per tutte le esigenze. Inviaci il tuo mozzo, ti rispediamo la ruota completa! Spedizione in 24h anche in contrassegno.
Musso Maria di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - mussogomme@tiscalinet.it. Ampia disponibilità pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.
N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel.347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per Citroen. Spedizione in tutta Italia.

38. PRODOTTI SPECIALI

Borghi Automobili - MI - Tel. 02 474051 - Fax 02 4222996 - info@borghiautomobili.it. Distributore per l'Italia AUTOGLYM - Una linea completa di prodotti per la cura dell'auto, specifici per ogni esigenza, dalle vernici alle parti cromate, ai cerchioni, alle sellerie in pelle o in panno - Novità: trattamento per capote in tela - Il catalogo illustrato con i prezzi disponibile sul nostro sito www.borghiautomobili.it.
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.

Dragoni

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

39. RADIATORI

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruzione radiatore in rame, ottone e alluminio. Rigeneriamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca. Rigeneriamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Rigeneriamo Filtri antiparticolato per qualunque mezzo con certificazione.
Dal 1950 Fabbrica Radiatori Masolini F.R.A.M. Corse - VR - Tel. 0442 640655 640223 - Fax 0442 640223 - info@masoliniradiatori.com - www.masoliniradiatori.com - www. framcorse.com. Costruzioni complete in vari materiali quali: alluminio, rame, ottone, repliche radiatori anche panellati 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.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc..... in vera radica di noce, maples, 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

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

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA
VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

dal 1960
SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE
Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL
www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it

JAGUAR PORSCHE ASTON MARTIN ROLLS ROYCE
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/RICAMBI INNOCENTI E INGLESI PER AUTO DAL 1970 IN POI
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

MAGNETISTA PER HOBBY

CONSULENZA TECNICA GRATUITA

LUCIO PALLINI

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

Negro Ricambi

Ricambi e accessori per scooter d'epoca

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

www.negroricambi.com info@negroricambi.com

Autofficina 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.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauriamo 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 - clfspinardi@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 esclusivamente su vetture Alfa Romeo con esperienza di mezzo secolo di officina. Officina autorizzata Alfa Romeo.

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

Dragoni - MI - Tel. 338 9369456. Restauri totali e parziali di auto d'epoca - Specializzati Alfa Romeo e americane anni 1950 - 1960.

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - 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 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 disponibilita' ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi : Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

F.lli Morolli - MI - Tel. 02 76 00 39 16 - 349 5498353. Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.

Frenatutto di Gurioli Carlo - BO Tel. 051 874859 Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com. Revisione e rigenerazione di tutte le parti frenanti per autovetture d'epoca di ogni tipo, con interventi sulle singole parti o sulla vettura stessa. Produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D - F - L - R e Topolino B C.

Jaguar & Aston - VR- tel. 348 3527978- info@jaguar-aston.com. Consulenza, assistenza, ricambi , accessori e parti rare per Jaguar dall'anno 1948 al 1965 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin dall'anno 1934 al 1959. Disponibilità di ricambi per manutenzione ordinaria, parti sterzo, strumenti.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026- fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Si esegue estauro, riparazione, messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibilita' 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.

AIRCOOLED

PORSCHE 356
ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA
pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL
39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT

WWW.AIRCOOLED.IT

RICAMBI ORIGINALI
e RIPRODOTTI
di alta qualità per
VOLKSWAGEN

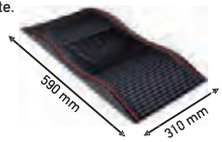
Maggiolino GARAGE

CONSULENZA
RESTAURI
MOTORI DI
ROTAZIONE

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

AUTOSHOES

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.



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

Officina Ratto sas di Ratto Roberto - SV - 019 862625 - info@officinaratto.it - www.officinaratto.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.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - &0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuanienrico.com info@vertuanienrico.com. Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

42. RETTIFICHE

Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com. Per auto storiche, sportive e speciali saldature di monoblocchi e testate in ghisa e alluminio con relativa rettifica, 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 - alessandrobalestra@interfree.it. Disponibili molte riviste nazionali e internazionali, libri e pubblicazioni anche fuori commercio, archivi fotografici, deplianistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Compro/vendo riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, 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 disponibilita' di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per autovetture, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it - Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori : libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www. gilena.it

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, depliants, 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; argentone; 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.

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. 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.brezzisamuele.com. Ampia disponibilita' di rivestimenti su misura per selle di motocicli nazionali.

47. SELLERIA, TESSUTI

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc -BG-Tel. /fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Equipe molto esperta e competente per rifacimento e riparazione di interni per auto storiche con materiali: tessuti, 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/estere, di selleria, sotto cielo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori), mediante l'utilizzo di skai, viple, 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 copriauto per Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Jaguar ed auto d'epoca in 10 colori. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Realizzazione interni completi in pelle e o tessuto originale per Citroen DS, Traction Avant e SM.

Elvezio Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai. Per vari modelli auto: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Balilla, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo, Volkswagen. Panno in lana tutti i colori, ecc. Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GBAUTO500 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Tessuti originali per tutti i tipi di auto d'epoca dalla mitica Fiat 500 alla Topolino, Alfa, Balilla, 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@luciopaolini.it - www.luciopaolini.it. Rifacimento e riparazione di interni attuali e d'epoca, con vari tessuti: skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Restauro ripristino rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.

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

48. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauriamo parabole fari auto/moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

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

49. SITI INTERNET

www.cicognaniguarnizioni.it. Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 in poi, ricostruzione anche su campione.

www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati nel sito www.manualiauto.com e oggetti originali in vendita, in grado di arricchire la collezione degli appassionati di auto e moto d'epoca.

www.gmajag.net - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.

www.internationalclassic.com. L'obiettivo del sito è mettere in contatto i migliori artigiani del restauro con gli appassionati di auto d'epoca. I restauratori possono farsi conoscere e comunicare i loro risultati creando una vetrina online personalizzata.

www.lambrettapoint.com. Vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie od originali, se disponibili, per mantenere al meglio la propria auto e la propria moto d'epoca.

50. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

Casa del Contachilometri - BO - Tel. 051 552274 - Tel./Fax 051 521140. Restauro, riparazione e vendita di strumentazione e cruscotti di autovetture e motociclette classiche e sportive; cruscotto per Fiat 500, 600, 850, 1000 e derivate, Giannini e Abarth, ampia disponibilità di articoli a magazzino.

FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186067 - Ampia disponibilita' cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

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

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

51. TRASPORTI

Tognoni Autotrasporti - Sarzana - SP - tel. 0187 693555 - fax 0187 694032 www.tognoniautotrasporti.it. Tariffe concorrenziali per trasporto di auto classiche, sportive, speciali e attuali su carroattrezzi nel Nord e Centro Italia con partenze sempre da ns.sede. Preventivi self-service sul sito www.tognoniautotrasporti.it.

52. TURBOCOMPRESSORI

Saito s.r.l. - AN - Tel. 071715693 E-mail: info@saito.it - Web: www.saito.it - shop.saito.it. Distributore autorizzato per l'Italia turbo Garrett, Mitsubishi, Borg Warner KKK, Mahle. Realizzazione di kit di potenziamento turbo ed esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

53. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - FAX 0121 542993 - What's app: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessy@f-matino.eu. Costruzione di ogni tipo di valvole, su disegno o campione, per vari modelli di auto e moto classiche, sportive e speciali.

54. VOLANTI

Borghi Automobili - MI - Tel. 02 47 40 51 - Fax 02 42 22 996 - info@borghi-automobili.it. Distributore per l'Italia di volanti Motolita - ventotto versioni sempre disponibili in pronta consegna, in legno o in pelle, piatti o a calice, disponibili in cinque diametri. Il catalogo illustrato con i prezzi è visibile sul sito www.borghiautomobili.it.

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Si eseguono rivestimento volanti in pelle di qualsiasi auto. Lavoro professionale. Spediamo preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 - email: info@ilvolanteinlegno.it - www.ilvolanteinlegno.it. Realizzazione e restauro di volanti in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, sportive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello di professionalita' nel rispetto di ogni minimo dettaglio. Esperienza di oltre mezzo secolo.

Mc Rebons - VA - Tel 340 2937876. Volanti originali usati in legno,e in pelle, rigenerati o riverniciati per PORSCHE 356 - 911. Non dispongo di volanti Nardi costruiti dopo il 1975. Accessori, per carrozzeria, lamierati, portapacchi, cerchi per PORSCHE 356.

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

British Racing Green

moss

JAGUAR

S.U.

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

CDR ITALIA

DAL 1961
ABBIAMO A CUORE
I VOSTRI RADIATORI

I NOSTRI SERVIZI ESCLUSIVI

RIGENERAZIONE E VENDITA

- RADIATORI
- INTERCOOLER
- SERBATOI
- FILTRI ANTIPARTICOLATO

COSTRUZIONE SU MISURA

- RADIATORI IN RAME
- RADIATORI A NIDO D'APE
- RADIATORI IN ALLUMINIO
- SERBATOI IN ACCIAIO

DIVISIONE FILTRI ANTIPARTICOLATO

La CDR ITALIA ha un sistema esclusivo SuperCleaner per la rigenerazione completa di FAP per auto moderne

GARANZIA FINO A 3 ANNI GARANZIA

CDR ITALIA
Via Pistoiese, 763/L - 59100 Prato
• +39 0574 1940369
• info@cdritalia.it
• www.cdritalia.it

Classics SILVAUTO

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 SEGNALATORI CHE CI FANNO

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

SOLO DAI NUMERI 1 DEL SETTORE TUTTA LA PIÙ AMPIA DISPONIBILITA'

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA (GRAN TURISMO ALLEGGERITA) , 11/1965, Condizioni immacolate da concorso, vettura di altissimo prestigio collezionistico – ORIGINALE AL 100%.

PRODOTTA SOLAMENTE IN 488 ESEMPLARI

€ 329.000

ALFA ROMEO GTV 2.0 130CV TIPO 116.36C, 09/1983, ISCRITTA ASI, Vettura prodotta in 7.296 esemplari - Targhe (ROMA 66…) originali dell'epoca.

PERFETTE CONDIZIONI

€ 15.500

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 GT 2000 VELOCE 105.21, 06/1973, Iscritta asi con CRSC, targhe (TO H8…) originali dell'epoca.

LIBRETTO TAGLIANDI - RESTAURO TOTALE MANIACALMENTE PERFETTA

€ 49.500

ALFA ROMEO ALFETTA 1800CC 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO, 05/1974, Targhe (ME 19…) e documenti originali - AUTOVETTURA STORICA IN PERFETTE CONDIZIONI.

RESTAURO MANIACALE ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ESPERTI

€ 22.500

ALFA ROMEO GIULIETTA 2.0 Ti (TURISMO INTERNAZIONALE), 04/1983, ISCRITTA ASI, Complementare annullato a valore storico - Un solo proprietario utilizzatore, completamente originale.

MANIACALMENTE CONSERVATA

€ 12.900

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 MANIACALE

€ 13.500

ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 "BOLLINO ORO" 1^ SERIE, 08/1965, Targhe (BG 12…) e documenti originali dell'epoca.
DISPONIBILE CERTIFICATO ALFA ROMEO ATTESTANTE LA PRODUZIONE E L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA - RESTAURO MANIACALE COMPLETO - DECAPATA AD ACQUA

€ 37.000

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

INTONSA

€ 13.500

ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49….) vettura perfettamente conservata, disponibili doppie triple chiavi intonse, foglio di via della prima immatricolazione, foglio complementare,5 cerchi in ferro con calotte originali Alfa Romeo

€ 10.000

ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER DIESEL TIPO 115.40, 04/1977, targhe (LE 28....) e documenti originali, doppie chiavi originali, vettura totalmente restaurata, motore Perkins in ghisa con iniezione indiretta CAV LUCAS.

ULTRARARA - MATCHING NUMBERS
UNICA IN VENDITA IN EUROPA

€ 40.000

ALFA ROMEO 166 2.0 TWIN SPARK PROGRESSION SUPER (YOUNGTIMER), PROD. 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

ALFA ROMEO BRERA 3.2 JTS SKY WINDOW Q4 265CV, 05/2006, Targhe E Documenti Originali - Italiana Da Sempre.

DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE ALFA ROMEO COMPLETA DI LIBRETTO USO E MANUTENZIONE, SERVICE E LIBRETTO TAGLIANDI

€ 19.800

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)

BMW 320I E30 CABRIOLET, 06/1988, ISCRITTA ASI, Disponibile scheda di produzione BMW, Targhe (CO A9…) originali dell'epoca.

MECCANICA PERFETTA - DISTRIBUZIONE SOSTITUITA

€ 14.500

BMW 320i (E30) BAUR TC TOP CABRIOLET, 05/1985, ISCRITTA ASI, Disponibile scheda di produzione BMW, Targhe (CR 34…) originali dell'epoca e documenti originali dell'epoca.

MECCANICA PERFETTA - PRONTA ALL'USO

€ 14.500

BMW 520i E34 150CV, 01/1993, ISCRITTA ASI CON CRSC, Targhe (BO G3…), e documenti originali dell'epoca, italiana da sempre.

DISPONIBILE MANUALISTICA COMPLETA E LIBRETTO TAGLIANDI ORIGINALE

€ 6.800

BMW 520i E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CRSC, Targhe (ROMA 04…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - Meccanica completamente rimessa a nuovo con doc. Fiscale attestante i lavori svolti.

€ 10.500

BMW 524 td E28 115CV, 11/1987, disponibile scheda di produzione attestante l'originalità – PRODUZIONE 18/03/1987 - TARGHE (CB 17…) ORIGINALI.

CONDIZIONI MANIACALI DA CONCORSO

€ 10.500

BMW M3 CABRIO E46 CON HARD TOP - PERFETTA - YOUNGTIMER, 06/2004, disponibile certificato di produzione rilasciato dalla casa madre attestante l'originalita' e la produzione della vettura.

CARPETTA ORIGINALE BMW M COMPLETA LIBRETTO TAGLIANDI CON TUTTA LA CRONOLOGIA TAGLIANDI BMW

€ 32.550

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 1^ SERIE, 01/1994, Interni in tutta pelle Bordeaux.

SOLAMENTE 1.534 ESEMPLARI PRODOTTI VETTURA RARA DALLO SPLENDIDO, SPORTIVO ED ELEGANTE ABBINAMENTO CROMATICO

€ 62.000

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 PRODOTTA IN SOLI 2.398 ESEMPLARI

€ 60.000

FIAT 127 SUPER 5 SPEED 1050cc 50CV, 09/1982, targhe (SO 13…) e documenti originali dell'epoca.

CONSERVATO MANIACALE - INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI

€ 4.500

ACQUISTIAMO, OVUNQUE, MASSIME VALUTAZIONI E RISERVATEZZA, PAGAMENTO E PASSAGGIO

Filo diretto e Whatsapp: 348.5503882 - Richiesta video 351.6932443

SILVAUTO SPA, LA REALTA' NUMERO 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!

VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT POTRAI VISIONARE FINO A 100 FOTOGRAFIE DETTAGLIATE PER OGNI SINGOLA AUTO STORICA E DA COLLEZIONE, OLTRE A TUTTO IL NOSTRO AUTOPARCO AGGIORNATO IN TEMPO REALE!

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

AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO

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 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.

PRODOTTA IN POCHISSIMI ESEMPLARI INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI

€ 57.500

FIAT 1500 GT GHIA COUPE', 10/1965, targhe (BS 17….) originali, interni e pannelli in ski nero.

SOLO 846 ESMPLARI 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, prodotta in soli 280 esemplari circa.

DISPONIBILE LIBRETTO TAGLIANDI DOCUMENTATI - UN SOLO PROPRIETARIO MANIACALMENTE CONSERVATA

€ 33.000

FIAT 500 A "LA MITICA TOPOLINO", 06/1948, ISCRITTA ASI con CRSC, Targhe (MI 11…) originali dell'epoca, Telo coprivettura.

PERFETTE E MANIACALI CONDIZIONI DI ORIGINALITA'

€ 16.500

FIAT 500 C TRASFORMABILE "TOPOLINO", 01/1951, Interni in vipla rossa TARGHE (PD 09...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.

PERFETTA E MANIACALE

€ 12.000

FIAT NUOVA 500 N, 09/1958, Targhe (ROMA 32…) e documenti originali dell'epoca - L'auto che ha fatto la storia.

ECCELSA PRIMA SERIE ANNO 1958 RESTAURO MANIACALE SUPER PROFESSIONALE

€ 27.500

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 600 D MULTIPLA 6 POSTI, 03/1961, Targhe (AV 02 …) e libretto a pagine originali dell'epoca.

COME NUOVA - DISPONIBILE AMPIO BOOK ATTESTANTE I LAVORI

€ 38.000

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

FIAT BARCHETTA 1.8 130CV 1^ SERIE – SUPERPREZZO. 01/2000, Targhe (BM…) e documenti originali dell'epoca, VERSIONE 1^ SERIE - definita dalle principali riviste di settore "la youngtimer giusta su cui puntare".

SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO COLLEZIONISTICO

€ 7.450

FIAT BARCHETTA 1.8 130CV, 02/2001, TARGHE (BS …) ORIGINALI, YOUNGTIMER SU CUI PUNTARE - Perfette condizioni di meccanica e carrozzeria.

€ 6.400

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 BETA HPE (HIGH PERFORMANCE ESTATE) 1600cc TIPO 828 BF 0/1, 08/1980, Targhe (VR 55…) e documenti originali dell'epoca.

DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE E LIBRETTO TAGLIANDI ORIGINALI DELL'EPOCA CONSERVATI E PERFETTAMENTE CONSULTABILI

€ 8.800

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 3^ 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

LANCIA RALLY 037 STRADALE, 03/1984, primo esemplare stradale costruito e consegnato a cliente privato.

VETTURA CERTIFICATA LANCIA CLASSICHE DA ABARTH & C. SPA CON IL MASSIMO GRADO DI AUTENTICITA' LO: COMPONENTI TOTALMENTE AUTENTICI

TRATTATIVA RISERVATA

LAMBORGHINI URRACO P250 1^ SERIE, 03/1973, Targhe (FR 13…) e documenti originali dell'epoca, SUPER CONSERVATA – PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO – DA VEDERE E PROVARE.

VERSIONE ULTRARARA 1^ 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 Connoly tabacco, cruscotto in radica di noce originale, disponibile rarissima carpetta originale Jaguar comprensiva di libretto d'uso e manutenzione originale.

€ 32.000

JAGUAR XJ 4.2 C COUPE' (XJC), 01/1975, Targhe (NA L3) originali dell'epoca, MANIACALI ED ECCELSE CONDIZIONI - Perfettamente funzionante, massimo comfort di guida.

CARPETTA JAGUAR COMPLETA

€ 23.500

MERCEDES - BENZ 190 E 2.3 - 16 W201 1^ SERIE, 02/1988, targhe (TO 35…. H) e documenti originali dell'epoca, perfettamente conservata, cerchi in lega originali, disponibile libretto service e tagliandi con timbri Mercedes.

ECCELSA

€ 27.500

MERCEDES-BENZ 280 SL 'PAGODA' W113 CON HARD TOP E SOFT TOP CAMBIO AUTOMATICO, 07/1969, "LA MITICA PAGODA ANCHE DETTA PAGODINO" - Restauro maniacale altamente professionale - Meccanica completamente rimessa a nuovo.

OMOLOGATA ASI ORO

€ 77.500

PORSCHE 911 L COUPE' SPORTOMATIC, 08/1968, targhe (Roma K….) originali dell'epoca, vettura eccelsamente conservata, appartenuta a nota famiglia nobile sino al 2007, italiana da sempre.

ASI TARGA ORO - SOLO 499 ESEMPLARI - DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA PORSCHE ITALIA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA

€ 140.000

VOLKSWAGEN MAGGIOLONE CABRIOLET TYP 1/1303 15A11, 07/1976, Targhe (AR 17…) e documenti originali dell'epoca.

PERFETTE CONDIZIONI - CONSERVATO IDEALE PER NOLEGGIO AUTO

€ 13.500

IMMEDIATI, INTERE COLLEZIONI E SINGOLE VETTURE STORICHE DAGLI ANNI '50 AGLI ANNI 2000

Grimaldi Classic Cars

Grimaldi Auto S.p.A.
Viale Monte Grappa 15, Vigevano - PV - Italy - Tel. +39.0381.22787
WhatsApp +39 347-7376032 - Cell.: 340-7170541
p.grimaldi@grimaldiauto.it / www.grimaldiauto.it

Disponibile su App Store · DISPONIBILE SU Google play
Scarica la nostra app GRIMALDI AUTO

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

PORSCHE 912 1.6, ***RESTAURATA DA NOI*** , VERDE IRLANDA, MOTORE INTEGRALMENTE RESTAURATO, DA RODARE, CERTIFICATO PORSCHE MATCHING !
GENNAIO 1968 HA 52 ANNI !

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 HA 29 ANNI !

ALFA ROMEO GT 2.0, IMM.1972 COLORE ARGENTO con INTERNI color TABACCO °FAVOLOSI° Condizioni da LODE, matching numbers.
TARGA MANTOVA HA 48 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIA----- 1.300 ---- 4 MARCE, ------- 1° SERIE ----- ANNO 1964 ----RESTAURO TOTALE...VERDE.
TARGHE VENEZIA HA 56 ANNI !

LANCIA FULVIA RALLY 1.3, GENNAIO 1968 con PORTE E COFANI IN PERALUMANN, Colore Amaranto Montebello, PRECEDENTE PROPRIETARIO da 30 anni.
TARGA TORINO HA 52 ANNI !

ALFA ROMEO GT 1300, IMM. 1968, °°°VERNICE SENZA DIFETTI - DA VEDERE°°°, COLORE GIALLO OCRA**, LIBRETTO A PAGINE.
TARGA PS HA 52 ANNI !

MINI MOKE AUSTRALIAN, 998cc 52cv, COLORE BIANCO, CARROZZERIA SANISSIMA , una beach car favolosa..
APRILE 1980 HA 40 ANNI !

ALFA ROMEO SZ °doppia certificazione°, °°SOLO 24.000 KM DA NUOVA, ITALIANA DA SEMPRE, completa di tutto, BOOK SERVICE TIMBRATO. ITALIANA DA SEMPRE.
MAGGIO 1991 HA 29 ANNI !

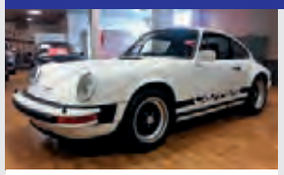
ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, ----- 1.600 ----- T I ------- 1° SERIE ----- ANNO 1963 ----RESTAURO TOTALE..BIANCA….
TARGA PERUGIA HA 57 ANNI !

ALFA ROMEO BRERA SPIDER 3.200 Q4, con CAMBIO MANUALE, °°°UNICO PROPRIETARIO°°°FULL BOOK SERVICE°°, ROSSA, ITALIANISSIMA.
LUGLIO 2006 !

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 HA 47 ANNI !

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 HA 30 ANNI !

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



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 HA 43 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 °°°750D PASSO CORTO°°°, colore BIANCO ,matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.
TARGA COMO HA 63 ANNI !

ALFA ROMEO GT, ***duepuntozero*** °PRONTO PISTA° motore 00512, book con tutte le modifiche tecniche, ROLL BAR omologato, sedili con cinture a 4 punti, monoposto, passaporto, quasi 180cv.
AGOSTO 1971 HA 49 ANNI !

MERCEDES UNIMOG-411, IMM. 1962, °°°NOSTRO DA 30 ANNI°°°, SOLO 8.000 KM DA NUOVA°°°, CAPOTE ORIGINALE, TRAINA 6,6 TONNELLATE.
TARGA TORINO HA 58 ANNI !

ABARTH 124 SPIDER STRADALE, IMM.1975, MATCHING NUMBER, ASI ORO, COMPLETA DI BOOK SERVICE E DOCUMENTAZIONE ORIGINALE IN DOTAZIONE. SUPERLATIVA.
TARGA MILANO HA 45 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 °°°750D PASSO CORTO°°°, imm.1958, colore CELESTE ,matching numbers, tinta presente nei film dell'epoca. Interni ottimi.
TARGA RAVENNA HA 62 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1.6, IMM.1962, °°°RESTAURO INTEGRALE FATTO DA NOI - INTEGRALMENTE DOCUMENTATO°°°.
TARGA MILANO HA 58 ANNI !

ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA, 1.600, 102 CAVALLI, COLORE ROSSO con INTERNI BLU RARISSIMO, ASI , 4 posti, condizioni eccellenti.
TARGA BRESCIA HA 39 ANNI !

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 HA 27 ANNI !

LANCIA AURELIA B20S GT, Colore AZZURRO CIELO, interni tessuto / pelle ORIGINALI di nascita, CONDIZIONI SUPERLATIVE, INCESSANTEMENTE ITALIANA.
TARGA ROMA HA 61 ANNI !

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

CRISTIANO LUZZAGO

Vendita, acquisto e conto vendita auto storiche

Visite solo su appuntamento +39.328.2454909

1954 LANCIA AURELIA B24S

1954 FIAT 1100 TV PININFARINA
1000MIGLIA

1975 MORGAN 4/4 2 POSTI
RESTAURATO € 36.800

1959 MERCEDES 220 SE
COUPE' PONTON € 59.800

1954 MG TF 1250
TOTALMENTE RESTAURATA €. 39.800

1964 MGB ROADSTER S1
RESTAURATA € 29.800

1959 ALFA ROMEO 2000
SPIDER TOURING € 69.800

1972 ALFA ROMEO MONTREAL
PERFETTA € 69.800

1973 ECCEZIONALE TRIUMPH TR6
TOTALMENTE RESTAURATO € 29.800

1960 TRIUMPH TR3A
OMOLOGATA ASI € 36.800

1964 JAGUAR MK2 3.800
TOTALMENTE RESTAURATO € 45.800

1966 JAGUAR MK2 3.400 € 27.800

1988 JAGUAR XJ SC 5300 V 12
targa originale italiana, ASI € 29.800

1969 JAGUAR E TYPE S2
totalmente restaurato € 79.800

1972 FIAT DINO 2400 SPIDER
targhe nere dell'epoca € 149.800

1961 AUSTIN HEALEY 3000 MK1
ASI ORO € 49.800

1989 PORSCHE 964 CARRERA 2
CABRIOLET € 62.800

1980 PORSCHE 911 SC 3000 OTTIME
CONDIZIONI ORIGINALI € 44.800

1979 PORSCHE 911.930 3.0 SC
PER RALLY STORICI € 64.800

1961 PORSCHE B 356 S90 € 59.800

1958 FIAT 1100 RACING FICHE
FIA /HTP PRONTA GARE € 29.800

2005 AC COBRA PILGRIM
COME NUOVA € 55.800

1967 MINI COOPER S RACING
PRONTO GARE € 29.800

1960 ALFA ROMEO
GIULIETTA SPRINT 49.800

1968 ALFA ROMEO
105.57 DUETTO 1750

www.cristianoluzzago.it

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

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

Fiat 124 Spider 2000 America, anno 1978, molto bella.

Autobianchi Stellina, anno 1967, ottimo conservato.

MG B Roadster, anno 1971, più altre e due MG A Roadster.

Triumph TR 6, anno 1976, in buone condizioni.

Alfa Romeo Giulia Spider, anno 1963, da restaurare, più altra restaurata.

Alfa Romeo Duetto Osso di Seppia cc 1600, anno 1967, da restauro facile.

Alfa Romeo Giulietta Sprint cc 1300, anno 1961, in buone condizioni.

Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale, anno 1962, restaurata anni fa.

Lotus Esprit 2200 Turbo, anno 1991, ottima di tutto.

Alfa Romeo GT 1300 Junior Unificato, anno 1976, ottimo conservato.

Rolls Royce Corniche Convertibile, anno 1979, ex Mario Del Monaco.

Alfa Romeo GT 2000 Veloce, anno 1971, restaurato da poco.

Sumbeam Alpine prima serie, anno 1953, in ottime condizioni.

Lancia Fulvia Coupè prima serie, anno 1965, cc 1200.

Alfa Romeo Alfetta GT 1800, anno 1974, completa, da restaurare.

Chevrolet Corvette Big Block convertibile, anno 1974.

City Motors

Automobili d'epoca e da collezione dal 1987

PER TUTTI È STATO UN ANNO DIFFICILE MA LA PASSIONE NON SI FERMERÀ MAI
LO STAFF DELLA CITY MOTORS VI AUGURA UN SERENO NATALE E FELICE 2021

ALFA ROMEO
GIULIA 1300 TI - 1970
15.000 €

ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER VELOCE - 1959
95.000 €

ALFA ROMEO SPIDER
1300 JUNIOR II SERIE - 1976
20.000 €

CITROEN 2CV6
SPECIAL DOLLY - 1982
8.500 €

CITROEN
MEHARI - 1976
11.000 €

CITROEN
TRACTION AVANT 11B - 1952
15.000 €

DE LA CHAPELLE
TYPE 55 ROADSTER - 1990
85.000 €

DUNE BUGGY
C.G. DRUG - 1977
16.000 €

FIAT 1100/103
H LUSSO - 1959
12.000 €

FIAT 126
PERSONAL 4 - 1977
4.200 €

FIAT 1400
CAMIONCINO - 1951
15.000 €

FIAT 508 BALILLA
BERLINA 4 MARCE - 1935
15.000 €

FIAT/SIMCA
5 FURGONETTE - 1940
22.500 €

FIAT 500 B
TOPOLINO - 1949
14.500 €

FIAT 500 B TOPOLINO
TETTO CHIUSO - 1948
8.500 €

FIAT 500 C
TOPOLINO - 1950
8.500 €

FIAT 500 C TOPOLINO
"SPIAGGINA" - 1954
20.500 €

FIAT 500 C TOPOLINO
BELVEDERE - 1952
4.000 €

FIAT
500 F - 1969
7.500 €

FIAT 600 D
JOLLY SPIAGGINA - 1965
PREZZO SU RICHIESTA

FIAT 600
I SERIE - 1955
14.000 €

FIAT 850
BERLINA SUPER - 1967
8.000 €

FIAT 850 SPORT SPIDER
II SERIE - 1972
17.500 €

FIAT AR 59 CAMPAGNOLA
MILITARE - 1960
15.000 €

FORD ANGLIA DELUXE
105E ESTATE - 1965
6.500 €

FORD
MODEL B SEDAN - 1933
27.000 €

FORD MUSTANG
FASTBACK - 1965
48.000 €

FORD
THUNDERBIRD - 1956
38.000 €

HEINKEL
TROJAN 200 - 1964
22.500 €

JEEP CHEROKEE
CHIEF LIMITED V8 - 1979
27.000 €

JAGUAR MARK X
3.8 SALOON - 1964
22.000 €

JAGUAR XJC
4.2 COUPÈ - 1975
31.500 €

LANCIA
AURELIA B21 - 1952
43.500 €

LANCIA FLAMINIA
BERLINA I SERIE - 1961
9.500 €

LANCIA FULVIA COUPÈ
1600 HF LUSSO - 1973
40.000 €

LANCIA FLAVIA
2000 COUPÉ HF - 1973
28.500 €

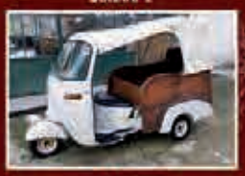
LAND ROVER
88 SERIE II - 1959
7.500 €

MERCEDES 250 SL
PAGODA CALIFORNIA - 1967
68.000 €

MINI
COOPER - 1992
7.500 €

MORGAN 4/4
1600 4 SEATER - 1978
26.500 €

NSU SPIDER
WANKEL - 1967
36.500 €



PIAGGIO
APE CALESSINO - 1964
8.500 €

ROVER P5 MARK II 3.0 L
4-DOOR SALOON - 1963
15.000 €

ROVER P6
3500S V8 - 1974
13.500 €

TRIUMPH
SPITFIRE 4 (MARK I) - 1963
18.500 €

TRIUMPH
TR 3A - 1960
29.900 €

VW MAGGIOLONE
1303 CABRIOLET - 1973
12.700 €

VW TYPE 181
"PESCACCIA" - 1970
15.000 €

OLTRE 100 VEICOLI D'EPOCA SEMPRE DISPONIBILI PRESSO LA NOSTRA SEDE

Sito: www.citymotors.comm.it - Tel: +39 0119682655 - Mail: citymotors@comm.it

City Motors - Via Maria Bricca 20, 10044 Pianezza (TO)

Panza Auto

Solo per passione...

FARMOBIL FM 700 '63

LANCIA FULVIA COUPÈ 1.3 S '74

BENTLEY TURBO R ASI '90

Via Donizetti n°1 - 24060 Casazza (BG) - tel. 035 0173659 - cell. 380 6971605 - panza-auto@outlook.it

FIAT 600 D '64

FIAT 500 VARI ESEMPLARI '67 -'68 -'71

MG MAGNETTE ZA - PRIMA SERIE '55

FIAT COUPÈ 2.0 20V 5 CILINDRI ASI '96

DUNE BUGGY OMOLOGATO 4 POSTI ASI '72

FIAT 500 B TOPOLINO '48

LANCIA FULVIA 1300 BERLINA TAXI

LANCIA FULVIA 1.3 BERLINA '72

DODGE RAM VANDAY DISCOVERY '02

HARLEY DAVIDSON SOFTAIL HERITAGE cc 1340, '93

FORD MODEL A TWO DOOR SEDAN HARD TOP '32

AUDI 80 1.8E QUATTRO 4X4 ASI UNIPRO '88

CHEVROLET CAMARO V6 T-TOP '02

MOTO GUZZI LODOLA - ZIGOLO ASI

BMW K100 RS - POCHI KM - '84

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

BRESCIACAR
AUTO CLASSICHE

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS)
Tel: 030 - 2140910 - Fax: 030 - 2140950
bresciacar@gmail.com

100 foto per veicolo in vendita sul nostro sito **www.bresciacar.it**

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

BMW R69S del 1968, Km zero, ASI oro.

TRIUMPH TR5 PI.

GTV 2000, UNICO PROPRIETARIO, interni in pelle originali.

SPRINT GT VELOCE 1600, conservata, Grafite/panno Cognac.

SPRINT SPECIALE 1300, restauro completo.

GIULIETTA 750D del 1958, completamente rifatta da importante collezionista. 5.000 Km percorsi da allora.

MAGGIOLINO DEL 1958, unico proprietario, condizioni uniche, vedere immagini sul nostro sito.

FULVIA COUPE' RALLYE 1,6 HF, rosso Montebello

FULVIA SPORT ZAGATO ALLUMINIO, preparata da Zagato, 100 Cv.

FIAT 1100 TV del 1954, doppio sedile anteriore, ASI oro.

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA - fotografie dettagliate di ogni vettura sul nostro sito

NERVESAUTO

Via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)
335 82 62 808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com

www.nervesauto.com

AC Cobra Pilgrim Sumo, 1980, 2.300cc Ford Cortina, manuale, 2 posti, con finestrini laterali e tonneau cover. Video della messa in moto sul sito internet.

Fiat 1100 E "Musone", 1952, cambio al volante, iscritta CSAI e ASI, targhe TO, eleggibile alla Mille Miglia. Video dell'auto sul nostro sito internet.

Fiat Dino 2000 coupé, 1974, interni orig., lamierato appena eseguito, pronto per la verniciatura, auto incompleta, assenti cambio, motore e strumentazione.

Triumph Roadster 2000, 1949, 20TR, splendida colorazione originale, 2+2 posti, con certificato d'origine. Video dell'auto al nostro sito.

JBA Falcon, 1987, Ford V6 2.800cc, cruscotto e volante in legno, doppio scarico, portapacchi e bagagliaio chiudibile, 4 fendinebbia, capote, finestrini lat.

MGB Roadster, 1968, 1800cc, con capote in vinile nera, cerchi a raggi nuovi, gomme nuove, ventola e radiatore olio.

Peugeot 304 Cabriolet, 1972, 1.288cc, capote nera in canvas come nuova, iscritta al reg. storico, targata Italiana, revisionata, splendidamente conservata.

Royale Sabre, 1988, Ford 2.000cc, manuale, capote/copri capote in canvas, moquette abitacolo/bagagliaio nuova, cruscotto e volante in legno. Video al 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, motore 1.991cc, freni a disco anteriori, deflettori, cerchi a raggi cromati nuovi.

