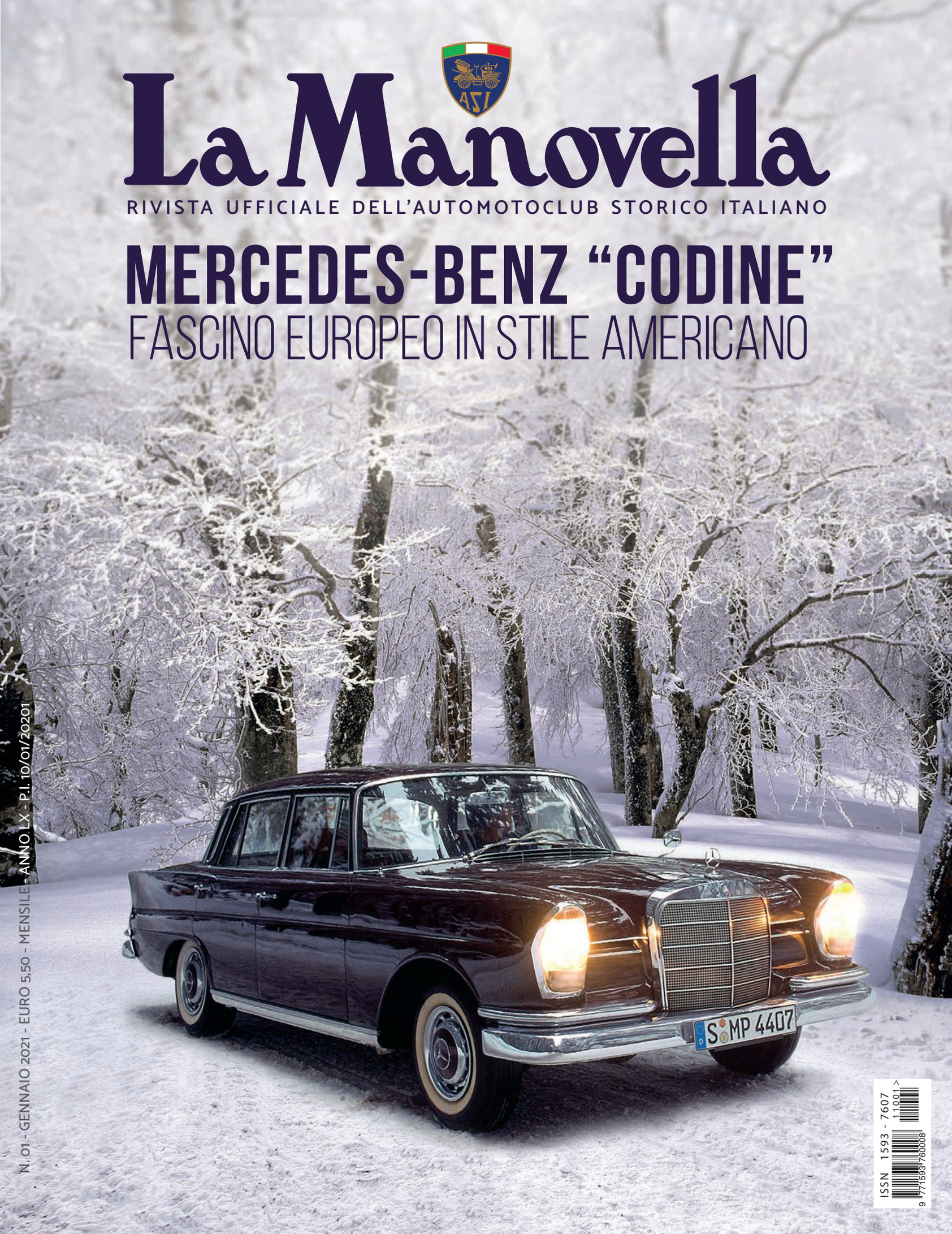
La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

MERCEDES-BENZ "CODINE"

FASCINO EUROPEO IN STILE AMERICANO



N. 01 - GENNAIO 2021 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LX - P.I. 10/01/2021

ISSN 1593 - 7607

happy new year

CLASSIC CAR CLUB NAPOLI

Federato ASI

1° in Italia

25 primati

17 manovelle d'ORO

... un'insuperabile passione !

EVENTI A CALENDARIO MANIFESTAZIONI ASI 2021

MOMENTI DI CULTURA

22-25 aprile - Tour della Penisola – XXII Edizione

MANIFESTAZIONI CLUB - GITA SOCIALE

1 maggio - Gran Premio Napoli - Circuito di Posillipo
XXIV Rievocazione Storica

TROFEI - TURISTICHE CON PROVE

18-25 luglio - Il Triangolo d'Oro – XXIV Edizione – Ischia

MANIFESTAZIONI CLUB - TURISTICHE SENZA PROVE

23-26 settembre - Mille Km dei Tre Mari del Sud - II Edizione

GITE SOCIALI CLASSIC CAR CLUB NAPOLI

24 gennaio - Abbazia di Montecassino (FR) - Gita sociale
27 febbraio - Sessione di Verifica Omologazione Auto e Moto
21 marzo - Sulla Riviera di Ulisse - Gaeta (LT) - Gita sociale
11 aprile - Motoraduno di Primavera - Baia - Monte di Procida - Sulle due ruote
14-16 maggio - Guardando la 1000 Miglia via Roccaraso
2-6 giugno - Ischia in Rosso – XIX Edizione – Ischia - Raduno Ferrari
20 giugno - La Città delle Cantine - Gita sociale
10 ottobre - XVIII Ed. Tutti in Pista "Challenger Clubs"
30 ottobre / 2 novembre - Argento Porsche - Sorrento/Positano/Amalfi/Capri
13 novembre - Sessione di Verifica Omologazione Auto e Moto
14 novembre - Domenica al Monte Faito - Vico Equense - Gita sociale
5 Dicembre - Auguri di Natale

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° 01 - GENNAIO 2021 La Manovella

FOTO DI COPERTINA

34 MERCEDES BENZ W111/W112
American beauty
di Luca Marconetti

REGINE DEI RALLY
Opel Ascona, emozioni e spettacolo
di Roberto Valentini **22**

58 VERSO IL CENTENARIO
Moto Guzzi:
Arriva il bicilindrico
di Franco Daudo

44 MOTOBI SPRING LASTING
Primavera a due ruote
di Matteo Comoglio

50 PORSCHE 356 B 2000 GS CARRERA
Raschietto a tre punte
di Elvio Deganello

58 SCUDERIE FERRARI
Ferrari di corsa: le scuderie del cavallino
di Franco Carmignani

NEWS

EDITORIALE *di Roberto Valentini* **03**
Tra senso di responsabilità ed esportazione di cultura

LETTERA DEL PRESIDENTE *di Alberto Scuro* **05**
Il nostro modello, la nostra forza...

ASIPRESS **06**
Notizie dall'ASI

IN PRIMO PIANO **12**
Collezione ASI Bertone:
storia e cultura anche in Russia

ATTUALITÀ **16**

PEUGEOT TYPE 14 **64**
Come si guidava 120 anni fa - *di Lorenzo Morello*

STEYR-PUCH 4x4 **70**
Haflinger e Pinzgauer, i cavallini austriaci
di Luca Marconetti

EVENTI INTERNAZIONALI **82**
L'uomo che ha sconfitto i giganti - *di Paolo Conti*

LUTTI **86**
Lele Pinto, campione di rally e di signorilità
di Roberto Valentini

SUL FILO DELLA MEMORIA **90**
Il campione che unì l'Italia in moto
di Danilo Castellarin

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

Il primo amore non si scorda mai, rinasce il Raid Reggio Calabria-Milano **92**

CULTURA **94**
"I Conti del futuro"

I club triveneti tutti insieme per ricominciare **95**

Circuito Storico Santa Marinella: premio "La dolce vita" alla Bugatti T13 **96**

Eleganza senza tempo sui green **98**

NAUTICA **100**
Elegante motonautica a Villa d'Este
di Gian dell'Erba

Gran finale per il CAEM Scarfiotti **102**

Sette volte Etnasprint **103**

IN LIBRERIA **104**

Il Cacciatore di Sogni

Dagli anni ‘80 fino all’era digitale: facciamo due parole con Carlo Alberto Venosta

Cosa muove un “**cacciatore**”? Lo chiediamo a **Carlo Alberto Venosta**, veterano (più di trent’anni di onorata carriera) ed **esperto** nella valutazione di vetture **classiche**, **sportive** e **Youngtimer**, oltre che di restauro.

Una splendida **Porsche 911 T** *targa del* **1973** *attualmente in restauro nell’officina di Carlo, nel Lodigiano.*

Carlo - “Cosa muove un cacciatore? So rispondere per quanto riguarda esclusivamente il **mio modo di cercare**. Si ragiona troppo sul breve periodo, che è un controsenso rispetto alle dinamiche su cui si basa questo mercato affascinante. Ritengo che il solo fiuto per un affare arrivi dopo rispetto a quanto mi fa battere il cuore un certo veicolo... alla **leggenda** che ha, a quello che lo lega alla **cultura di un’epoca storica**. I veri affari, spesso, sono dove nessuno guarda.”

Il pubblico di Auto e Moto d’Epoca 2020 e la stampa di settore ha notato le tue due ***Renault Clio 3000 V6*** *(Phase 1 e Phase 2): le* ***Youngtimer****, in generale, sono un buon segmento in cui muoversi?*

Carlo - “Assolutamente si, vale però la medesima regola d’oro: la storia e la cultura intorno ad un veicolo ne creano la leggenda, la sua unicità ne fa il prezzo, la sua cura lo rende affare. E’ per quello che ho lavorato tanto anche nel **restauro e mi circondo solo di professionisti** che provano il mio stesso amore verso queste creazioni geniali. Per rimanere sulle vetture giovani, so dove puntare... ma non posso dirlo a tutti!”

Il 2020, così bizzarro, è stato un ***danno*** *o una* ***fortuna****?*

Carlo - “In generale, questo mercato vive delle sue regole che vanno al di là di quello che succede: per me il 2020 è stato un anno di **scelta**, dove ho preso il mio tempo per studiare il **mondo digitale**, sviluppare un **nuovo sito web**, un’immagine che mi possa rappresentare e sicuramente avvicinarmi a generazioni che hanno perso un po’... il piacere della bella vita e dell’avventura per come la vedo io. Non so dove mi porterà, appunto, questa avventura nuova, ma so anche che **il bello non è nella destinazione ma nel viaggio stesso**!”

Grazie, Carlo, per la chiacchierata: lasciamo ai Lettori i tuoi link!

sito web | carloalbertovenosta.it
facebook | facebook.com/carlo.venosta
instagram | instagram.com/carlovenosta
email | auto@carloalbertovenosta.it

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, Conti, Daimler-Benz, Lopresto, ASDEC, ADI, Archivio Carmignani, Ferrari, Goodyear

Hanno collaborato
Umberto Anerdi, Franco Carmignani, Danilo Castellarin, Matteo Comoglio, Paolo Conti, Franco Daudo, Mario Da Costa, Elvio Deganello, Gian dell'Erba, Enzo Fornaro, Luca Gastaldi, Pierluigi Griffa, Luca Marconetti, Alessandra Morandini, Lorenzo Morello

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

TRA SENSO DI RESPONSABILITÀ ED ESPORTAZIONE DI CULTURA

Tutti noi ci siamo augurati, nell'inusuale intimità delle feste di fine anno, che il 2021 possa essere un anno di ricostruzione e sviluppo dopo un 2020 segnato profondamente dalla pandemia, che ha portato lutti e un significativo cambiamento nel nostro stile di vita.