Triumph TR3A, 1958, 1.991cc, con raggi, portapacchi, capote, finestrini laterali, volante in legno. Altri Triumph TR disponibili in sede.

MG YA Saloon, 1949, 1.250cc, targata, iscritta all'ASI, con tetto apribile, foto e video della vettura al 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 VARI MODELLI LANCIA / FERRARI

LANCIA AURELIA B24 SPIDER, 1955, targhe originali Palermo, Matching, solo persone referenziate.

LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE 1956, uniproprietario storia conosciuta da nuova, Fiva, documenti europei, visibile nord Italia.

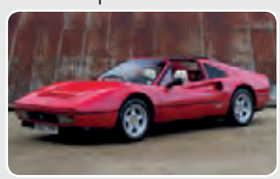
LANCIA FLAMINIA CONVERTIBILE TOURING 2,8 Restauro Kca 1994, matching, condizioni ancora superlative, disponibile anche coupé.

LANCIA APRILIA CABRIOLET carrozzata in Inghilterra del 1938, marciante da restaurare, molto sana, documenti europei.

LANCIA HF FANALONE 1969 Scocca cambio 4+1 e monoblocco di 1° equipaggiamento, targhe orig. Italia del nord, plexiglas, esemplare conservato in maniera eccezionale.

LANCIA FULVIA HF 1,3 1968, targhe originali, omologata, Matching, vetri plexiglas feltrini e particolari tutti giusti.

ALFA-ROMEO GIULIA SPIDER VELOCE 1965, matching, colore carburatori strumenti motore, freni a disco, auto rarissima, targhe europee.



FERRARI 328 GTS 1986, km 20000, LIBRETTO TAGLIANDI, interni beige , verniciatura originale.

FERRARI 308 GTB Carter Secco, 1979, km 80000, con documentazione km dalla nascita.

DAIMLER DOUBLE SIX V12 1990 UNIPRO KM 47000 libretto tagliandi, manutenzione scrupolosa.

PORSCHE 991 TURBOCABRIO FASE 2, km 20000 2016! Documenti europei, scambio con auto d'epoca.

Citroen Bx 4 TC STRADALE 1991, L'unica con condizionatore e targhe per poter circolare, km 15000.

FIAT 2300 Famigliare, 1962, Restauro totale doc. da book fotografico, uniproprietario, prezzo in proporzione, visibile nord Italia.

HARLEY DAVIDSON ULTRA LIMITED 1,7, Anno 2018, Uniproprietario io, km 11000, €28500 o permuto con auto.

Tutta la collezione
di oltre 200 auto
sul sito
www.luzzago.com

LUZZAGO
Est.1975

PRIMI IN ITALIA DAL 1975

Vendita / Permute
Servizio
di Conto Vendita
e Intermediazione

1970 DE TOMASO MANGUSTA 4900

1984 RENAULT 5 TURBO2 8221
1 DI 200 COSTRUITE

1962 JAGUAR ETYPE 3.8 SERIE I

1950 LANCIA AURELIA B50
CABRIOLET PININFARINA

1950 ALFA ROMEO 2500 6C SPORT
BERLINA PININFARINA

1938 ALFA ROMEO 2500 6C SS
«ALA SPESSA» MILLE MIGLIA 2018

1923 LANCIA LAMBDA SERIE III

1913 ITALA 18/30HP

1950 SIMCA 8 GORDINI

1963 LANCIA FLAMINIA GT TOURING
2.8 3C 1 DI 167 COSTRUITE

1955 AUSTIN HEALEY 100/4 BN1

1955 RENAULT 4CV SPORT
MILLE MIGLIA 2018

1955 PORSCHE 356 SPEEDSTER
1500 MILLE MIGLIA 2015/16

1990 PORSCHE 3.2 SPEEDSTER
TURBOLOOK

1958 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT
VELOCE «CONFORTEVOLE»

1956 MERCEDES 220 S CABRIOLET

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / 25030 Roncadelle, Brescia (ITA) / tel. +39.030.2411531
whatsapp +39.335.5350022 / www.luzzago.com / info@luzzago.com

1929 STUTZ VERTICAL EIGHT

1932 FIAT 522 L

1929 ALFA ROMEO 1750 6C TORPEDO «DE LUXE»

1965 CITROEN HY72 «TUBE VAN»

1990 BMW M3 E30 CABRIOLET 2.3

LUZZAGO
Est.1975

PRIMI IN ITALIA DAL 1975

1961 JAGUAR CTYPE 4200 REPRODUCTION

1948 ALFA ROMEO 1900 BERLINA

1967 ALFA ROMEO GT SPRINT VELOCE

1966 MERCEDES 220 SEB COUPE'

1968 MERCEDES 250 SL PAGODA

1968 PORSCHE 2000 S

1968 PORSCHE 2000 L

1963 LANCIA APPIA CONVERTIBILE VIGNALE SERIE III

1956 FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL KIT MILLE MIGLIA 2018

1989 JAGUAR XJS V12 5.3 CABRIOLET

1972 MERCEDES 350 SL

1970 MASERATI INDY 4.7 AMERICA

1979 MASERATI MERAK 3000 SS

1955 TRIUMPH TR3 «SMALL MOUTH»

1970 JAGUAR XJ6 2.8

1968 FIAT 124 SPORT SPIDER 1.6

1959 CADILLAC SEDAN DE VILLE

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / 25030 Roncadelle, Brescia (ITA) / tel. +39.030.2411531
whatsapp +39.335.5350022 / www.luzzago.com / info@luzzago.com

GUIDA AGLI AFFARI
VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

FIAT 595 SS (CTP) ABARTH, 1970, restaurata, iscritta al Registro Storico Italiano, con documenti rifatti, vettura originale. Prezzo dopo visione con trattativa riservata. Tel. 335 5476918. carrozzeriaberto@virgilio.it.

FIAT ABARTH 1000 TC, 1963, omologata targa oro, vettura originale, funzionante (disponibile per qualsiasi prova), tagliando effettuato e gomme nuove, totalmente restaurata. Tel. 338 2349641. iblea2013srl@gmail.com.

FIAT ABARTH 850 TC, 1962, originale, non derivata, meccanica, carrozzeria e motore (AB 214) perfetti, documenti originali. € 50.000. Tel. 339 4546867.

ALFA ROMEO

166 2.0 TWIN SPARK PROGRESSION SUPER, (YOUNGTIMER), 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 CORSA, 1971, berlina, omologata Gruppo 1, targhe originali, documentazione ACI - FIA - CSAI, competitiva salita/rally. Prezzo da concordare. Tel. 336 452826.

75 TWIN SPARK, 1990, omologata ASI (trentennale), condizioni da concorso, colore rosso Alfa 130, prima vernice, revisionata, da privato. € 13.975. Tel. 336 452826.

ALFETTA 1.6 116.00, 05/1980, targhe (PV 45...) e documenti originali dell'epoca, ISCRITTA ASI CON CRSC, manutenzione sempre eseguita regolarmente – PERFETTA. € 13.500. Tel. 348 5503882.

ALFETTA GT 1600, 1978, serie 116 04, 1600cc, targhe nere Varese, restaurata dai precedenti proprietari. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

GIULIA 1300 GT SCALINO, 1967, motore tipo AR0530 1.300cc 4 cilindri. Video della vettura al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

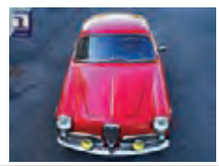
GIULIA SUPER BISCIONE, 1970, auto totalmente ristrutturata, tenuta in maniera impeccabile, con pezzi originali (disponibile per prove). Tel. 338 2349641. iblea2013srl@gmail.com.

GIULIETTA 1.3 1^ SERIE TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, sedili e pannelli porta in tessuto Testa di Moro originali, 5 cerchi in lega Campagnolo millerighe originali Alfa Romeo. UNIPROPRIETARIO. € 10.000. Tel. 348 5503882.

GIULIETTA SPIDER, 1956, iscritta ASI, colore rosso, prima serie, telaio 00689, documenti in regola, ottimo stato, motore con soli Km 200. € 95.000. Tel. 338 3893699.

GIULIETTA SPIDER VELOCE, 1958, cilindrata 1.300, modello passo corto, vettura da restaurare. Tel. 338 9369456.

GIULIETTA SPRINT, 1965, 5 marce, targhe nere. Visibile a Brescia. € 53.800 tratt. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.



GIULIETTA TI 2.0 (TURISMO INTERNAZIONALE), 04/1983, targhe (SV 27...) orig. dell'epoca, un'unico proprietario utilizzatore e due collezionisti. € 12.900. Tel. 348 5503882.

GIULIETTA TI 2°SERIE, 1959, omologata ASI, targata ZA....., restauro maniacale sia della carrozzeria che degli interni rispettando al massimo l'originalità, colore celeste. Tel. 347 4526696 - 0141203289.

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.

GTV 2.0 130CV TIPO 116.36C, 09/1983, iscritta ASI, versione Alfa Romeo GTV 2.0 tipo 116.36C prodotta in 7.296 esemplari, TARGHE (ROMA 66...) ORIGINALI DELL'EPOCA. € 15.500. Tel. 348 5503882.

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

Mostra Scambio 50ª edizione

AUTOMOTOCICLO D`EPOCA

Cesena Fiera

a circa 800 metri dal casello di CESENA NORD

6-7 Febbraio 2021

LA MOSTRASCAMBIO DI CESENA SI SVOLGERA' NELLA DATA PREVISTA SOLO SE LE CONDIZIONI LO PERMETTERANNO - ALTRIMENTI VERRA' SVOLTA IN DATA DA STABILIRSI

www.museomotociclo.it

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

COMUNE DI CESENA

OSPITATA DA

CESENA FIERA

www.asimarket.it

Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano
CAEM
Lodovico Scarfiotti

Auguri

La vostra e la nostra passione per riaccendere i motori e ritornare a viaggiare insieme nel 2021

seguici su **www.caemscarfiotti.it**

Caem Lodovico Scarfiotti

NOVEGRO
BORSA
SCAMBIO

GIOCATTOLI MODELLISMO BAMBOLE D'EPOCA

DOMENICA 29 NOVEMBRE 2020

PARCO ESPOSIZIONI NOVEGRO
MILANO / LINATE AEROPORTO

T. +39 02 70200022 - F. +39 02 7561050
borsascambio@parcoesposizioninovegro.it
www.parcoesposizioninovegro.it

BRESCIACAR
AUTO CLASSICHE

Visite solo su appuntamento
www.bresciacar.it

BMW R69S
Anno 1967, ricostruita vite per vite, Km zero, omologata.

GUARDATE IL DOSSIER COMPLETO SUL SITO WWW.BRESCIACAR.IT.

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com - tel: 030 2140910

AUDI

QUATTRO, 1990, allestimento Competition, 16 valvole, 2.000 cc, cerchi scomponibili, tessuti griffati Quattro, spoiler, blocco differenziali Torks selezionabili. € 12.000. Tel. 347 1595321 dopo le 21.00. studiorx.mangialardi@gmail.com.

AUSTIN HEALEY

BJ8 3000 CC, 1966, omologata ASI targa oro, vettura in ottime condizioni di carrozzeria e meccanica, perfettamente funzionante. € 75.000. Tel. 335 6042976. augusto.tucci@studiotucci-bg.com.

AUTOBIANCHI

500 GIARDINIERA, 1973, omologata ASI targa oro, colore bianco, fondi sani, molto buona, targhe nere Roma L9...., libretto originale, revisione dicembre 2021. € 5.500. Tel. 330 755153. maurizio.sagnotti@libero.it.

BIANCHINA BERLINA - 4 POSTI, 1967, colore grigio topo, in ottime condizioni, visibile ad Ancona. Quotazione RuoteClassiche. Inoltre dispongo di molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto (quotazione a parte). Tel. 339 6393950.

BIANCHINA CABRIOLET, 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 MODELLO SPECIAL, 1966, omologata ASI, berlina, auto in eccellenti condizioni, già revisionata, targhe originali, tutt'ok, valuto scambio. € 7.000. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

BIANCHINA PANORAMICA, 1963, restauro conservativo recente, bicolore, tetto apribile, autovettura con meccanica ottima. Valuto permuta con moto/auto. € 6.000. Tel. 328 0737475. ennio.spadini@gmail.com.