Uno stile di vita che prevede la condivisione della nostra passione e della nostra cultura del motorismo storico con tutti attraverso le numerose manifestazioni che vengono organizzate sul territorio nazionale portando un significativo apporto economico legato al turismo e ai servizi. Una condivisione che l'Automotoclub Storico Italiano ha portato a un livello sociale più elevato, attraverso numerose iniziative di solidarietà promosse su tutto il territorio nazionale dai Club e, su scala nazionale, dall'ASI stesso. I Club hanno risposto con grande slancio e, riducendo la normale attività organizzativa legata alle manifestazioni, hanno impegnato le loro energie nel campo della solidarietà, con tantissime iniziative concrete.

Una concretezza che ha portato alla creazione della task force dei medici dell'ASI, che ha come scopo la promozione della buona salute anche nell'ambito del motorismo storico, promuovendo campagne di prevenzione presso i Club e durante gli eventi.

La professione medica è particolare: chi la intraprende la considera una missione. E così anche un medico della nostra task force, Wilmer Boscolo si è prodigato con i suoi pazienti fino a restarne contagiato e a perdere la vita per il Covid 19. Aveva 68 anni e, in un periodo così difficile aveva scelto di continuare la professione di medico di famiglia a Porto Tolle, figura di riferimento per i pazienti disorientati dalla pandemia. I suoi colleghi ricordano la sua abnegazione: "nonostante avesse patologie pregresse, si è speso fino all'ultimo per assistere i suoi pazienti". Molti di noi lo ricordano nelle manifestazioni al volante delle sue storiche, in particolare con la sua Innocenti Mini Cooper, con la quale disputava gare di regolarità.

Succede anche questo nella grande comunità dell'ASI, rispettosa delle regole e pronta alla solidarietà, in attesa che si possa tornare alla normalità. Nel frattempo si può vivere in modo un po' più personale la passione, dedicandosi alle cure e al restauro del proprio veicolo.

Per il suo utilizzo la FIVA ha emanato una serie di linee-guida per il suo corretto inserimento nella circolazione attuale e, tra i suggerimenti, c'è il mantenimento in perfetta efficienza dello stesso e alcuni consigli di guida, mirati alla sua conservazione.

Dobbiamo essere consci di possedere un pezzo di storia, che in molti casi ha un'implicazione artistica. Sempre più il design applicato all'automobile è considerato arte. Ne è una prova la mostra "Concept Cars: La Grande Bellezza" allestita al Museo Erarta di San Pietroburgo in Russia, nella quale sono stati esposti 6 prototipi della Collezione ASI Bertone, oltre a una serie di informazioni iconografiche per illustrare la storia del design italiano in questo campo, da Mario Revelli di Beaumont a oggi. Ed è per noi motivo di orgoglio scoprire che nelle teche della prestigiosa sede espositiva, sono mostrate anche alcune copie de La Manovella contenenti articoli su Bertone.

Roberto Valentini

Prima della sottoscrizione leggere il Set Informativo su unipolsai.it

UNIBOX: IL DISPOSITIVO AUTO CHE TI PORTA DENTRO IL FUTURO. SALI A BORDO.

Miglioriamo la tua vita con soluzioni innovative e servizi altamente tecnologici.
Come la polizza auto con Unibox: già scelta da 4 milioni di italiani.

Con la polizza KM&Servizi hai Unibox, il dispositivo satellitare di UnipolSai collegato 24h su 24 a una centrale operativa che in caso di guasto o incidente ti assiste e se serve ti manda carro attrezzi e soccorsi. E in più ti fa risparmiare sulla polizza in base a come e quanto guidi.
UnipolSai Assicurazioni. Sempre un passo avanti.

UnipolSai ASSICURAZIONI

Fai un preventivo nelle nostre 2.500 agenzie e su unipolsai.it

IL NOSTRO MODELLO, LA NOSTRA FORZA...

Cari Amici,
mai come questo inizio d'anno gli auguri verso le prospettive personali e comuni che ci attendono sono più sinceri ed affettuosi.
Mai come questo inizio d'anno la consueta lettera di apertura della nostra rivista mi fa sentire la responsabilità di misurare bene le parole ed infondere la fiducia e la speranza che ci meritiamo.
Gennaio è un mese di metà percorso per le nostre vite professionali, per l'iter scolastico dei nostri figli e, sotto certi aspetti, anche per le nostre attività associative e ricreative; è infatti la pausa estiva a farci comunemente percepire una più reale e prolungata vera interruzione dei nostri ritmi abituali, nonostante in estate si permanga nell'anno corrente.
Per me quest'anno è particolare e vi spiegherò perché; forse non per tutti è così ma da molti amici e conoscenti ho riscontrato lo stesso modo di sentire. Quest'anno e questo inizio d'anno ha per tutti noi, e più in generale per il Paese, un significato diverso; questo inizio d'anno porta nuove speranze e anche nuove certezze per il futuro; lo sviluppo del vaccino che permetterà di contrastare la crisi sanitaria vissuta, la fiducia nella ripresa progressiva di un ritmo di vita più normale e anche più libero ci accompagna; non ci illude e non ci deve fare abbassare la guardia ma ci infonde legittimamente un senso di minor timore per le prospettive che riusciremo pian piano a recuperare e a ricostruire per noi e i nostri cari.
Un pensiero doveroso deve correre a chi non c'è più ed un sentimento di solidarietà deve continuare ad animarci verso i più soli, i più deboli e chi è in difficoltà economiche ma resta in noi la forza e l'entusiasmo verso ciò che sappiamo attenderci oltre ogni difficoltà.
Ecco perché, in questa occasione particolare di inizio d'anno scelgo di non ripercorrere retoricamente le tante cose comunque fatte dalla nostra Federazione nell'anno difficile appena concluso; mi affiderò per questo all'annuario che verrà pubblicato e distribuito per rinnovare con voi i successi condivisi e i risultati prodotti.
Allo stesso modo rinvierò ogni facile e scontata dichiarazione d'intenti degli obiettivi che vogliamo raggiungere nel prossimo anno, sui quali vi assicuro siamo già impegnati senza risparmio, perché insieme al Consiglio Federale abbiamo deciso che avremo ancora più occasioni per confrontarci e condividere con tutti voi i percorsi e i vantaggi attesi dai nostri sforzi durante tutto l'anno.
In questo Gennaio, a cui tutti noi dobbiamo riservare un significato particolare ed un valore più positivo rispetto agli ultimi mesi passati, io percepisco una responsabilità maggiore; la responsabilità di condividere con voi un rinnovato senso di comunità e di vita in generale.
Io credo infatti che, dopo questa complessa e difficile esperienza emergenziale, per poter continuare a sostenere con determinazione che rappresentiamo un segmento della società che ha piena dignità e merita attenzione e rispetto, noi per primi, dovremo valorizzare di più la nostra consapevolezza che in assenza di un senso di comunità unita e più ampia, anche il motorismo storico rischia di perdere valore, di limitarsi ad un privilegio fine a se stesso, pieno di cultura tecnica ma privo di cultura storica, sociale e associativa.
A questo scopo proporrò tra l'altro d'incrementare anche le nostre attività di sensibilità e solidarietà sociale, associandole ove possibile con le iniziative culturali e ricreative, anche a livello dei singoli territori, affinché ASI venga percepita e sia concretamente sempre più una realtà che vive all'interno delle comunità e non a prescindere da essa.
Ecco allora che la mia lettera di Gennaio costituisce una riflessione ed un'esortazione, di cui io per primo cercherò di rappresentare un risvolto concreto, nei fatti e nelle relazioni interne alla Federazione ed in quelle con le Istituzioni, per ricercare in noi stessi e negli altri più umanità e più senso di vicinanza.
Gennaio è per me, e spero per molti altri, un inizio per essere migliori, più capaci di comprendere il prossimo, pionieri di un nuovo modello culturale che permetta nel tempo alle nuove generazioni di riconoscersi e di affrontare meglio le criticità che la vita presenterà loro.
Il motorismo storico è la nostra legittima e meritata passione e come tutte le passioni anch'esso diventerà sempre più forte attraverso gli esempi che sapremo proporre, anche al di fuori della nostra Associazione.
Questo è l'augurio che vi rivolgo e che faccio anche a me stesso; questa è la via che io cercherò di percorre di più e spero di trovarvi tutti sulla medesima strada.
Un caro saluto e un abbraccio a tutti voi, ed alle vostre famiglie, perché quest'anno vi renda tutto ciò che desiderate.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

RICCARDO ZAVATTI
ASI PUNTO DI RIFERIMENTO DEL MOTORISMO STORICO

La passione per le auto e per gli sport motoristici in generale ha sempre accompagnato la mia vita sin dal lontano 1968, anno in cui acquistai il mio primo Autosprint che ancora conservo.

Da allora questa passione è con me e penso sia il combustibile indispensabile per darmi l'energia necessaria per svolgere al meglio il ruolo che attualmente ho come consigliere ASI.

Il percorso che mi ha portato a diventare consigliere federale nasce con un lungo apprendistato all'interno di un club importante quale è l'Officina Ferrarese: qui per 15 anni come consigliere e poi per i successivi 15 anni come presidente ho avuto - e ancora oggi ho - la fortuna di conoscere da vicino e di fare parte del mondo del motorismo storico.

A questa storia di passione motoristica è doveroso aggiungere una storia di passione professionale: per 15 anni sono stato direttore generale di una azienda strategica per la mia città.

Il mix di esperienze maturate in ambiti diversi, assieme all'umiltà che mi ha sempre contraddistinto, le ho messe a disposizione dell'ASI.

In questo momento storico è infatti di fondamentale importanza poter contare su responsabilità, capacità di gestire problemi organizzativi nonché questioni tecniche e fiscali ma soprattutto è indispensabile poter contare su impegno e passione per il settore.

La pandemia e la crisi economica che ne conseguirà hanno di fatto impedito la possibilità di organizzare manifestazioni, sedute di omologazione, convegni e altre attività che sono il principale collante per i nostri soci.

Tutti questi fattori negativi sono stati affrontati dal Consiglio Federale grazie ad un impegno continuo e, usando sistemi tecnologici, vi sono stati appuntamenti settimanali in cui il costante scambio di punti di vista, progetti e idee hanno permesso di perseguire, nonostante tutto, il nostro comune scopo: rendere l'Automotoclub Storico Italiano l'unico punto di riferimento degli appassionati del motorismo storico.

Il mio sogno - che non è nel cassetto ma sul tavolo, pronto per essere condiviso e realizzato - è riuscire a ottimizzare sempre di più il lavoro della Segreteria ASI, in modo da velocizzare ancor di più le pratiche e limitare al massimo gli inevitabili disguidi. In questo modo potremmo anche concentrare ogni risorsa ed energia su iniziative che possano rendere i soci orgogliosi di appartenere alla nostra federazione.

MARTINI RACING

sparco®

THE LEGEND IS BACK

DISCOVER THE HERITAGE COLLECTION

#IAMSPARCO

SPARCO-OFFICIAL.COM

ASI CIRCUITO TRICOLORE

DIECI EVENTI PER PROMUOVERE TURISMO E CULTURA

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.

GLI APPUNTAMENTI DI "ASI CIRCUITO TRICOLORE 2021"

EVENTI AUTO

23-25 aprile
"Gran Premio di Bari" (Old Cars Club)
21-23 maggio
"Coppa della Perugina" (Club Auto Moto d'Epoca Perugino)
8-13 giugno
"Giro di Sicilia" (Veteran Car Club Panormus)
17-20 giugno
"Leggenda di Bassano" (Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca)
25-27 giugno
"Vernasca Silver Flag" (Club Piacentino Auto d'Epoca)
2-4 luglio
"Circuito di Avezzano" (Abruzzo Drivers Club)
3-5 settembre
"Settimana Motoristica Bresciana" (Musical Watch Veteran Car Club)

EVENTI MOTO

30 luglio-1 agosto
"Palio del Golfo e Sidecar" (Club Auto Moto Storiche La Spezia)
28-29 agosto
"Circuito del Chienti e Potenza" (Circolo Auto Moto d'Epoca Marchigiano)
1-3 ottobre
"Giro Motociclistico di Sicilia" (Club F. Sartarelli e club siciliani)

BANDO PER COMPOSIZIONE DELL'INNO ASI

L'Automotoclub Storico Italiano lancia un bando la composizione del proprio inno musicale ufficiale! Si rivolge ai giovani compositori (massimo 35 anni) con inclinazioni artistiche musicali, anche senza preparazione accademica o Diploma di Laurea di Conservatorio. L'inno sarà utilizzato per accompagnare i momenti e le iniziative istituzionali dell'ASI.

Ogni genere musicale è ugualmente apprezzabile e può concorrere alla composizione dell'inno ASI. Può essere prevista anche una parte cantata, l'accompagnamento di un coro o qualsiasi altra modalità musicale, purché l'inno richiami i valori fondanti dell'Automotoclub Storico Italiano e che sia in linea con gli scopi e le attività dell'ente. I sentimenti e i valori che muovono l'ASI sono la passione, la condivisione, l'amore per la cultura del motorismo. È ammessa la facoltà per i concorrenti di partecipare singolarmente o in gruppo. In caso di partecipazione in forma associata, tutti i partecipanti all'esecuzione dell'inno vincitore saranno egualmente ritenuti vincitori.

Modalità di partecipazione sul sito **www.asifed.it.**

AVVIATE LE SELEZIONI PER IL "GP DAYS 2021"

NELL'ANNO DEL CENTENARIO DELLA MOTO GUZZI SARÀ CELEBRATA LA FIGURA DI GIORGIO PARODI, AVIATORE E IMPRENDITORE GENOVESE COFONDATORE DELLO STORICO MARCHIO DELL'AQUILA

Nel 2021 verranno festeggiati i 100 anni della Moto Guzzi, nelle cui origini spicca la figura del genovese Giorgio Parodi, cofondatore, nel 1921, della celebre Casa motociclistica insieme a Carlo Guzzi. Parodi verrà celebrato con l'evento "GP Days 2021" in programma dal 14 al 16 maggio prossimo a Genova e organizzato dalla Fondazione Giorgio Parodi. La manifestazione si concretizzerà anche attraverso l'impegno dell'Automotoclub Storico Italiano che selezionerà 100 Moto Guzzi per una speciale rassegna e altre attività dedicate alla storia del Marchio. Le istituzioni liguri, con in testa il Comune di Genova insieme all'Aeronautica Militare e all'Associazione Arma Aeronautica genovese, hanno inteso identificare Giorgio Parodi quale significativa figura di riferimento istituzionale. Aerei e motociclette promettono di rendere davvero unico il "GP Days 2021" dedicato all'aquila dorata, che Parodi portò sempre orgogliosamente con sé, sia in volo sia sulle piste motociclistiche di tutto il mondo.

L'ASI ha iniziato le selezioni delle Moto Guzzi dotate di Certificato di Identità, invitando i Tesserati ad inviare le proprie richieste di partecipazione: sul sito www.asifed.it è possibile scaricare il programma dell'evento e l'apposita scheda di candidatura, che dovrà pervenire in segreteria entro il 31/3/2021.

In seguito alla selezione del motoveicolo, il richiedente riceverà conferma dalla Segreteria ASI e potrà quindi completare la propria iscrizione con le seguenti modalità e condizioni: il "GP Days 2021" nasce come occasione per dare sostegno al reparto di Medicina Fisica e Riabilitazione dell'Istituto Giannina Gaslini di Genova e, a questo scopo, l'Associazione Giorgio Parodi organizzatrice dell'evento raccoglie semplici ma preziose donazioni dai partecipanti: 22,50 euro, 10 dei quali a beneficio del reparto, 2,50 euro a copertura delle spese amministrative di gestione bancaria e il restante a parziale sostegno delle spese organizzative.

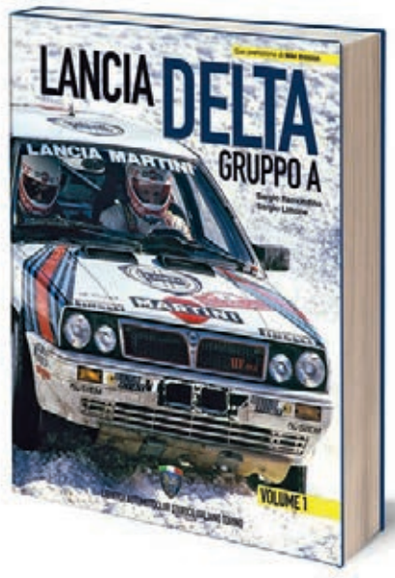
BAGNOREGIO, CON IL MUSEO TARUFFI, ENTRA IN "CITTÀ DEI MOTORI"

Casa Civita e Museo Taruffi insieme per potenziare l'offerta turistica e culturale di Bagnoregio, in provincia di Viterbo. È stata siglata una convenzione tra la partecipata del Comune di Bagnoregio e l'Associazione Piero Taruffi federata ASI, che ha come obiettivi l'aumento della permanenza dei flussi turistici e della presenza dei turisti nel centro storico del paese. Presenti alla firma dell'accordo il sindaco di Bagnoregio Luca Profili, l'assessore Sabrina Crosta, l'amministratore unico di Casa Civita Francesco Bigiotti, il presidente dell'Associazione Piero Taruffi Fabrizio Verzaro, e il direttore del Museo Taruffi Flavio Verzaro. Il Museo Taruffi, con la sua importante collezione di auto d'epoca, rappresenta una interessante attrazione che Casa Civita intende valorizzare al massimo con azioni e interventi nell'ambito della comunicazione e della promozione diretta presso le biglietterie di Civita.

Particolarmente interessante è anche l'ubicazione del Museo, nel centro di Bagnoregio, che Casa Civita intende mettere a frutto per raggiungere l'obiettivo di portare e trattenere i turisti in questa parte del territorio finora marginalmente interessata dallo sviluppo turistico. Recentemente, inoltre, Bagnoregio è entrato nella rete dell'Associazione Città dei Motori. Un ingresso prestigioso reso possibile proprio dalla presenza del Museo Taruffi, che mette il comune della Tuscia nella condizione di conquistare ulteriori flussi turistici legati alla passione per i motori e agli eventi del settore.

BOOKSHOP

LE ULTIME USCITE



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.

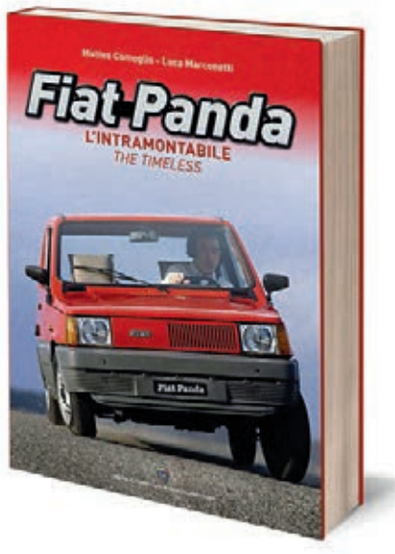
La Lancia Delta Gruppo A è una delle vetture da corsa più vincenti di tutti i tempi. Un mito, che ha raccolto 46 successi in gare di Mondiale Rally e conquistato sei titoli Costruttori consecutivamente, più quattro titoli iridati Piloti con Biasion e Kankkunen. Un elogio del made in Italy che non può 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.

FIAT PANDA - L'intramontabile € 40,00

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.



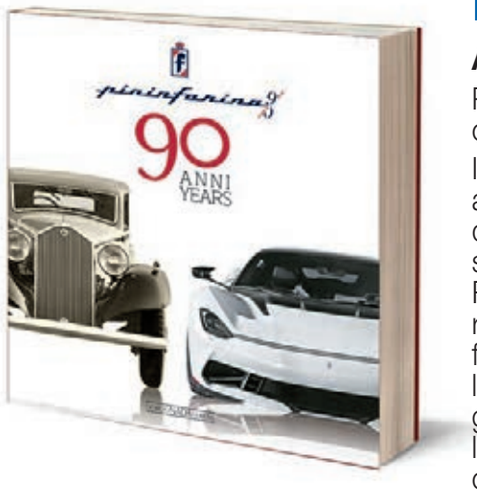
LOUIS CHIRON € 49,00

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.

IL BOOKSHOP CONSIGLIA



PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS

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

AA.VV.

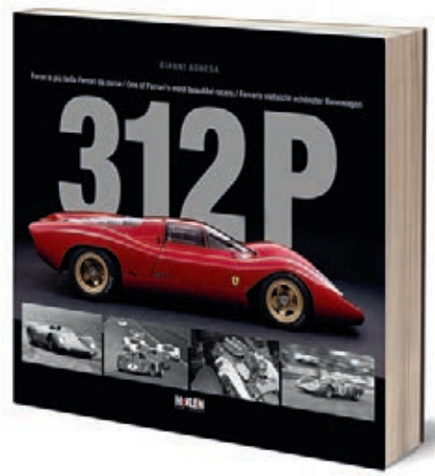
Pag. 528 - Formato 26x28.5 cm - Foto 515 in b/n e 304 a colori - Cartonato con sovraccoperta - Testo italiano-inglese.

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)

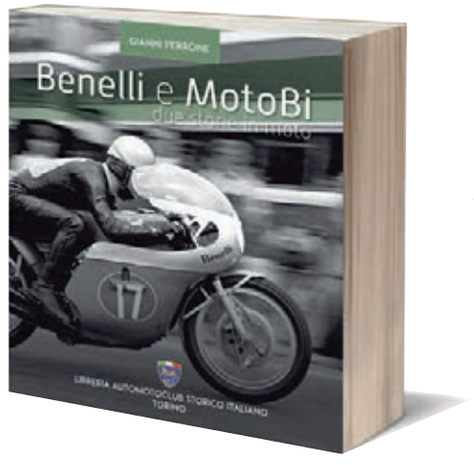
Gianni Agnesa



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.



BENELLI e MOTOBI Due storie in moto

~~€ 27.00~~ **€ 22.95**

Gianni Perrone

Pag. 200 - Formato 24x28 cm - Foto a colori e in b/n.