Y10 1.1 FIRE, 1991, Km 125.000, Possibile iscrizione ASI, autovettura in buone condizioni, colore rosso, interni in tessuto, vetri elettrici. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

BENTLEY

MULSANNE, 1980, 6.750cc, targata, iscritta all'ASI, colore azzurro metallizzato, tetto in vinile, interni in pelle azzurri. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

R TYPE SALOON, 1954, interni nuovi, selleria in pelle, cinture di sicurezza dell'epoca originali, tetto apribile, targata, iscritta ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

BMW

320I (E30) BAUR TC TOP CABRIOLET, 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. Tel. 348 5503882.

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. € 11.950. Tel. 348 5503882.

PERIZIE PROFESSIONALI VALUTATIVE

- *Auto e moto classiche, sportive e speciali.*
- *Analisi eseguite a domicilio in tutta Italia ed all'estero.*
- *Gestione restauri per conto terzi.*
- *Tutela legale sulla congruità del valore del veicolo in caso di furto o sinistro.*
- *Iscritto alla Camera di Commercio di Milano e al Collegio Lombardo Periti.*
- *Supporto legale nel caso che il veicolo in oggetto non corrisponda a quanto dichiarato dal venditore.*

COMPRERESTE 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*

Via delle Confina di Fucecchio, 4 - 56029 Santa Croce sull'Arno (PI) - 0571 30597 - 335 7125791
info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it

CNO
AMERICAN MOTORS CLUB ITALY

DA PIÙ DI 10 ANNI
VALORIZZIAMO
LA VOSTRA PASSIONE
A STELLE E STRISCE

Se possiedi un'auto o una moto americana,
CNO potrà essere il tuo club, ovunque tu sia.
CNO AMERICAN MOTORS CLUB È FEDERATO ASI.
Con noi potrai certificare, utilizzare e mantenere
più facilmente il TUO gioiello.

LA CAMPAGNA TESSERAMENTI 2021 È GIÀ ATTIVA, CONTATTACI:
Via A. Pacinotti 29, 20035 Villa Cortese (MI)
Tel. 331 7619010
cnoamericanmotors@gmail.com
www.cnoamericanmotors.it

MAGGI & MAGGI

LA LIBRERIA
DEI MOTORI

Via Liguria, 34/22
20068 Peschiera Borromeo (MI)
Tel: 335-5242243
info@maggiemaggi.com

Saremo Presenti alla fiere di:
AREZZO, TORINO
e NOVEGRO 2021

IN PRIMO PIANO

PORSCHE 911 993 TURBO COUPE' – MODEL YEAR '96, 04/1996

TELAIO WP0ZZZ99ZTS372078 – MOTORE TIPO M6460 NR. 61T03744 – CAMBIO G6451 2 005332, Completa di carpetta originale completa di tutti i manuali compreso libretto TAGLIANDI eseguiti in rete ufficiale Porsche. **PRODOTTA IN SOLI 4259 ESEMPLARI - DA AVERE**

€ 135.000

Vendita e Assistenza
SILVAUTO S.p.A.
Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)
FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882
RICHIESTA VIDEO: 351.6932443
info@silvauto.it
C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.**

silvauto.it - *silvautoclassics.com*

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA! VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT POTRAI VISIONARE FINO A 100 FOTOGRAFIE DETTAGLIATE PER OGNI SINGOLA AUTO STORICA E DA COLLEZIONE!

APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 – 22.00
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

633 CSI, 1978, omologata ASI, auto perfetta, motore nuovo, colore grigio/argento metallizzato, interni in pelle velluto blu, gommata. Per inutilizzo, vero affare. Prezzo eccezionale. Tel. 333 6018431.

520I E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA, motore totalmente revisionato – solamente 1.000 km percorsi da fine lavori, documentazione fiscale attestante i lavori svolti. € 10.500. Tel. 348 5503882.

BRISTOL

VR DOUBLE DECKER BUS, 1978, raro bus a due piani originale inglese, ideale per trasformazione in altro utilizzo, versione SL3 - Short/Low, conservato, meccanica funzionante, 70 posti, targhe e documenti Inglesi. € 10.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.

BUICK

SPECIAL, 1962, 3.500 cc, cambio automatico, ha gomme con fascia bianca, è targata italiana ed è iscritta all'ASI. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - 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. Astenersi perditempo. Tel. 338 9369456.

CHEVROLET

CORVETTE SINGRAY, 1973, ottima base da restauro, motore ottimo e matching numbers, più altra autovettura del 1976. Tel. 339 895948, visita: www.liviolivotto.com.

COBRA

5000, 1970, auto perfetta, gomme nuove, motore tutto ok, revisionata, interno panna, capote nuova, freni ok. € 48.800. Tel. 333 2565870. antichitabertaina@libero.it.

DAIMLER

2500 V8 SALOON RHD, 1969, con cambio automatico e servosterzo, autovettura conservata molto bene, originale inglese. Visibile a Brescia. € 18.500. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.

SP 250 DART, 1963, omologata ASI targa oro, targa originale italiana, visibile a Brescia. € 54.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

FERRARI

308 GTSJ, 1982, iscritta ASI, colore rosso e interno nero, km. 31.800, collaudo in regola, ottimo stato. € 95.000. Tel. 338 3893699.

348 TB, 1990, omologata ASI, colore rosso, targata MO....., interni neri, marmitte sportive, tagliandata, autovettura in buono stato, bollo e assicurazione ridotti. € 56.000. Tel. 339 2679721. uliamo49@yahoo.it.

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. gairoberto@libero.it.

FIAT

1100 ELR FURGONE, 1950, per passeggeri, funzionante, sverniciata, libretto e targa, radiata d'ufficio. € 26.500. Tel. 336 661353.

1100 R FAMIGLIARE, 1968, uno degli untimi prodotti, molto bello, mai restaurato, pronto all' uso, modello curioso e raro da vedere anche ai raduni. Tel. 339 8959948, visita: www.liviooliivotto.com.

125 S, 1970, omologata ASI targa oro nel 2011, 5 marce, 100 cv, restaurata completamente nel 2010, ha partecipato al Rally dei Trulli 2011. € 10.000. Tel. 347 1595321 dopo le 21.00. studiorx.mangialardi@gmail.com.

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 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.

IN PRIMO PIANO

PORSCHE 911 964 SPEEDSTER – SUPERCONDIZIONI MODEL YEAR '93, 01/1994

TELAIO WP0CB2961RS465401 – MOTORE TIPO M6401 62P06149 – CAMBIO G50 05 2 003141, Completa di carpetta originale completa di tutti i manuali compreso libretto TAGLIANDI eseguiti in rete ufficiale Porsche. **PRODOTTA IN SOLI 936 ESEMPLARI - CONDIZIONI MANIACALI DA CONCORSO**

€ 155.000

Vendita e Assistenza
SILVAUTO S.p.A.
Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)
FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882
RICHIESTA VIDEO: 351.6932443
info@silvauto.it
C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.**

silvauto.it - *silvautoclassics.com*

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA! VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT POTRAI VISIONARE FINO A 100 FOTOGRAFIE DETTAGLIATE PER OGNI SINGOLA AUTO STORICA E DA COLLEZIONE!

APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 – 22.00
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

127 SUPER 5 speed 1050CC 50CV, 09/1982, targhe (SO 13..) e documenti originali dell'epoca - vettura d'epoca MANIACALMENTE CONSERVATA – In condizioni immacolate, DA CONCORSO. € 4.500. Tel. 348 5503882.

128 SL COUPÈ 1300CC, 1973, autovettura conservata, no ruggine, unico proprietario da nuova, bolli conservati dal '73, da sistemare la carrozzeria, buonissima base per restauro. Affare. € 3.800. Tel. 391 7784943.

500 A "LA MITICA TOPOLINO", 06/1948, iscritta ASI CON CRSC, eccelso restauro conservativo eseguito da artigiani esperti in vetture fiat anteguerra, TARGHE (MI 11 ...) ORIGINALI DELL'EPOCA. € 16.500. Tel. 348 5503882.

500 C FURGONCINO, 1952, appena restaurata totalmente, pari al nuovo, targhe e documenti originali. € 19.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

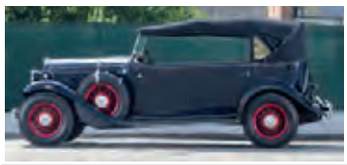
500 C TOPOLINO, 1950, con tetto apribile, 570cc, interni recentemente rifatti, targhe nere. Video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

500 F, 1970, autovettura tutta da ristrutturare ma completa di ogni parte. € 470 tratt. Tel. 335 8700136.

500 L 110 F, 05/1971, targhe (TO...) e doc. orig. dell'epoca, RESTAURO TOTALE ALTAMENTE PROFESSIONALE eseguito da esperti in Fiat 500. € 9.300. Tel. 348 5503882.

500 L CARROZZERIA BALBI, 1974, modello Tilly spiaggina, colore bianco, vettura dotata di capote invernale, auto in perfette condizioni. € 12.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@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, veicolo in ottime condizioni, sia di meccanica che di carrozzeria. No perditempo. € 60.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



600 D JOLLY SPIAGGINA, 1965, simbolo della Dolce Vita anni '60, venduta nel 2007 ad una asta in Florida (USA) e rimasta uniproprietario fino ad oggi, restaurata circa 20 anni fa ed ancora ben conservata, CRS Reg. Storico FIAT, doc. USA sdoganata in Italia. Prezzo su richiesta. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.

600 JOLLY GHIA SPIAGGINA, veicolo storico originale, no perditempo. Tel. 339 8763718.

600 SPIAGGINA JOLLY (REPLICA), 1963, colore azzurro mare, vettura in perfette condizioni con regolari documenti. No perditempo. € 27.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

600 T, 1967, modello Cassonato, prodotto dalla Moretti, il tutto in buone condizioni, funzionante. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.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 (REPLICA ABARTH), 1964, auto bella, molto fedele all'originale, motore 112 Abarth elaborato G. Baistrocchi (Parma), 5 marce, come nuova, rifatta totalmente sia internamente che esternamente. € 20.000 tratt. Tel. 347 9375856. m.cristian90@gmail.com.

100%
BREXIT
READY

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

anglo PARTS

RIPRENDERE
IL CONTROLLO

RICAMBI DI ALTA QUALITÀ
60.000+ PARTI IN STOCK
STOCK COMPLETO IN EU
10+ DISTRIBUTORI IN EU
CONSIGLIO DEI NOSTRI ESPERTI
NUOVO NEGOZIO ONLINE
SPEDIZIONE VELOCE

ANGLO PARTS ITALIA
Via Alessandro Volta 2
I-31020 Villorba (TV)
T: +39 0422.321.500
E: treviso@angloparts.com

ANGLO PARTS BELGIUM
Zandvoortstraat 53
2800 Mechelen - België
T: +32 15.34.25.55
E: sales.belgium@angloparts.com

WWW.ANGLOPARTS.COM

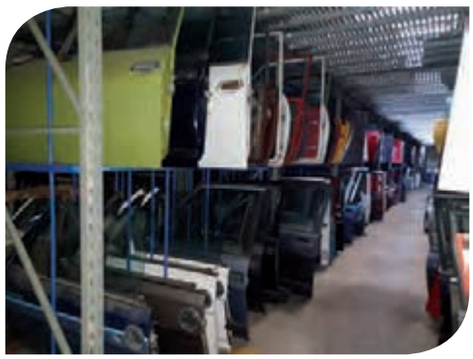
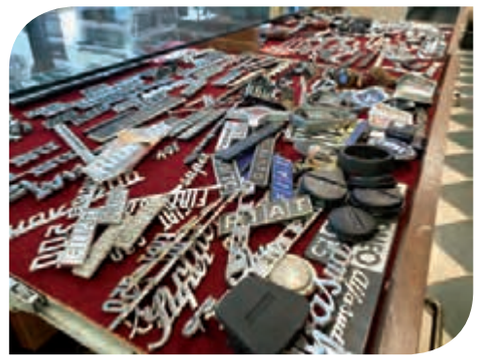
anglo PARTS

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 esistate a contattarci.***

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

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

L' **Associazione Automoto d'Epoca Sardegna**,
porge a tutti i soci, amici e simpatizzanti i più fervidi auguri per un

Sereno Natale e *Felice Anno Nuovo*

Ricorda a tutti la **XIV edizione della Coppa Gentlemen Sardi**
in programma dal giorno 7 al giorno 9 maggio 2021,
la **V edizione di Moto Storiche in Pista**
in programma a Cagliari il giorno 13 giugno 2021,
e la manifestazione **Alla scoperta della Riviera del Corallo - Alghero (SS)**
in programma dal giorno 24 al giorno 26 settembre 2021.