Benelli e MotoBi, due Case finalmente riunite in un unico volume dedicato al racconto della loro storia sportiva, indubbiamente una delle più affascinanti nel firmamento motociclistico. Come solo i grandi hanno saputo fare, la Benelli ha legato la sua immagine a un motore, il monocilindrico monoalbero comandato da una cascata di ingranaggi che negli anni Trenta non ebbe avversari nella popolare classe 175. Cresciuto a 250 e passato alla distribuzione bialbero, il motore Benelli raggiunse l'apice del suo sviluppo nel dopoguerra, portando Dario Ambrosini al titolo mondiale nel 1950. Dieci anni dopo, l'evoluzione tecnica dei motori da Gran Prix richiedeva un maggior frazionamento e alla Benelli non esitarono a progettare e realizzare uno sbalorditivo quattro cilindri che affinato anno dopo anno non solo consentì al pilota australiano Kelvin Carruthers di conquistare il titolo mondiale nella classe 250 nel 1969, ma maggiorato a 350 e poi a 500, riuscì a sfidare, spesso vincendo, le formidabili MV Agusta nelle classi più prestigiose.

Da sinistra, Porsche Karisma, Alfa Romeo Bella e Chevrolet Corvette Ramarro.

COLLEZIONE ASI BERTONE:
STORIA E CULTURA ANCHE IN RUSSIA

NEL PIÙ IMPORTANTE MUSEO PRIVATO D'ARTE CONTEMPORANEA DELLA RUSSIA, L'ERARTA DI SAN PIETROBURGO, SONO STATE ESPOSTE SEI CONCEPT CAR DELLA COLLEZIONE ASI BERTONE NELL'AMBITO DELLA RASSEGNA "LA GRANDE BELLEZZA"

Con l'acquisizione della Collezione Bertone avvenuta ormai cinque anni fa, l'ASI ha voluto dare un forte segnale non soltanto di preservazione e cura di un patrimonio che non doveva assolutamente andare disperso e depauperato, ma anche che le espressioni del design legate al motorismo sono da considerarsi importantissimo bene culturale, vere opere d'arte di interesse globale e di diffusione di un messaggio tanto significativo. La dimostrazione più tangibile di tutto ciò, l'abbiamo avuta alla fine di questo difficile 2020, quando alcuni modelli fra i più caratteristici delle concept dello stilista torinese oggi di proprietà di ASI, sono state esposte in un museo internazionale privato fra i più importanti del suo settore, quello di Arte Contemporanea di Russia, l'Erarta di San Pietroburgo.

In questa bellissima struttura che raccoglie una significativa esposizione di manufatti di alcuni fra i più importanti artisti del '900, è andata in scena, l'11 novembre scorso, "Concept Cars: La Grande Bellezza", chiaro tributo al design automobilistico italiano, quello che è da tutti è considerato come il più squisito e rappresentativo dell'Epoca d'Oro dello stile mondiale applicato alle automobili. Il

La Bella di Alfa Romeo nasceva su base 166, riprende gli stilemi delle tradizionali GT del Biscione realizzate da Bertone, dalla Giulietta Sprint passando per la Giulia.

Birusa è il soprannome di una "centaura" piemontese: Bertone riprese il nome per darlo alla dinamica coupé su base BMW Z8. Dietro la "barchetta" Lotus Emotion.

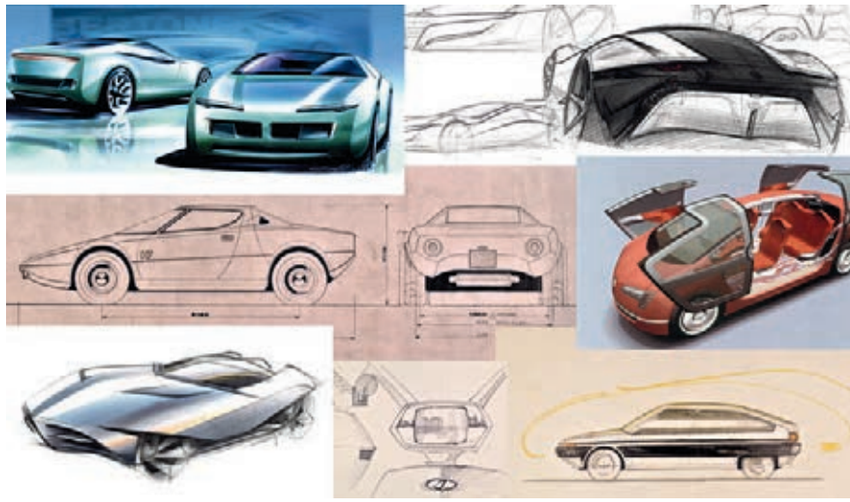
L'Innocenti Lui e la bellissima documentazione tecnica-stilistica.

Museo - che ha organizzato la sua mostra in collaborazione con ADI (Associazione per il Disegno Industriale), con la curatela di Enzo Fornaro, Ambassador di ADI per la Federazione Russa e i paesi dell'Area Balcanica e con il patrocinio di Alessandro Monti, Console Generale d'Italia a San Pietroburgo - ha scelto ben sei straordinari esemplari della Collezione ASI Bertone che dal Museo del Volo "Volandia" di Malpensa, attuale collocazione dei modelli, sono stati spediti in Russia.

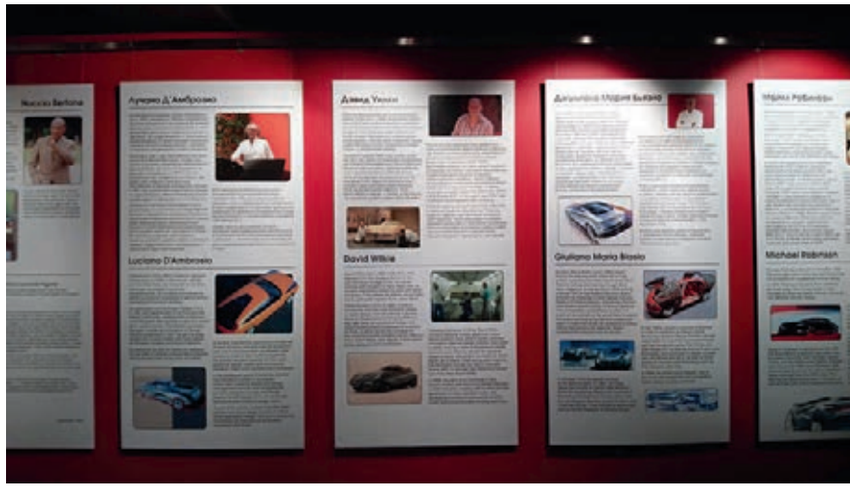
Una scelta oculata e molto mirata: i sei esemplari rappresentano infatti epoche differenti (sono realizzati dal 1984 e il 2005) ma, ognuno a suo modo, racconta la storia dell'eccellenza manifatturiera ed è un tassello importante della vicenda Bertone, una delle più eclettiche carrozzerie di sempre. Stile esclusivo, nuove tecnologie, esplorazione creativa incessante ed evoluzione sono i cardini su cui sono nati i progetti in questione, divenendo l'incarnazione dell'immaginazione e della libertà dei designer, ugualmente liberi dalla pura aspirazione commerciale o dalla praticità ingegneristica. Ecco perché sono state scelte queste auto: è proprio grazie alla liberazione dai vincoli della produzione e del marketing che questi veicoli sono diventate opere d'arte, così come un dipinto o una scultura prendono infatti forma nella mente dell'artista e poi diventano realtà, queste auto diventano esempio di re-immaginazione audace dell'architettura del veicolo con linee che tendono alla perfezione.

Perciò le loro creazioni sono destinate a essere debitamente apprezzate non solo dagli esperti del settore, ma da chiunque sia ricettivo allo spirito della "Grande Bellezza". E questo è un po' anche il concetto di tutta l'arte italiana, dal Rinascimento a oggi: essere fruibile a tutti e configurarsi quale un piacere multisensoriale per chi ne gode.

A completare il percorso espositivo, programmato fino all'11 aprile 2021, c'è un'ampia raccolta di disegni e fotografie che permettono di ripercorrere l'impressionante viaggio del design automobilistico italiano nel XX secolo. Infine - e qui concedeteci una piccola "punta d'orgoglio" - esposti nelle teche dell'Erarta tutti i numeri de La Manovella con i servizi dedicati alle sei vetture esposte e alla Collezione.



Un "collage" di disegni tecnici e rendering originali di Bertone che sono stati esposti in mostra. Sotto, le interessanti tavole che raccontano i progetti secondo la viva voce dei rispettivi progettisti e designer.



Le teche dove sono esposti i documenti e i numeri de La Manovella.

La tuta di Mario Mannucci - prestata dalla famiglia - e quella di Munari - concessa dal grande pilota.

La nostra redazione ha infatti collaborato con estremo piacere con Enzo Fornaro per fornire materiale editoriale dell'epoca e informazioni riguardo ai concepts presentati.
A completare l'opera anche i numerosi omaggi al Racing e alle competizioni che in Italia sono sempre state una pagina molto importante del motorismo: esposte le tute originali di Sandro Munari, Giorgio Pianta e Mario Mannucci, prestate con piacere dalle famiglie. Inoltre: il dipinto di Enrico Ghinato "Strato's Bertone Colle di Langan" creato appositamente per la mostra e dedicato alla leggendaria vettura Lancia, alcuni oggetti di Mannucci come la targa e il radar di Montecarlo 1970 e il volante della Stratos, proveniente dalla collezione di Nuccio Magliocchetti.
"Con questa nuova iniziativa di carattere internazionale" - ha detto Alberto Scuro - *"l'Automotoclub Storico Italiano si fa ancora una volta ambasciatore della storia del motorismo del nostro Paese e - in questo caso - di come questa viene percepita all'estero. Siamo orgogliosi che un museo così importante abbia voluto celebrare il design automobilistico italiano e che lo abbia fatto con la Collezione ASI Bertone. Queste vetture rappresentano il genio e l'innovazione che l'Italia ha sempre saputo esprimere al meglio. ASI ha acquisito questa importante Collezione nel 2015, per far conoscere al mondo una parte importante della nostra storia motoristica. Ringraziamo il Museo Erarta per aver creduto nel progetto di Enzo Fornaro, sostenuto a sua volta da Alessandro Monti, Console Generale d'Italia a San Pietroburgo".*
Nel suo discorso introduttivo, il Console Alessandro Monti, si è espresso con parole entusiaste riguardo al progetto: *"I sei prototipi rappresentano delle pietre miliari del design automobilistico, sia dal punto di vista estetico che da quello funzionale e tecnologico. Ciascuno di essi contiene infatti alcuni elementi che oggi troviamo persino nei modelli di serie, ma che all'epoca rappresentavano innovazioni visionarie. Siamo molto orgogliosi di questa esposizione e siamo grati all'ASI che ha permesso che queste vetture siano qui".*

l.m.

LE SEI VETTURE ESPOSTE

CHEVROLET CORVETTE RAMARRO (1984)
Uno dei grandi obiettivi di Bertone fu di carrozzare un telaio Chevrolet Corvette con alcuni criteri ritenuti rivoluzionari. Ci riuscì nel 1984 con la Ramarro, vettura sperimentale con il motore "sezionato" spostando radiatore e condizionatore al posteriore. Soluzione che permise un design modernissimo.

LOTUS EMOTION (1991)
Sul telaio tubolare della Lotus Esprit, nel 1991 Bertone realizza la Emotion, dall'aspetto estremo e molto sportivo con linee avvolgenti e tese istallate su un cuneo molto aerodinamico. La vettura è mossa da un 4 cilindri di 2,2 litri da 268 CV, lo stesso della Esprit.

PORSCHE KARISMA (1994)
Una berlina sportiva a quattro posti con motore posteriore che trova ispirazione nella Lamborghini Marzal del 1967 dalla quale riprende le spettacolari porte ad ali di gabbiano. Gli interni presentano un'impostazione turistica e accogliente, ma solidamente legata alla tradizionale sportività del marchio tedesco.

ALFA ROMEO BELLA (1999)
Proseguendo nella lunga tradizione Bertone nella realizzazione di coupé su base Alfa Romeo, ad iniziare dalla iconica Giulietta degli anni '50, la Bella è caratterizzata dall'ampia vetratura anteriore panoramica e dal frontale aggressivo; la coda è sfuggente e dà un senso di spiccata dinamicità.

BERTONE BIRUSA (2003)
L'ultima vettura nominata con un detto piemontese, "Birusa" (che vuol dire audace, ardimentosa), è proposta nel 2003 per omaggiare la figura di Eva Marzone, nota negli ambienti sportivi con il nomignolo di "Birusa", motociclistica torinese degli anni Trenta. Il telaio derivava dalla BMW Z8.

CADILLAC VILLA (2005)
Bertone torna in America con un prototipo sulla base della berlina di lusso SRX. Reinterpreta i concetti di monovolume prestigiosa dando al vetro e alla trasparenza ruoli da protagonisti. Il resto della linea è ben dissimulato dal tetto che va dai proiettori anteriori a quelli posteriori senza soluzione di continuità.

INFO UTILI

Per chi avesse la fortuna di trovarsi nella magnifica San Pietroburgo, il museo si trova al 2, 29^ Strada di Vasilievsky Ostrov, 199106 St.Petersburg. È a pochi minuti di cammino dalla Cattedrale di Sant'Isacco e comodo a molte linee metro e autobus. È sempre aperto dalle 10.00 alle 22.00 tranne il martedì, chiuso.

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.

JAGUAR: PER I 60 ANNI DELLA E-TYPE DUE RESTAURI RIEVOCATIVI E UNA F-TYPE IN EDIZIONE LIMITATISSIMA

La F-Type "Heritage 60 Edition" con la progenitrice.

Nel marzo del 1961 la casa di Coventry festeggerà i 60 anni dalla presentazione di quella che è probabilmente la sua più iconica vettura, la E-Type, per molti - Enzo Ferrari compreso - l'auto più bella del mondo. A questo proposito Jaguar ha già pensato a una serie di iniziative per celebrare al meglio questa importantissima pagina di storia che, da sola, ha contribuito non poco a fare del Marchio una delle più grandi e famose aziende di automobili sportive e di lusso di sempre.

La prima iniziativa interessa la divisione che si occupa di restauro e conservazione dei modelli storici di Coventry, Jaguar Land Rover Classic Works che, proprio per l'anniversario che si terrà in primavera, rimetterà a nuovo sei coppie di vetture E-Type, ogni coppia composta da una replica fedele della coupé in livrea Gunmetal Grey targata 9600 HP e da una della roadster British Racing Green con capote crème con targa 77 RW (diventata celebre per aver raggiunto Ginevra su strada da Norman Dewis e aver dato fiato a numerose leggende riguardo "tempi di percorrenza" fantasmagorici: 1300 km in una notte). Perché sono stati scelti proprio questi due esemplari? Sono quelli che erano presenti nello stand Jaguar dell'epico Salone di Ginevra dei quell'anno, ossia quelli che svelarono a pubblico ed esperti del settore la nuova bellissima automobile, lasciando tutti di stucco. Ma le vetture non saranno solo delle repliche: sono infatti restauri scrupolosi e attenti che celebreranno il 60° anniversario con dettagli, finiture ed elementi estetici esclusivi, realizzati in collaborazione tra la Classic Works - che si occuperà anche della realizzazione nello stabilimento del Warwickshire - e il reparto Design di Jaguar, diretto da Julian Thomson. Sotto il cofano batterà ovviamente il leggendario 6 cilindri di 3,8 litri da 265 CV che motorizzò gli esemplari della magnifica creatura di William Lyons dal lancio fino al 1964.

L'iniziativa "E-Type 60 Collection", questa la denominazione ufficiale, si inserisce nel programma "Reborn" di Jaguar Classic, ossia quello che si occupa di far "rinascere" modelli storici Jaguar trovando l'esemplare corretto e riportandolo alle condizioni di origine assolute. In questa prospettiva, la E-Type (così come la Range Rover) è un modello privilegiato perché rappresenta un tassello imprescindibile della storia della casa.

La seconda iniziativa invece, interessa la produzione attuale Jaguar e, nella fattispecie, il modello più sportivo e filologicamente discendente dalla E-Type attualmente in commercio, la F-Type. Questa infatti celebrerà l'illustre antenata con l'edizione speciale e limitata "Heritage 60 Edition", basata sulla versione top di gamma "R" con motore 5 litri V8 sovralimentato da 575 CV e trazione sulle quattro ruote. Saranno, neanche a dirlo, appena 60 gli esemplari realizzati (trenta coupè e trenta spider), tutti curati e rifiniti dagli esperti della SV Bespoke. A caratterizzare questa serie speciale innanzitutto la livrea Sherwood Green, tinta presenta a listino E-Type negli anni '60 e mai più offerta su nessun modello Jaguar. I cerchi sono i Diamond-Turned Gloss Black da 20" abbinati a molure Chorme e Gloss Black. Gli interni invece avranno finiture in alluminio che riprendono l'originale calotta dello specchietto retrovisore della storica auto di Diabolik e tappezzeria totalmente in pelle Winsor (solitamente non disponibile su F-Type), bicolore Caraway ed Ebony. Completano l'opera il logo sui poggiatesta dei sedili Performance e la targhetta identificativa che sarà identica a quelle presenti sulle E-Type 60 Collection delle quali abbiamo parlato poco fa.

Confermate invece anche per la Heritage 60 Edition le entusiasmanti prestazioni delle normali F-Type R: con 700 Nm di coppia garantisce uno scatto da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi e raggiunge una velocità massima - limitata elettronicamente - di 300 km/h. La dotazione comprende ovviamente le più avanzate tecnologie al servizio del guidatore: quadro strumenti TFT da 12,3", infotainment Touch Pro, Smartphone Pack e Apple CarPlay. Le "Heritage 60" vengono costruite nello stabilimento di Castle Bromwich e completate dalla SVB (Special Vehicle Bespoke, ossia "Su misura") che si occupa della personalizzazione dei modelli Jaguar e Land Rover secondo le specifiche del cliente che voglia una vettura unica.

Gli interni in pelle Winsor bicolore, esclusiva per il modello. A destra, i rendering della coppia di E-Type "60 Collection" che riprendono le mitiche 9600 HP e 77 RW.

Curati dalla Jaguar Land Rover SV Bespoke, i 60 esemplari saranno in livrea Sherwood Green, colore a listino per la E-Type originale e mai più riproposto.

Sir William Lyons, "Mr. Jaguar", presenta ai giornalisti la sua nuova meravigliosa creatura al Salone di Ginevra.

MUSEO AUDI, 2 DECENNI FESTEGGIATI CON 34 NUOVE AUTO ESPOSTE

Il Museo Audi di Ingolstadt compie 20 anni. Per l'occasione, la struttura che ripercorre la storia del Marchio dei Quatto Anelli, si arricchisce di modelli nuovi, ben 34, tutti dedicati a celebrare e ricordare le numerose e vittoriose vicende sportive della Casa tedesca. Gli esemplari provengono infatti da Rally, DTM, Le Mans.
Nello specifico: DKW G11/64 Touring Car 1963, NSU 1300 TT Jagermeister 1975, Audi Rally quattro Gr4 1980, Sport quattro GrB 1985, Audi A4 STW 1996, Le Mans R8 LMP 2002, A4 DTM 2007. Oltre a queste, ormai entrate di diritto nel novero delle vetture dei Quattro Anelli da collezionare come testimoni di avanguardia nella tecnica (come cita anche un vecchio slogan degli spot pubblicitari Audi) e innovazione, una TT, una RS4 e una A2 sono state collocate in nuove zone visitabili a loro dedicate. Ognuno di questi modelli infatti, rappresenta un tassello importante per la vicenda Audi: TT è la prima coupé compatta dal design contemporaneo ispirato alla grande scuola tedesca della Bauhaus di Walter Gropius, la seconda la massima espressione della "sportiva da famiglia", col suo motore vitaminizzato senza rinunciare a spazio per passeggeri e bagagli e la terza ha rappresentato un tentativo di rivoluzionare il segmento delle compatte con una vettura dai contenuti tecnici incredibilmente avanzati per il segmento e per l'epoca e per il design capito più oggi che allora.
Il nuovo allestimento è stato inaugurato in streaming il 15 dicembre e speriamo sarà presto visitabile fisicamente.

CARMEN BOULOGNE, RIVIVE L'HISPANO SUIZA

Prima della II Guerra Mondiale, fra i marchi più esclusivi di automobili al mondo c'era l'iberico Hispano Suiza. Oggi, grazie all'iniziativa di alcuni imprenditori, il marchio è rinato per produrre delle serie limitatissime di hypercar dalle potenze e dai prezzi estremi. Dopo la Carmen (in omaggio alla nipote del fondatore) presentata qualche mese fa ecco la Carmen Boulogne, nome della cittadina francese dove la Hispano Suiza H6 Coupé con alla guida André Dubonnet (1921), Paul Bablot (1922) e Léonce Garnier (1923) vinse per tre anni di seguito sbaragliando qualsiasi avversaria. La Carmen Boulogne, progettata e costruita interamente a Barcellona, pesa 1,6 tonnellate ed è spinta da un propulsore elettrico (quattro motori sincroni a magneti permanenti, tutti al retrotreno, realizzati dalla Qev Technologies, già impegnata in Formula E) capace di 1114 CV e 1600 Nm di coppia, uno sprint sullo 0-100 in 2,6 secondi e una velocità che sfiora i 300 km/h, prima di essere limitata elettronicamente. La carrozzeria, così come il telaio, è in fibra di carbonio, verniciata con una tinta trasparente che lo lascia a vista. Molto particolare il design, che reinterpreta perfettamente la filosofia dell'antica Hispano Suiza: eleganza e sportività che coesistono senza che l'una o l'altra primeggino. Sono solo 5 gli esemplari prodotti, che si aggiungono ai 14 della "normale" Carmen. Il primo esemplare sarà consegnato nel 2022 dopo che il proprietario avrà staccato un assegno da 2 milioni di euro.