ASSOCIAZIONE AUTOMOTO D'EPOCA SARDEGNA, V.LE SANTA AVENDRACE 255, CAGLIARI
TEL: 070 283181 _ EMAIL: posta@aaesardegna.org
EMAIL MANIFESTAZIONI: manifestazioni@aaesardegna.org
SITO IN TERNET: www.aaesardegna.org

@AAE.SARDEGNA.CA **@AAE.SARDEGNA.CA**

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

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. Tel. 348 5503882.

850 SPORT COUPE' TIPO 100 GBC 000, 04/1968, UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA, targhe (mi f3...) e documenti originali dell'epoca, vettura perfettamente conservata – totalmente originale e sana di lamierati e fondi. € 9.000. Tel. 348 5503882.

BARCHETTA 1.8 130CV, TARGHE (BS...) E DOC. ORIG. - DISPONIBILI DOPPIE CHIAVI, definita dalle principali riviste di settore "la youngtimer giusta su cui puntare" - sicura rivalutazione a livello collezionistico. € 6.400. Tel. 348 5503882.

BARCHETTA 1.8 130CV 1^ SERIE, Targhe (BM...) e documenti originali dell'epoca, VERSIONE 1^ SERIE – definita dalle principali riviste di settore "la youngtimer giusta su cui puntare" – sicura rivalutazione a livello collezionistico. SUPERPREZZO. € 7.450. Tel. 348 5503882.

COUPE' 1.8 16V (YOUNGTIMER), targhe e documenti originali - italiana da sempre - UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA, km 23.616 originali !!! – autoradio ancora da montare. € 12.300. 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.

PANDA YOUNG, 1999, omologata ASI targa oro, 39.000 chilometri, uniproprietario, sempre garage, euro 3, revisione ok, da amare ed usare. € 2.600. Tel. 335 7726826.

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.

TOPOLINO A, 1939, tappezzeria in vera pelle, colore originale d'epoca, ruote Fergat, condizioni da vetrina, località Catania. € 12.000. Tel. 346 5413705.

UNO 45 S, 1990, colore verde petrolio metallizzato, ottimo stato, uniproprietario, originale, ben tenuta (sempre in garage), zona Montefiascone (VT). € 1.500. Tel. 338 9088374. danilmoise@gmail.com.

UNO FIRE 1.100 CC, 1990, iscritta ASI, auto in buonissime condizioni, colore grigio metallizzato, alimentazione a metano, 5 porte, da rivedere la carrozzeria. Prezzo affare. Tel. 346 3425268.

FORD

MODELLO A, 1930, omologata ASI, cabrio, 3.400 cc, 2 porte, originale, ottimo stato, colore verde e nero, perfettamente funzionante. € 22.000. Tel. 338 3893699.

THUNDERBIRD CABRIO, 1965, omologata ASI, colore bianco, interni neri, conservata, revisionata, con tonneau per trasformarla in 2 posti roaster. Visibile a Milano. Inoltre ne posseggo un'altra smontata per ricambi. € 25.000. Tel. 371 4304898.

INNOCENTI

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.

MINI MINOR MK III, 1971, ASI, rosso e tettuccio nero, mai riverniciata, sempre in garage asciutto e con copriauto, interni ancora nuovi, 5 cerchi in lega, marmitta centrale, salva coppa, ecc..... uniproprietario dall'immatricolazione, prime targhe, libretto e foglio complem. € 8.900. Tel. 349 6844119.

JAGUAR

XJ6 2.9, 1989, omologata ASI, azzurro met., tetto elettrico, manuale, 4 fari, interni in pelle beige, iniettori nuovi, essendo trentennale è esente bollo, passaggio agevolato, gommata, tendina lunotto, statuetta cofano, tutta originale, conservata, stupenda. € 7.900. Tel. 348 5182377.

XK 140 COUPE', 1956, targhe nere, totalmente restaurata, colore blue, pelle connolly rossa, pronta da usare, perfetta. Visibile a Brescia. € 89.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.

LANCIA

APPIA III° SERIE, 1963, omologata ASI, auto in ottime condizioni, colore grigio topo. € 6.000. Tel. 335 7145204.

APRILIA "TRASFORMABILE", 1939, omologata ASI, fuoriserie Pininfarina, targhe originali, condizioni pari al nuovo. Prezzo adeguato alla sua importanza, rarità e condizione. Tel. 339 7080407.

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.

BETA HPE (HIGH PERFORMANCE ESTATE), 08/1980, 1600cc TIPO 828 BF 0/1, Targhe (VR 55...) e documenti originali dell'epoca - disponibile libretto uso e manutenzione e libretto tagliandi originali dell'epoca, CONSERVATI E PERFETTAMENTE CONSULTABILI. € 8.800. Tel. 348 5503882.

FLAMINIA COUPÈ 2500, 1960, riverniciata a nuovo, colore rosso, funzionante, con documenti da passaggio. € 42.000. Tel. 336 661353.

FLAMINIA TOURING SUPERLEGGERA GT 2500, 1962, 3 carburatori, totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 118.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

FULVIA COUPE' II SERIE, 1972, autovettura in buono stato, colore grigio metallizzato, cerchi Cromodora anche su ruota di scorta, targhe originali con numerazione particolare. € 14.000. Tel. 347 6417814. doribert@alice.it.

Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani

IN PRIMO PIANO

MORRIS MINOR

Anno 1958, interni rossi e piping bianco, guida a sinistra, targhe nere Roma. Ha doppi tappetini, selleria in pelle, copri ruota di scorta, bagagliaio rivestito, radiatore IPRA, carrozzeria recentemente lucidata. Bel restauro curato e di qualità superiore alla media, maneggevole e reattiva. Visibile in sede a Nervesa della Battaglia (Treviso).

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

MASERATI

3500 GT TOURING SUPERLEGGERA, 1961, CARBURATORI, TOTALMENTE RESTAURATA, 5 marce, certificata Maserati, splendida. Visibile a Brescia. € 239.000. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.

3500 GTI TOURING, 1961, vettura in ottime condizioni generali, restauro conservativo effettuato recentemente, motore originale con modifica a carburatori, interni in pelle conservati, iscritta ASI, targhe nere originali e documenti in regola. € 235.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.

GHIBLI VERSIONE GT, 1994, solamente 273 esemplari, colore verde tundra, full optional (cerchi mille miglia, pelle, autoradio, orologio Cartier, unico accessorio disponibile all'epoca), sospensioni Koni a tre livelli, in corso ASI targa oro. € 25.500. Tel. 347 1595321 dopo le 21.00. studiorx.mangialardi@gmail.com.

MERAK 2000 GT, 1980, omologata ASI targa oro, autovettura molto bella. € 50.000. Tel. 329 4123709. mariopasquino@hotmail.it.

MERCEDES

190 1.8 E, 1992, iscritta ASI CRS, con impianto a gas metano. € 2.000. Tel. 338 3555758.

190 SL, 1959, interamente restaurato con documentazione totale dei lavori, condizioni pari al nuovo. A Brescia. € 119.000. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

220 SE COUPE W128 PONTON, 1959, 85.539 miglia originali, disponibile storia completa dei proprietari e della manutenzione dal 1959 ad oggi. Numeri motore e telaio della vettura corrispondenti. Visibile a Brescia. € 59.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.it.

230 SL, 1967, completamente restaurata, ottima di tutto, omologata ASI, completa di Hard Top. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.

240 DIESEL (ASPIRATO), 1982, iscritta ASI, auto perfettamente conservata in tutti i dettagli, importato dalla Germania, colore verde (particolare), ottimo, bellissima, per inutilizzo. Prezzo affare. Tel. 339 1704728 - 345 3179578.

280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, tetto apribile elettricamente, Vettura Maniacalmente Conservata - Perfetta In Ogni Dettaglio - Ancora Disponibile Kit Primo Soccorso Allocato Nella Cappelliera, TAGLIANDI ESEGUITI A SCADENZA REGOLARE E TIMBRATI SU LIBRETTO SERVICE ORIGINALE. € 9.000. Tel. 348 5503882.

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.

350 SL R107 CON HARD TOP, 05/1971, targhe (RC 27...) del periodo, vettura dotata di hard-top - SUPER OCCASIONE. € 21.000. Tel. 348 5503882.

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.

MG

A 1500 COUPE', 1957, totalmente restaurata ai MASSIMI LIVELLI. Visibile a Brescia. € 34.800 tratt. Tel. 328 2454909 info@cristianoluzzago.it.

B ROADSTER, 1973, guida a sx, 1800cc, capote in canvas, copricapote, fendinebbia, raggi crom., portapacchi, radica, Moto-lita, ventola supplementare, radiatore olio, copri ruota di scorta, parasole, filtri K&N, insonorizzante, stacca batteria, con BMIHT certificate. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

B ROADSTER PRIMA SERIE, 1964, 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.

TD C (COMPETITION), 1951, colore rosso, vettura rara in perfette condizioni, totalmente restaurata di carrozzeria e meccanica. No perditempo. € 38.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

MORGAN

4/4, 1985, 1.600cc Ford, 4 posti, con capote, finestrini, raggi, maniglie, parabrezza abbattibile, spot lamps, con CRS, lavori eseguiti documentati da foto, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

MORRIS

COOPER S MK2, 1966, ORIGINALE ITALIANO, ottima conservazione originale,completa di tutti i dettagli di meccanica originali, visibile a Brescia. € 36.800 tratt. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

PORSCHE

2700 S, 1974, colore argento, interni neri, vettura certificata Porsche, condizioni ottime, revisionata e tagliandata a Padova. Prezzo dopo visione. Tel. 336 452826.

356 A T1, 1957, certificato ASI e Porsche, eleggibile 1000 Miglia, appena restaurato, documentazione fotografica e fatture dei lavori eseguiti. Visibile a Brescia. € 118.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

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.

www.asimarket.it

356 B T6 1600 S 90CV, 1961, meccanica molto buona ed affidabile, frizione e tagliando eseguiti nel dicembre 2019. Pneumatici nuovi, motore non di primo equipaggiamento, da riverniciare. Visibile a Brescia. € 59.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

911 2.7 COUPÈ, 1974, disponibile per qualsiasi prova, prezzo dopo visione. Trattative riservate. Tel. 347 0069748 - 0521 842220.

911 3.2 CARRERA COUPE', 07/1986, TETTO APRIBILE ELETTRICAMENTE, Omologata Asi 3^ Grado Targa Oro Ai Massimi Livelli, telaio WPOZZZ91ZGS102922 - MOTORE 63G04378, targhe (Roma 84...) PERFETTA - ECCELSA E PRONTA ALL'USO - Trattativa riservata. Tel. 348 5503882.

993 CARRERA 2 CABRIOLET, 1995, omologato ASI targa oro. Visibile a Brescia. € 63.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

BOXSTER S 3200, 2000, auto in ottime condizioni sia di meccanica che di carrozzeria, capote elettrica, radio, effettuati tutti i controlli dalla casa madre, colore grigio, Km 120.000, interno nero, da vedere e provare, nessun difetto. Prezzo da definirsi. Valuto scambio. Tel. 366 1991552.

RENAULT

R5 1.1 TL, 1982, possibilità iscrizione Asi, auto in ottime condizione, colore esterno Blu, interni neri e blu. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD, 1960, ASI targa oro, bicolore, prezzo interessante. Tel. 338 9369456.

ROVER

216 COUPÈ, 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 .

SAAB

900 2.0 TURBO 16V SE 3 PORTE, 1995, Possibile iscrizione Asi, colore Verde, interni Pelle Nera, Tetto apribile, Radio Cd, Lavafari, Clima, ecc... 112.000 Km, auto sana in ottime condizioni. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

TOYOTA

MR 2 PRIMA SERIE, 1985, omologata ASI targa oro, autovettura perfetta, elaborata Stato, motore 1500 cc, 135 Hp, tetto apribile, interni in pelle. € 12.000. Tel. 330 309919 - 0761 342224. spiccianigherardo@libero.it.