TURBO IN CIELO E TURBO SU STRADA: EMBRAER E PORSCHE PER UN'INIZIATIVA EXTRA LUXURY

In un periodo di drammatica recessione come quello che stiamo vivendo, anche un mercato particolare ma - fino a ieri - fruttuoso come quello dei jet privati sta accusando il colpo. Lo sa bene la specialista del settore Embraer, azienda brasiliana che produce aerei per molte compagnie che li utilizzano in tratte a breve e medio raggio ma soprattutto per clienti privati. Oggi, per spingere le vendite di un prodotto tanto esclusivo e al top del Luxury, Embraer ha stretto una collaborazione con Porsche e ha generato l'iniziativa "Duet", ossia un pacchetto che offre un jet della gamma sua gamma, il bellissimo e innovativo 300E nella versione Businness e una stupenda 911 Turbo S, uno dei più interessanti prodotti di Zuffenhausen. I due modelli sono stati scelti quali i più apprezzati nei rispettivi mercati. Per l'occasione, entrambi gli stupefacenti "mezzi" hanno dettagli stilistici simili e richiami l'uno all'altro. Prezzo del "pacchetto" a partire da 9 milioni di euro.

MV AGUSTA RENDE OMAGGIO AD ALPINE: ECCO LA SUPERVELOCE

MV Agusta unisce le forze con Alpine, l'iconico costruttore francese di auto sportive e da corsa, per la progettazione e la produzione di una moto in serie limitata in 110 unità ispirata all'Alpine A110. Superveloce Alpine è stata una scelta naturale per questo progetto, che incarna perfettamente lo spirito dell'A110, di cui condivide la stessa intramontabile eleganza ed offre emozioni di guida uniche su qualsiasi strada. La collaborazione trae spunto dalla passione comune dei fan di MV Agusta ed Alpine per il design mozzafiato e i prodotti splendidamente ingegnerizzati. Entrambe le aziende condividono anche una storia gloriosa nelle gare ed aspirano a creare emozioni uniche per i loro clienti tramite soluzioni innovative e lungimiranti, pur rimanendo sempre fedeli alle loro origini. Superveloce Alpine sarà dotata dell'ormai classico 3 cilindri in linea da 147 cv a 13.000 giri/min per raggiungere la velocità massima di oltre 240 km/h, e sarà equipaggiata con una serie di accessori dedicati. La grafica, i dettagli e gli accessori porteranno l'inconfondibile marchio di Alpine. Proprio come l'icona delle auto sportive, Superveloce Alpine offrirà performance di altissimo livello pur rimanendo agile e facile da guidare. Monaco Design Studio, la divisione design di MV Agusta per la produzione di modelli esclusivi su misura, è stata coinvolta nel progetto fin dall'inizio e ha lavorato a stretto contatto con Alpine. Il risultato è una splendida moto che è una perfetta sintesi delle personalità dei due marchi, ma con una propria identità. La livrea blu di Superveloce Alpine corrisponde esattamente a quella dell'attuale A110. Anche il logo con la lettera "A" in rilievo sulle carenature ricorda i dettagli originali dell'A110, così come i sedili in Alcantara nero con cuciture blu e i cerchi neri lavorati con macchine a controllo numerico. Le bandiere italiana e francese campeggiano sui parafanghi. Prezzi da 36.300 euro.

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

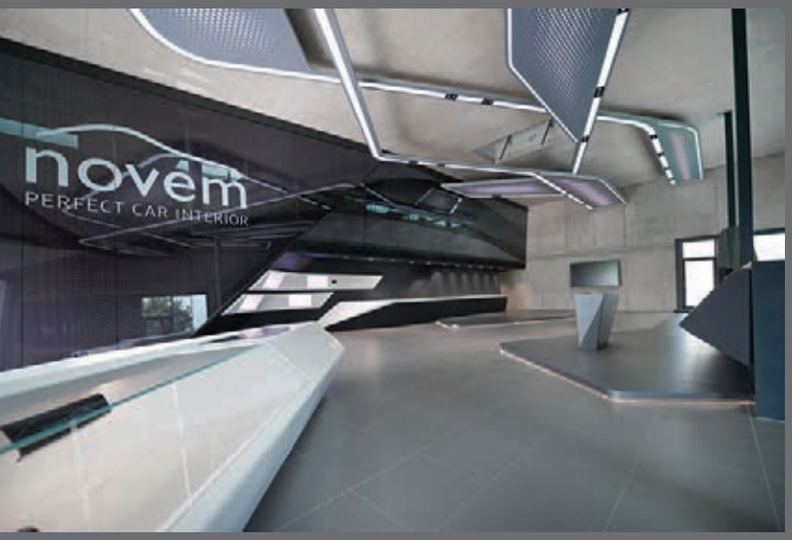
Per Te S.r.l.
Via Beaumont, 10 — 10143 Torino — T: +39 0110883111 — F: +39 0110883110
info@pertesicuro.com — perte@legalmail.it — www.pertesicuro.com
Iscrizione al registro degli intermediari Per Te Srl n. A000391451 dal 15/09/2011
Responsabili dell'attività di intermediazione:
Tricomi Emanuela Numero 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

PININFARINA ILLUMINA L'INTERIOR WORLD

Ai primi di dicembre la domanda: "In che modo la luce influenza l'essere umano?". Il nuovo Interior World di Novem (Vorbach, Baviera), è stato realizzato per rispondere a questo quesito e, grazie a un'innovativa architettura progettata da Pininfarina, il produttore tedesco d'interni per auto presenta ora un ambiente perfettamente interattivo nel quale i visitatori possono vivere un'esperienza modellata dalla luce. Novem è leader mondiale negli elementi di rivestimento di alta qualità e in quelli funzionali-decorativi per interni di auto perfetti (nei quali la luce assume un ruolo fondamentale) e condivide con Pininfarina una lunga storia di creazione e innovazione d'eccellenza nel settore automobilistico. Novem ha così scelto l'atelier piemontese per tradurre la propria visione negli interni delle auto in linguaggio architettonico in grado di esprimere i medesimi valori del nuovo Design Center. Un linguaggio di "flussi di luce" guida i visitatori all'interno dell'Experience Center, l'uso di materiali semplici ed essenziali - come il vetro - è volto a enfatizzare il ruolo della luce stessa. Nuove tecnologie per forme dinamiche guidano il visitatore in un viaggio fatto di 6 diverse aree dove poter scoprire i materiali e le loro potenzialità per immaginare il futuro. *"Tradurre valori all'interno di un nuovo linguaggio di design è la sfida principale in ogni progetto"* afferma il presidente Paolo Pininfarina. *"Condividere un background comune nel design dell'auto ci ha permesso di instaurare una forte armonia con Novem, portandoci a ricreare l'esperienza, pensata per gli interni di un'automobile, all'interno di un edificio"*.



VIAGGIO NELLA STORIA DEL LOGO MAZDA

Mazda Motor Corporation è nata il 30 gennaio 1920, come Toyo Cork Kogyo Company, ovvero produttore di sughero per guarnizioni, materiali isolanti e imbottiture. Fu solo nel 1931 che dalla fabbrica uscì il primo veicolo - il furgone a tre ruote Mazda-Go - e trascorsero altri 29 anni prima che Mazda producesse la sua prima autovettura, la coupé R360 del 1960. Il suo coraggio di mettere in discussione le prassi comuni e creare nuove strade nell'ingegneria e nel design ha visto Mazda diventare il primo marchio giapponese a vincere la 24 Ore di Le Mans, lanciare commercialmente il motore rotativo sulla Cosmo Sport 110S e ideare la roadster a due posti più venduta al mondo, la Mazda MX-5. Durante i 100 anni del viaggio, il marchio Mazda e il logo aziendale si sono evoluti con il cambiamento dell'attività. Attualmente, le versioni 100th Anniversary Edition della gamma Mazda esibiscono un emblema esclusivo che sovrappone all'attuale simbolo Mazda il logo rotondo originale della Toyo Kogyo Company. Nel 1920 Il logo è semplice ma efficace: presentava un cerchio rosso con piccole linee rosse orizzontali e venne descritto da Matsuda come rappresentazione del desiderio di Toyo Kogyo di contribuire al mondo attraverso l'ingegneria e l'impegno costante verso il futuro. Cambia nel 1934, quando diventa una semplice versione stilizzata del nome Mazda, e così resta fino al 1954. Da quell'anno viene sostituito con uno in stile più calligrafico e resta così fino al 1960 quando viene lanciata la Mazda R360 e cambia nuovamente. Il simbolo era un semplice cerchio con al centro una M cromata e allungata ai lati in alto e in basso sino ad incontrare la circonferenza esterna. Il nuovo emblema rimase sulle auto della Casa fino al 1975. Tuttavia, come di tendenza negli anni '70 e '80, Mazda ha poi rinunciato a questo tipo di simbolo, e in un periodo che ha visto il lancio di pietre miliari come RX-7, 323 e 626, l'Azienda giapponese ha utilizzato un logo frontale molto semplice del tipo a blocco focalizzato sulla Z al centro. La scritta fu adottata da auto, camion e furgoni in un periodo di grande crescita per Mazda, e questo semplice emblema figurava su carrozzeria, ruote e abitacolo di un gran numero di Mazda e appariva in tutte le pubblicità, gli stabili, la rete di vendita e l'identità aziendale della Casa. Utilizzato fino al 1997, è ancora immediatamente riconoscibile. Il desiderio di un logo tornò all'inizio degli anni '90 e nel 1991 Mazda introdusse una forma a diamante incastonata in un cerchio, che era stata concepita per richiamare figurativamente ali e sole in un cerchio di luce. Tuttavia, il logo è stato cambiato solo un anno dopo smussando i bordi del diamante per differenziarlo da quello similare di Renault, ed è questo il logo che diventerà familiare a molti clienti Mazda, soprattutto perché adornava le ultime versioni della MX-5 di prima generazione. Nel 1997 sono stati aggiornati sia il marchio sia il simbolo, ed è salito alla ribalta il logo che conosciamo oggi. La scritta Mazda introdotta negli anni '70 è diventata blu per rappresentare il nuovo colore dell'Azienda, mentre l'inedito emblema presentava ali a forma di V per indicare "crescita" e "miglioramento" sostituendo la forma a diamante del simbolo precedente. La foggia del paio di ali a forma di lettera M è stata concepita per rappresentare la spinta di Mazda nel perseguire miglioramenti e crescita continua con flessibilità di pensiero, creatività e resilienza. All'inizio del 21° secolo questo simbolo Mazda è diventato celebre in tutto il mondo e nel 2015 è stata introdotta una versione della scritta dalla grafica argentata con bordo blu e una versione argentata più marcata dell'emblema, mentre oggi la versione argentata rivista di quest'ultimo (utilizzata per lo più su sfondo nero) costituisce l'immagine visiva per le attività Mazda in tutto il mondo e nei concessionari suoi partner.

TEST ELETTRICO
LA MATURITÀ DELLA RENAULT ZOE

Renault Zoe è stata nel 2020 la vettura elettrica più venduta in Italia e abbiamo avuto l'opportunità di provarla su percorsi non solo cittadini. Presentata come prototipo nel 2010, prodotta e venduta dal 2012, può rappresentare lo specchio dell'evoluzione della tecnologia full-electric. All'epoca la sua autonomia era di circa 150 km, mentre oggi sfiora i 400 km, rendendola adatta non solo alla città, ma anche agli spostamenti extraurbani.

Certo il meglio, anche in termini di consumo, lo offre nell'uso cittadino, nella modalità più economica, il "B mode" che consente il massimo di ricarica in frenata, pur mantenendo brillantezza in accelerazione, caratteristica tipica dei propulsori elettrici. Impressionante lo scatto da 0 a 100 km orari in appena 9"5. Il tutto su una comoda vettura che abbina dimensioni compatte a un'ottima abitabilità interna, favorita delle 5 porte di accesso.

Nuova Zoe, lanciata a fine 2019, propone molte innovazioni al servizio del comfort e del piacere di guida. La batteria da 52 kWh (della quale vediamo un immagine) conferisce un'autonomia di livello top con 395 km WLTP, mentre il motore R135 da 100 kW (135 CV) offre grande dinamicità nei percorsi su superstrade e autostrade. Oltre al caricabatterie Caméléon™ per una ricarica AC fino a 22 kW, Nuova ZOE consente di ricaricarsi sulle colonnine in corrente continua (DC) con una potenza di 50 kW che le permette di guadagnare fino a 150 km in 30 minuti. Nuova Zoe, che con il suo sistema multimediale Easy Link è anche connessa, semplifica i viaggi offrendo la possibilità di visualizzare le colonnine di ricarica disponibili, ma anche di consultare in tempo reale dallo smartphone l'autonomia e il tempo di ricarica rimanente, e di programmare gli itinerari tenendo conto anche delle soste per la ricarica.

La berlina elettrica di Renault prosegue, così, la sua success story all'interno di una gamma elettrica leader sia nelle autovetture che nei veicoli commerciali che si è ulteriormente arricchita con l'arrivo di Twingo Electric.

Pioniere e leader del mercato elettrico europeo, Renault risponde all'evoluzione del mercato in termini di alimentazioni con una gamma 100% elettrica composta da ben 7 modelli: la berlina compatta Zoe, il quadriciclo Twizy, la nuovissima Twingo Electric, regina della città, e i veicoli commerciali Kangoo Z.E. e Master Z.E., oltre che la berlina RSM SM3 Z.E. e il piccolo SUV Renault City K-ZE, rispettivamente venduti in Corea e Cina. Inoltre, nel 2021 il Gruppo Renault introdurrà sul mercato Dacia Spring Electric, il veicolo 100% elettrico più accessibile d'Europa.

LE B.A.T. VALGONO 14 MILONI DI DOLLARI

Sono ricomparse magicamente e, sempre come per incanto, nuovamente sparite nel garage di un facoltosissimo appassionato le leggendarie B.A.T., acronimo di Berlinetta Aerodinamica Tecnica: prodotte in tre modelli (5, 7 e 9) per i Saloni dell'Auto di Torino 1953, 1954 e 1955 da Bertone su disegno di Franco Scaglione e fregiate del simbolo Alfa Romeo (i telai sono di origine 1900), erano auto che noi oggi definiremmo Show Car. Presentavano infatti doti aerodinamiche senza precedenti, esaltate da un apparato di appendici, pinne, vertiginose soluzioni stilistiche che sembravano più adatte a una navicella spaziale più che alla strada: si partì dalla B.A.T. 5 con un Cx di 0,23 per arrivare a 0,19 con la B.A.T. 7, dotata di una "coda" dotata di due enormi baffi posteriori; con la B.A.T. 9 invece, si va verso una GT più "possibile" ma pur sempre estrema.
La fugace apparizione è avvenuta grazie alla vendita dell'intero lotto di tre mezzi ad un'asta specializzata, quella di Sotheby's tenutasi a New York a ottobre. Il prezzo spuntato è stato di 14,84 milioni di dollari che, tradotto in euro, è una cifra che si aggira sui 12 milioni e settecento mila.
Le tre vetture non sono solo esercizi di stile fondamentali per la storia automobilistica ma rappresentano anche uno spartiacque per l'intero design industriale del '900, affermandosi come uno dei progetti più spettacolari mai realizzati dalla mano dell'uomo.

Una famiglia una passione

MUSSO GOMME
PNEUMATICI PER AUTO E MOTO DA COLLEZIONE | TORINO

MICHELIN Distributore ufficiale Italia pneumatici da collezione.

Corso Giulio Cesare 117 b - Torino - Tel. +39 011852019 - info@mussogomme - www.mussogomme.it

OPEL ASCONA
EMOZIONI E SPETTACOLO

BERLINE DA FAMIGLIA VINCENTI NEI RALLY PER OFFRIRE UN'IMMAGINE DINAMICA AL MARCHIO: DALLE PRIME GARE DEL 1971 DELLA ASCONA 1.9 SR ALLA 400 VINCITRICE DEL MONDIALE PILOTI NEL 1982 CON WALTER ROHRL

di Roberto Valentini - foto Press Centre e Actualfoto

ALLA fine degli anni Sessanta occorreva dare un seguito alla positiva esperienza fatta dallo Opel nei rally con la prima versione della Kadett e i vertici aziendali trovarono nel loro modello medio, la Ascona, il mezzo ideale sul quale puntare, aumentando l'impegno della Casa in questa specialità.

Nel 1970 la Casa tedesca presenta la sua nuova berlina media, che si inserisce tra la Kadett e la Rekord. È un anno di grande fermento per la Opel che parallelamente presenta anche la coupé Manta. Tra le motorizzazioni c'è anche il 1900 con 80 CV, pochi per renderla competitiva. Ma nella primavera 1971 nasce la Ascona 1.9 SR, con contenuti sportivi, basata sulla versione a due porte, con un motore da 90 CV. L'auto è un po' più sportiva, ottima base per la preparazione in Gruppo 1 (Turismo di serie), ma soprattutto in Gruppo 2, dove c'è ampia possibilità di elaborazione. L'omologazione FIA è data 2 aprile 1971 e, per il Gruppo 1, prevede "varianti opzione" che riguardano la trasmissione (rapporti del cambio e differenziale autobloccante) e l'alimentazione, che consentono alla berlina tedesca di raggiungere una potenza di 105 CV ed essere competitiva in questa categoria, dove per la verità la concorrenza è per lo più interna, con la "vecchia" Kadett e la più grande Commodore. Principali avversarie sono in Italia

Si ringrazia per la disponibilità la Tenuta Ca' Apollonio Heritage di Romano d'Ezzelino (VI), nelle persone di Massimo e Maria Pia Vallotto (già presidente e vicepresidente Museo Bonfanti-Vimar).

la Fiat 124 ST 1.6 e nei Paese nordici la Volvo 142. Sull'asfalto risultano ancora competitive le Alfa Romeo GTV 2000 e le BMW 2002 Tii.

La Opel non ha una propria squadra corse, ma appoggia alcuni preparatori europei come Steinmaz e Irmscher in Germania, Greder in Francia, Conrero in Italia. Molto vicino alla Casa madre il team Opel Rally Svenska, che collabora allo sviluppo della versione Gruppo 2, ottenendo a fine stagione un ottimo 3° posto assoluto con Anders Kullang al Rally RAC.

Lo stesso team l'anno successivo schiera al Rallye di Montecarlo 1973 due Ascona con trasmissione automatica. Una partecipazione quasi ufficiale, con i piloti svedesi Lille Bror Nasenius e Anders Kullang, che terminano rispettivamente 12° e 13° assoluto e al 3° e 4° posto di gruppo 2 dietro le più potenti Ford Escort RS dei finlandesi Hannu Mikkola e Timo Makinen.

L'attività si basa sulle partecipazioni a livello nazionale con il supporto delle filiali Opel locali. Oltre a Conrero, sono diversi i preparatori di Opel Ascona: in Italia si fa largo Carenini, in Germania Annessi.

Il 1974 e il 1975 sono gli anni di maggiore competitività della Ascona 1.9 SR Gruppo 2 che, con Walter Rohrl e Jochen Berger, conquista il titolo europeo con l'Opel Euro Händler Team.

La Opel Ascona 1.9 SR di Lillebror Nasenius e Bjorn Cedeberg, 12^ assoluta al Rallye di Montecarlo 1973. Sotto, a sinistra, stessa intraversata con lo stesso modello di Opel Ascona SR Gruppo 2 nel test di Miki Biasion. A destra, la Opel Ascona di Walter Rohrl.

VINCENTE IN GRUPPO 1

La Ascona 1.9 SR si è affermata in Italia soprattutto in Gruppo 1. Salvatore Brai, con Rudy Dal Pozzo (nella foto), ha vinto il Campionato Italiano Gruppo 1 nel 1973, e l'anno successivo sarà Angelo Presotto, in coppia con Maurizio Perissinot, a portare il terzo titolo di categoria consecutivo alla Opel (nel 1972 Brai l'aveva vinto con la Kadett).

Comportamento tipico della trazione posteriore: il sovrasterzo anche nelle curve più veloci.

Da sinistra, Un tocco di design su un componente racing: i vistosi parafanghi sagomati, omologati in Gruppo 2. Il gancio fermacofano in acciaio a molla. Alimentazione a 2 carburatori doppio corpo per la versione Gruppo 2 dell'Ascona 1.9 SR. Assetto asfalto per questo esemplare che conserva gran parte delle componenti dell'epoca.

La stessa scuderia partecipa nel 1975 a diverse prove del Mondiale, ottenendo con lo stesso Rohrl il successo assoluto nel Rally dell'Acropoli. Una seconda Ascona era affidata al finlandese Rauno Aaltonen.

È proprio un'Ascona 1.9 SR Gruppo 2 con le specifiche del 1974 che La Manovella ha avuto l'opportunità di testare con Miki Biasion, che aveva però utilizzato questo modello per allenarsi insieme a Tiziano Siviero sulla prova del Monte Tomba, prima di iniziare a disputare le prime gare.

"La versione Gruppo 2 della prima serie - ci dice Biasion dopo il test - *è nervosa e un po' difficile da guidare per via della coppia del motore piuttosto alta, dovuta all'elevata potenza del motore e a all'alimentazione e 2 carburatori doppio corpo. Le sue doti sono comunque la robustezza e l'agilità nei percorsi tortuosi".*

Il retrotreno a ponte rigido costringe a guidare in sbandata controllata.

La Opel Ascona SR Gruppo 2 di Dario Cerrato e Geppi Cerri, ottimi quinti assoluti nel Rallye di Sanremo 1979, valido per il Mondiale.

LA ASCONA "B" GRUPPO 2

Miki Biasion conosce bene la Ascona seconda serie Gruppo 2, con la quale ha vinto il Campionato Italiano di categoria nel 1980. Un'auto chiamata a sostituire il modello più diffuso nei rally, la Kadett GT/E che, nel 1975, aveva preso il posto della Ascona 1.9 SR nelle versioni Gruppo 1 e Gruppo 2. Un'eredità molto pesante perché la Kadett aveva un ottimo rapporto tra le prestazioni e i costi di gestione.