TRIUMPH

TR3/B, molto bella, colore giallo chiaro, accessoriata, da collezionista, valuto permuta di mio interesse, prezzo RuoteClassiche trattabile. € 37.000. Tel. 335 5604632.

TR4, 1962, 2.138cc, con raro surrey top, targata italiana ed omologata ASI targa oro, restaurata in precedenza, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

TR4 PRIMA SERIE, 1965, totalmente restaurato, motore con testata in alluminio e sedi valvole per benzina verde, ruote a raggi cromate, marmitta acciaio, gommata nuova, interni in pelle, om. ASI ORO, visibile a Brescia. € 35.800 tratt. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago..

VOLKSWAGEN

GOLF CABRIO, 1988, omologata ASI, restauro completo, colore grigio metallizzato, capote nera, impianto a metano, 1.600 cc, versione sportline, cerchi in lega da 15", impianto a metano, motore nuovo, valuto possibili permute. € 8.000. Tel. 339 7992280.

VENDI LA TUA CASA ALL'ESTERO!

specializzati in ville, casali, terreni, agriturismi, cascine e grandi immobili, da vendere solo a Russi, Svizzeri, Tedeschi, Inglesi, Americani etc

your home initaly.it

www.yourhomeinitaly.it

info@yourhomeinitaly.it

Numero Verde 800-68.71.71 Chiama Ora

CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE E MOSTRESCAMBIO

ALBENGA - SV - Club Ruote D'epoca Riviera dei Fiori - Tel/Fax : 0141 993766 - 339 1135501 - 370 3103102 - salvatore.manno48@gmail.com - info@ruotedepoca.it - **42ª MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: DATA DA DESTINARSI** - P.ZZA F. CORRIDONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli Espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti

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 pubb.: Sab 8.30-19 - Dom 8.30 - 18.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337/645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: 22/23 MAGGIO 2021** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mq - Orari pubb.: 8.00 - 19.00.

BORGO 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-Borgo d'Ale dell'A4 - Orario pubb : sab: 9 - 19 - Dom: 9 - 17 - **INGRESSO LIBERO.**

BUSTO ARSIZIO - VA - Moto Club Anni '70 - **MOSTRA SCAMBIO - AUTO BICI MOTO D'EPOCA E RICAMBI: 6/7 MARZO 2021** - MALPENSA FIERE - Espozione gratuita auto di privati - Ingresso 5 euro - Orari pubblico: sabato e domenica: 8.30 - 17 - Info: 338 2016966 - info@automotodepoca.eu - www.automotodepoca.eu

CAORLE - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 347 5883200 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA-25ª Mostrascambio Internazionale: SETTEMBRE 2021** - Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia, scambio/vendita anche tra privati. Info e prenot.: EPOCA CAR - S. Stino di Livenza (VE). Tel. e fax 0421 311659 - 347 5883200 - www.epocacar.com

CEREA - (VR) - MMS D'EPOCA - per info: 320 6009030 - 348 4154649 - **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO: DATA DA DESTINARSI** - presso Area Exp. Via Oberdan - prenotazione obbligatoria.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **50ª MOSTRASCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 6/7 FEBBRAIO 2021** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 metri dal casello Cesena Nord della A14.

FERRARA - AMP s.r.l.s. - 348 9590995 - www.autoemotodelpassato.com. **AUTO E MOTO DEL PASSATO SALONE D'INVERNO: DATA DA DESTINARSI** - Auto, Moto, Bici, Trattori, Modellismo, Automobilia e Ricambistica varia

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 - **44ª MOSTRASCAMBIO: SETTEMBRE 2021** - Autodromo di Imola. Prenotazione degli spazi obbligatoria. Gli espositori che hanno già usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club - Prima prenotazione inviare fax al n°0542/698315.

IMPERIA - LIGURIA CLASSIC - PORTO TURISTICO CALATA ANSELMI - Tel. 380 6355661 - 329 2154756 - info@mercatoretro.it - www.mercatoretro.it. **4° MERCATORETRO': 11/12/13 GIUGNO 2021 -** Esposizione e vendita auto, moto, cicli, accessori, modellismo, nautica, mostrascambio, antiquariato, vinile, novità motoristiche, incontri informativi, club e registri storici, posizionato a pochi metri dal mare. Ingresso gratuito, area coperta e scoperta, obbligatoria la prenotazione.

MODENA - ModenaFiere e Vision Up srl - Tel 059/4924794 - Fax 059/4924793 - info@motorgallery.it - www.motorgallery.it / MODENA MOTOR GALLERY. **MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA**, in contemporanea **Gran Mercato di accessori e ricambi: 25/26 SETTEMBRE 2021** - presso ModenaFiere. Ingresso € 10; ridotti€ 8. Orari al Pubblico: sabato 9 -19; domenica 9 -18.

NOCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori- **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA : MARZO 2021** - per informazioni: 0828 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: DATA DA DESTINARSI** - Parco Esposizioni di Novegro - Segrate (MI) - Sup. coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il pubb.: ven. 14,00 - 18,00 sab. 8,30 - 18,00; dom. 8,30 - 17,00.

PADOVA - Intermeeting Srl - Tel. 049 7386856 - Padova Fiere, via Nicolò Tommaseo, 59 - www.autoemotodepoca.com - info@automotodepoca.com **- SALONE INTERNAZIONALE DI AUTO E MOTO D'EPOCA: 21/24 OTTOBRE 2021.**

REGGIO EMILIA - Club Auto Moto d'Epoca Reggiano - Tel. 0522 703531 (solo il Merc. dalle 21 alle 24) - 333 4388400 (dopo le h. 19,00) - Fax 0522 930428 - mostrascambio@camerclub.it - **MOSTRASCAMBIO: DATA DA DESTINARSI** - Tutti gli spazi (sia al coperto che all'aperto) sono a prenotazione, compreso il settore E. Ingresso € 12 - rid. € 10. Orari: sab. 8 - 18.30 - dom. 8 - 17.

ROMA - Organizzazione Miti&Motori, 328 7867721 - 333 6175244 - Fax 06 62298727 - ilmegliodimillennium@hotmail.it - www.millenniumotori.it - **IL MEGLIO DI MILLENNIUM RITORNA A CAPANNELLE - DATA DA DESTINARSI** Ippodromo Capannelle via Appia 1245 (Gran Raccordo Anulare, uscita 23 direzione centro) XXVI edizione. Orario al pubb.: 9.00-18.00. Si consiglia la prenotazione.

SAN MARCO EVANGELISTA (CASERTA) Tel. 0828 / 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: NOVEMBRE 2021 -** presso A1 EXPO Viale delle Industrie, 10 - San Marco Evangelista (CE).

SORA - FR - Coinar Bruni - Tel. 0776 813179 - Fax 0776 813799 - **41ª MOSTRA SCAMBIO edizione autunnale: MARZO 2021** - 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: DATA DA DESTINARSI** - Lingotto Fiere.

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 - mostrascambio@caemscarfiotti.it - www.caemscarfiotti.it - CENTRO FIERE DI VILLA POTENZA (MC) - **38ª MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, RICAMBI, ACCESSORI D'EPOCA: NOVEMBRE 2021** - Orari esp.: ven: 10 - 17; sab: 07 - 08; dom: 07 - 08. Orari pubb.: sab: 08 - 18; dom: 08 - 16.

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.

MAGGIOLONE CABRIOLET TYP 1/1303 15A11, 07/1976, targhe (ar 17...) e documenti originali dell'epoca, autovettura ideale per NOLEGGIO AUTO, per CERIMONIE e MATRIMONI. € 13.500. Tel. 348 5503882.

POLO, 1990, colore blu, auto funzionante, iscrivibile ASI, interni buoni, gancio traino omologato, alimentazione das GPL, 5 porte, ottima per uso quotidiano. inoltre dispongo di una Fiat Uno a metano ad 1.000, ottima. € 1.200. Tel. 346 3425268.

ALTRE MARCHE

DE SANCTIS FORMULA 3, 1968, telaio 001. Appartenuta alla scuderia De Sanctis. Totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 69.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago..

MARCOS MANTULA 3500 V8, 1988, GUIDA A SINISTRA, 35.000 km ORIGINALI, come nuova. Visibile a Brescia. € 39.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.it.

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.

FUORISTRADA

FIAT CAMPAGNOLA DIESEL 2500 CC 9 POSTI, 1983, colore verde, Km 22.000, totalmente originale, vettura in perfette condizioni sia di carrozzeria, meccanica e pneumatici. € 16.500. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

JEEP WILLYS, 1963, autocarro 2 posti, completamente originale, teloni e copri sedili in canvas, targhe nere, pronta per passaggio. Prezzo dopo visione. Tel. 349 5842859.

JEEP CJ7 RENEGADE, 1987, omologata ASI, fuoristrada 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.

MOTO

BENELLI TUBONE MAGNUM, tutto in ordine, conservato, funzionante, con librettino. € 300. Tel. 328 9152518.

BIANCHI AQUILOTTO, 1954, restaurato, perfetto, iscritto FMI, modello 2 marce, con documenti regolari, revisionato. € 2.500. Tel. 0523 896247.

BIANCHI BIANCHINA 125 CC, 1950, conservata con tutte le sue parti originali, targa in ferro con 4 numeri, libretto grigio, visura del P.R.A. (cancellata d'ufficio), funzionante, invio foto. € 2.400. Tel. 349 6844119.

Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani

www.asimarket.it

BMW 1200 16V SMIT SIDECAR, con retromarcia, motore completo di cambio con apparecchio per retromarcia e centraline abs, ecc... Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.

BMW R 80 G/S, 1985, conservata, 2 proprietari, colore bianco, con kit Paris-Dakar più dotazione d'origine, serbatoio, sella, fianchetti 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.

DEMM ANDY 48 CC, 1980, ancora nuovissimo, ha percorso appena 2978 Km, con librettino originale e certificato di garanzia, va benissimo, ottima occasione. € 590. Tel. 349 6844119.

GUZZI SUPERALCE, 1954, omologata ASI targa oro, ex militare, ottime condizioni di carrozzerie e meccanica, accessoriata, documenti in regola più carrello stradale omologato. € 8.000 tratt. Tel. 347 7905728. fambrosi@tiscali.it.

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.

HONDA PACIFIC COAST 800, 1989, perfetta di meccanoca e carrozzeria, Km 51.000, revisionata, tagliandata, gomme nuove, bollata. € 5.000. Tel. .. meropelettra@gmail.com.

INNOCENTI LAMBRETTA 150 SPECIAL, 1962, colore bianco, conservata. € 5.000. Tel. 347 1595321 dopo le 21.00. studiorx.mangialardi@gmail.com.

ISOMOTO, 1954, terza serie, completo e funzionante, motore revisionato con targa e visura, serbatoio colore rosso/nero. € 1.300. Tel. 333 8758147.

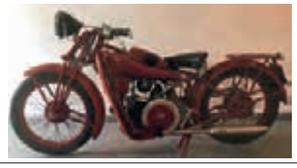
MALAGUTI 50 CC, conservato, motore Franco Morini 2 T, funzionante, con librettino, sportivo, modello raro. € 400. Tel. 328 9152518.

MOTO GUZZI 500 FALCONE TIPO "AMERICA", 1967, omologata ASI targa oro, molto bello, documenti regolari € 8.000, più Gilera 175 extra, restauro totale, documenti regolari € 3.000. Tel. 059 549226.

MOTO GUZZI GTS 500, 1937, documenti in regola, targa originale CO + 4 numeri, conservato ottimamente, motore in ordine, pronta all'uso, iscritta FMI, invio foto a richiesta. € 10.000 non tratt. Tel. 329 4743277. avvocatomarianisergio@gmail.com.

MOTO GUZZI NUOVO FALCONE, 1970, colore blu, 500cc, restaurata, targata, FMI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

MOTO GUZZI SPORT 14, 1929, perfettamente restaurata e circolante, completa di targa e documenti originali. € 26.500. Tel. 339 6767270. pedavio@libero.it.



MOTO MORINI 350 GT 1°SERIE, 1973, in perfetto stato di conservazione, ammortizzatori e carburatori revisionati, gomme e batteria nuovi, forcella revisionata e freni nuovi. € 5.500. Tel. 330 882503.

MOTO MORINI CORSARINO Z.Z., 1978, conservato, motore rimesso a nuovo, con libertino, modello raro, vero affare. € 1.000. Tel. 328 9152518.

MOTOBI 50 CC SCOOTER, 1968, modello raro, conservato, originale, marciante, con librettino, da esposizione. € 250. Tel. 328 9152518.

MV PULLMAN 125 CC 1° SERIE, 1953, targa in ferro a quattro numeri, libretto verde, foglio complementare e visura del P.R.A., cambio a 3 marce a mano, pneumatici 3.50 x 15", riverniciata. € 1.490. Tel. 349 6844119.

PARILLA 125 GT, 1952, iscritta ASI, unico proprietario, moto totalmente conservata in buono stato, targhe e libretto di prima immatricolazione, funzionante, documenti ok da passaggio. € 1.500. Tel. 339 4070270.

PIAGGIO APE, 1959, motoveicolo perfetto con documenti regolari. € 14.000. Tel. 335 6468789.

PIAGGIO APE MOTOCARRO, dispongo di un modello, ribaltabile, 422 cc, più altro Ape 170 cc con targhe MI. Tel. 338 9369456.

PIAGGIO VESPA 150 CC, 1956, modello "struzzo", restauro totale di alta qualità, come nuova, più altra Sprint Veloce 150, da restauro e altro materiale Piaggio. Prezzo affare. Tel. 338 9369456.

SERTUM VARI MODELLI, bicilindrico elastico anno '36, doc. ok, Batua 120, doc. d'epoca, , 250 3b restaurato, doc. ok, 250 S anno '59, completo, targa + vis., pezzi di ricambio vari, mozzi, balestre, marmitte, invio foto a richiesta, per chiusura attività. Tel. 328 7894109.

YAMAHA XT 600 - 43F, 1984, conservata, colore biancorosso, 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.

YAMAHA XT600 TENERÈ 34L, 1° serie costruita solo nel 1983, versione con regolazione del registro interno, avviamento a manovella, bauletto post., molto rara. A disposizione anche altro esemplare. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

VARIE

LIBRETTI USO MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depliants vendo. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www. manualimoto.com - luperini@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. Arichiesta anche a doppia accensione. In foto i rispettivi fronte e retro. Tel. 347 0069748 - 0521 842220.

PER ALFA 75 1600 CC CARBURATORI, 1987, albero di trasmissione, semiassi, asta comando cambio, strumentazione, fanali posteriori, volante, devoluti, radiatore, alternatore, alette parasole, pannello porta posteriore più accessori vari. Tel. 347 6433675.

PER ALFA ROMEO 164, porte, cofano anteriore e posteriore più fanaleria posteriore in ottime condizioni. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO 33 1300 I.E., 1990, motore completo con Km 88.0000, semiassi, pinze freno, cofani e porte, cristalli, mascherina, alzavetri elettrici, antifurto, pannelli porte, serrature, fascia catarifrangente, fanaleria più altri accessori. Tel. 347 6433675.

PER ALFA ROMEO DUETTO, 85/94, porte, cofani, paraurti, e altro materiale vario. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone, Duetto Osso di Seppia e Coda Tronca, ricambi vari di carrozz., di parti meccaniche e motori, compreso un cruscotto per seconda serie coda tronca più cerchi in lega. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA/DUETTO E GT, dispongo di 4 cerchi Borrani, dimensioni 165 x 14, più altri modelli di cerchi in lega. Prezzo dopo contatto. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER, paraurti, mascherine, lamierati vari, mecc. complete, motori: 1315, 106, 502, 526, 548, con relativi carburatori. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SS, vetri, profili rasavetro, serrature, ponte, cavo freno a mano, freni a disco e altro, più per A.R. spider 1300/1600 vetri porte, più cofano baule Sprint. Tel. 338 9369456.

PER CITROEN CX, dispongo di numerosi pezzi di ricambio di carrozzeria e meccanica compreso motore nuovi ed usati, il tutto visibile a Livorno. Tel. 320 2977951. r.miliani@alice.it.

PER DINO 2000 E 2400, dispongo di varie parti di motore, visibili a Riva del Garda. Tel. 336 452826.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

PER FIAT 500 F O 126, dispongo di un motore con elaborazione stradale. € 4.000. Tel. 347 1864338.

PER FIAT AR59 CAMPAGNOLA BENZINA, 1968, cambio, differenziale completo, balestre, vetri parabrezza, albero di trasmissione, calotte stagne nuove più accessori e minuteria varia. Tel. 347 6433675.

PER FIAT TOPOLINO A, primissima serie, dispongo di 1 cerchio con bordo, già sabbiato e dato il fondo, ok, anno '36-'38 ribattuto non saldato. € 100. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO B-C, cerchi Fergat, molto belli, sanissimi e introvabili. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1992, libretti uso e manutenz., cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina in italiano o in inglese, originali o copie rilegate, per alcuni modelli anche su CD-ROM. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

PER LANCIA APPIA III SERIE, '59/'63, dispongo di un cofano anteriore e di un radiatore. € 250. Tel. 360 332320.

PER LANCIA FULVIA COUPÈ, '65/'75, pannello di alluminio per porta dx, nuovo. € 100. Tel. 360 332320.

PER LANCIA FULVIA COUPE' I SERIE, dispongo di un motore più cambio (leva lunga), numero di matricola 818 22xxxxxxx, più altri ricambi d'epoca originali usati. Tel. 340 3240839. cinzialzz@libero.it.

PER MG B 1800 CC, dispongo di un cambio con overdrive, motore semicompleto e testata. Tel. 345 3434812.

VARIO MATERIALE MOTO, dispongo di un sidecar e molti altri ricambi e documentazione per moto Indian e altre marche. Tel. 339 6616415.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCO

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

JAGUAR E TYPE FHC II°SERIE, '69-'71, solo originale o perfettamente restaurata, LHD, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

PER ALFA ROMEO SPIDER VELOCE 2000, 1980, due blocchi di stop/ancoraggio per cinture di sicurezza a 3 punti di marca Britax Sabelt Torino (dicitura stampata sulla targa argentata nel blocco di plasica nera. Il pulsante di rilascio è di colore rosso con la scritta "press". Tel. 333 6312947. lcnmezzetta@gmail.com.

PER LANCIA AUGUSTA BERLINA STANDARD, 1936, cerchi ruota, luce interna, meccanismo porta targa posteriore, interruttore frecce, fissaggi ruota di scorta posteriore più altri accessori. Tel. 347 6433675.

LIBRERIA ASI

NOVITÀ

LANCIA DELTA - GRUPPO A - VOLUME1 € 49.00

Sergio Remondino - Sergio Limone - Pag. 272 - Formato 24x30 cm - Copertina cartonata - 230 foto a colori e b/n, 4 spaccati e 5 disegni tecnici - Testi in italiano e inglese.

La Lancia Delta Gruppo A è una delle vetture da corsa più vincenti di tutti i tempi. Un mito, che ha raccolto 46 successi in gare di Mondiale Rally e conquistato sei titoli Costruttori consecutivamente, più quattro titoli iridati Piloti con Biasion e Kankkunen. Un elogio del made in Italy che non può e non deve cadere nel dimenticatoio e che l'ASI ha deciso di celebrare con due volumi scritti da Sergio Remondino, firma storica del settimanale Autosprint ed autore di vari libri a tema rallistico.
Nel primo volume, arricchito dalla prefazione di Miki Biasion, vengono ripercorse le gesta sportive della Delta Gruppo A, con le relative schede tecniche ed i disegni in trasparenza di tutte le versioni. Corredano questa parte le bellissime ed esclusive immagini originali di Actualfoto. Poi, ad arricchire ulteriormente l'opera, c'è una seconda parte relativa ai test ed agli sviluppi scritta da uno dei principali artefici dei successi Delta, l'ingegnere Sergio Limone. Il progettista torinese rivela una serie di informazioni fino a ieri ancora segrete, con un testo esauriente e ricco di particolari inediti scritto a quattro mani con Luca Gastaldi. Completano questa sezione del primo volume le rarissime immagini scattate all'epoca dallo stesso Limone ed un documento unico: la lista completa di tutte le Delta realizzate all'Abarth, con tutte le informazioni relative ad ogni esemplare.

NELLE PAGINE ASISHOP DELLA RIVISTA TROVERETE IL MODULO D'ORDINE

La Manovella
ORGANO UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

❑ **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

CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

❑ **Abbonato** ❑ **Socio ASI** tessera ASI n°..... ❑ **Non abbonato**

Marca ..... modello ..... anno .....

Descrizione (massimo 250 caratteri).....

.....

.....

.....

Prezzo .....

Nome e Cognome ..... Città .....

TELEFONO (indispensabile) .....

E-MAIL .....

PAGAMENTO: con assegno o bollettino c/c postale **n. 2265863** intestati a **GRAF ART s.r.l.**

per un importo di € ..... per n. uscite .....

SPEDIRE ASSEGNO O RICEVUTA POSTALE IN UNICA BUSTA CON CEDOLA PUBBLICAZIONE ED EVENTUALE FOTO
Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.

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

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione**.
  E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso.
  Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto**: per la prima uscita € **17,00** per le ripetizioni successive, purchè commissionate contemporaneamente € **6,00.**
- **Per gli operatori del settore e privati:**
  La tariffa per un annuncio di solo testo è di € **14,00,** e di € **9,00** per le successive ripetizioni commissionate contemporaneamente.
  La tariffa per gli annunci con fotografia è di € **30,00** per la prima pubblicazione e di € **12,00** per le successive.
- La cedola con il testo e l'eventuale fotografia vanno inviati a **Graf Art s.r.l.** - V.le delle Industrie 30 - 10078 Venaria (TO), accompagnate dall'assegno o dalla ricevuta del versamento su conto corrente. Testi e fotografie non verranno restituiti.
- L'editore **non risponde** per le copie smarrite dal servizio postale nè per quelle i cui indirizzi non siano compresi nell'indirizzario ASI. Le copie della rivista non pervenute, si possono richiedere direttamente a Graf Art i cui dati sono riportati a piede pagina.

La Manovella non è responsabile della veridicità e della provenienza degli annunci di compravendita e si riserva la possibilità di non pubblicare quelli poco chiari o incompleti (n° tel, fax, e-mail).

La tariffa scontata per le ripetizioni è applicabile solo se abbinata alla prima richiesta di pubblicazione.

ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE

Tutti i soci A.S.I. si abbonano al momento del versamento della quota associativa. I non soci, possono richiedere l'abbonamento nel seguente modo:

Nome..... Cognome.....

Via..... CAP..... Città.....

METODI DI PAGAMENTO: a pagamento eseguito, inviare **ricevuta di pagamento**, con i dati per la spedizione (via fax o via e-mail)

- **ASSEGNO** INTESTATO A GRAF ART S.R.L.
- **VERSAMENTO** SU C.C.P. 2265863 INTESTATO A GRAF ART SRL
- **BONIFICO BANCARIO** IBAN IT 03 B 07601 01000 000002265863

Causale: Abbonamento La Manovella. Avranno diritto a ricevere 12 numeri (un anno) dal momento del ricevimento dell'importo dell'abbonamento.

Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00** - Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00**
Usa ed altri continenti **USD.** € **180** - Via aerea **USD** € **240** - **Arretrati**: Italia: € **11,00** cad. copia - Estero: € **18,00** cad. copia.

Sono disponibili i raccoglitori per custodire i 12 numeri dell'anno, il cui prezzo è di € 15,00 cad.+ € 7,00 per la spedizione.

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

DUCATI ELECTRONIC

TUTTO Lambretta INNOCENTI

2 MITI ANCORA INSIEME

Da 10 anni l'unica Accensione ad anticipo variabile di SERIE!

Il minimo dei componenti per avere il massimo dell'affidabilità!

«Quello che non c'è non si rompe»

Henry Ford

Brevetto:

Stratos

ENGINEERING

Made in Italy distribuito da: Tuttolambretta e Scooterthefero — per L'Inghilterra distribuito da: Scootopia

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL e-208: Emissioni di CO_2: 0 g/km (WLTP) - Autonomia: 340km (WLTP). 208: Consumi ciclo combinato (l/100 km): da 3,2 a 4,5. Emissioni CO_2 (g/km): da 85 a 103. 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. I dati possono variare secondo le condizioni effettive di utilizzo e in base a diversi fattori. Maggiori info su peugeot.it