I vertici Opel puntano però allo sviluppo commerciale della Ascona, la cui seconda serie viene presentata nel 1975 con motorizzazioni poco adatte alle competizioni, ma nel 1979 la gamma viene ampliata con la 2000 S con iniezione elettronica. Nello stesso anno compare la Ascona 400, destinata all'omologazione in Gruppo 4 per puntare al successo assoluto

La 2000 S viene omologata in Gruppo 1 e in Gruppo 2 in tempo per la stagione 1979, nella quale Conrero affida una Gruppo 2 a Maurizio Verini per dedicarsi al suo sviluppo. Secondo Virgilio Conrero *"la Opel Ascona è superiore alla Kadett, perché più luna e più larga ed è quindi dotata di una maggiore tenuta di strada".*

La stagione serve a mettere a punto la vettura che l'anno successivo dovrà sostituire sul mercato un'auto vincente come la Kadett che si aggiudica il Campionato Italiano Gruppo 2 nel 1979 con Dario Cerrato e Lucio Guizzardi. Al debutto con la Ascona, Cerrato ottiene un ottimo quinto posto assoluto nel Rallye di Sanremo, valido per il Mondiale.

Fuori dall'Italia la Ascona Gruppo 2 conquista nel 1979 il titolo Europeo con il tedesco Jocki Kleint, navigato da Guenter Wanger. Inizia la stagione con la Kadett, ma prosegue con la Ascona: al debutto nel Rally Essen è secondo assoluto. La stessa posizione la conquista nel Rally di Polonia, mentre è primo assoluto nel Rally dell'Halkidiki, in Grecia, davanti all'Alfa Romeo di Mauro Pregliasco. La Ascona si dimostra molto competitiva soprattutto nei percorsi più duri, dove dimostra robustezza e affidabilità.

Doti che conquistano nella stagione 1980 molti clienti sportivi, che passano dalla Kadett alla Ascona con grande soddisfazione. Al via del Campionato Italiano 1980 sono diversi i piloti che affrontano il campionato italiano con velleità di successo. Tra questi anche il

Miki Biasion al volante della stessa Opel Ascona SR Gruppo 2 con la quale ha iniziato la stagione 1980 durante il test de La Manovella. L'auto è attualmente preparata e curata da Racing Garage di Onè di Fonte (TV).

Biasion, con Tiziano Siviero, al Rally di Sanremo 1980 con la Ascona SR con cui ha concluso la stagione, vincendo il titolo Italiano Gruppo 2. Si notino i codolini, diversi rispetto alla prima versione, che sono gli stessi della 400.

Oggi come ieri il campione ha trovato lo stesso stile di guida.

giovane Biasion che, dopo una stagione nei rally nazionali con la Kadett Gruppo 1, decide di fare un salto di categoria partecipando al campionato italiano con una Ascona Gruppo2 preparata da Conrero. Gli avversari sono tutti più esperti, in particolare il siciliano Alberto Carrotta, che dispone di una vettura ufficiale. Alla fine è però Biasion a vincere, in un crescendo di prestazioni.

Grazie al test de La Manovella, Biasion è tornato a guidare nuovamente la stessa vettura con la quale aveva disputato le prime gare di quel campionato, ritrovando le sensazioni di un tempo.

"Questa è l'automobile con la quale ho iniziato la stagione 1980, vincendo il Gruppo 2 al Rally dell'Isola d'Elba (4° assoluto, ndr). Rispetto al modello precedente è decisamente più facile da guidare: il motore ha un'erogazione più fluida della potenza e le maggiori dimensioni di passo e carreggiata la rendono decisamente più stabile. La sua dote migliore è proprio questa, il suo difetto, all'epoca, la potenza ridotta rispetto alle vetture da assoluto". ›

Negli anni Ottanta era obbligatorio montare i paraspruzzi posteriori.

Da sinistra, L'interno della SR Gruppo 2, con il volante di serie. Il motore di 2000 cm³, della SR Gruppo 2. I codolini rotondi delle Opel Ascona SR Gruppo 2.

Eclatante l'esordio di Biasion con la Opel Ascona 400.
Nel Rally Targa Florio ha concluso al comando la prima tappa.

Tanta polvere sollevata per domare i 270 CV della Opel Ascona 400 Gruppo 4.

LA ASCONA 400 CAMPIONE DEL MONDO 1982

Sempre nel 1980 la Opel organizza una propria squadra ufficiale, in grado di correre anche nel Mondiale. Ma per essere competitivi a livello assoluto occorre una vettura costruita quasi appositamente per le corse, che conservi però l'immagine del modello di serie. La Ascona si propone come un'ottima base, soprattutto considerando quanto sta facendo la concorrenza: la Fiat con la 131 Abarth Rally, la Ford con la Escort RS, la Talbot con la Sunbeam Lotus e la Datsun con la 160J. Quattro berline trasformate in autentiche auto da corsa, in grado si risultare competitive anche nei confronti delle Gran Turismo come Lancia Stratos, Porsche 911 e Renault 5 Turbo. Il segreto per il successo è normalmente nell'organizzazione del team, nella bravura dei piloti e nella robustezza dell'auto.

Rispetto alla versione Gruppo 2, la Ascona 400 viene omologata in Gruppo 4. Il nome 400 sta appunto a indicare i 400 esemplari necessari per l'omologazione in questa categoria. Il motore è un 4 cilindri in linea di 2400 cm^3 e una potenza nell'ordine dei 270 CV.

Nel primo anno di Mondiale la squadra Opel paga il noviziato con una serie di ritiri dovuti a inconvenienti tecnici. I due piloti ufficiali sono il campione europeo in carica Jocki Kleint e Anders Kul-

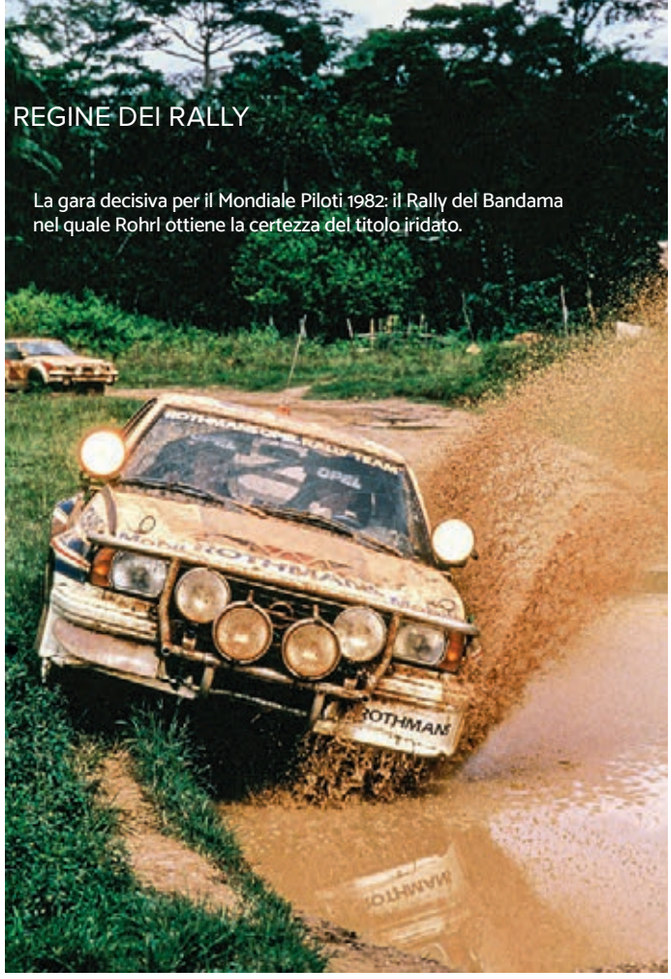
I tedeschi Walter Rohrl e Christian Geistorfer nel Rally del Portogallo 1982 con la Opel Ascona 400 ufficiale.

lang, che inizia alla grande la stagione vincendo il Rally di Svezia, valido per il Mondiale Piloti. Kullang, che aveva ottenuto in precedenza il 4° posto al Rallye di Montecarlo si trova al comando della classifica iridata Piloti. Nelle gare successive le Ascona ottengono piazzamenti: 5° posto al Safari con il francese Jean Pierre Nicolas, 4° posto all'Acropoli con Kullang. Vengono poi saltate le onerose trasferte in Argentina e Nuova Zelanda e al Sanremo le Ascona 400 italiane, preparate da Conrero, risultano più veloci di quelle ufficiali, ma tutte sono costrette al ritiro.

La stagione si conclude con il 5° posto al RAC, in Inghilterra, di Kullang, che si piazza 4° nella classifica del Mondiale Piloti vinto da Walter Rohrl con la Fiat, che vince anche il titolo Costruttori.

In Italia la filiale Opel costituisce la squadra ufficiale affidando due Ascona 400 a Tony Fassina, con "Rudy", e Dario Cerrato, con Geppi Cerri, che contendono il titolo fino alla fine ad Adartico Vudafieri, campione per un soffio con la Fiat 131.

Biasion ha ritrovato la potenza della Opel Ascona 400. L'esemplare di questo servizio corre nei rally storici con Tiziano Nerobutto, che ha vinto il Rally di Bassano 2020.



La gara decisiva per il Mondiale Piloti 1982: il Rally del Bandama nel quale Rohrl ottiene la certezza del titolo iridato.

Da subito la nuova Ascona 400 dimostra grande competitività: Cerrato è 2° alla Targa Florio e vince sul campo il Rally dell'Isola d'Elba. Al termine della gara viene però squalificato per irregolarità tecniche. I commissari rilevano una difformità nelle sospensioni anteriori.
Il primo successo della 400 è così rinviato al Rally Colline di Romagna, dove "Tony" precede tre 131 Abarth. Le Ascona dimostrano la loro superiorità anche nel Rally della Lana, con Cerrato 1° e "Tony" 3°, nella Coppa Liburna vinta da "Tony" e nel Rally 100.000 Trabucchi dove realizzano una bella doppietta con "Tony" 1° e Cerrato 2°, davanti a Vudafieri. Nel decisivo Rally San Marino vince gare e titolo Vudafieri, ma le Opel sono ormai pronte al clamoroso sorpasso nei confronti delle auto italiane. Nemmeno la mossa della Fiat di ingaggiare Cerrato per la stagione iridata 1981 riuscirà a fermare la corsa delle Opel verso il titolo italiano.
La Opel schiera così una squadra ufficiale formata da "Tony"-"Rudy" e da "Lucky" (Battistolli) con Fabio Penariol, alla quale si affiancano due privati assistiti con attenzione: Miki Biasion e Alberto Carrotta, che passano dalla versione Gruppo 2 alla più performante Gruppo 4.
Il 1981 si apre comunque ancora sotto il segno dei piloti stranieri a caccia di punti per il Campionato Europeo. Nel Rally Targa Florio vince la Ferrari 308 GTB del francese Jean Claude Andruet, davanti alle Opel di "Lucky" e "Tony"; in Costa Smeralda vince il finlandese Markku Alen con la Fiat 131 Abarth e il migliore pilota Opel è Biasion, 5° assoluto. La stagione prosegue con i successi di "Tony" al Rally della Lana, al Colline di Romagna (doppietta Opel con "Lucky" 2°), al Piancavallo, dove sono

"Tony"-"Rudi" con la Opel Ascona 400 della filiale italiana, preparata da Virgilio Conrero, hanno vinto il Campionato Italiano 1981 e l'Europeo 1982.

tre le Opel sul podio, con Biasion 3°. Una grande ipoteca sul titolo "Tony" la pone nel Rally di Sanremo, dove ottiene il 3° posto assoluto. Al "100.000 Trabucchi" "Tony" è 2° dietro il compagno di squadra "Lucky", e completa la conquista del titolo italiano vincendo il Rally San Marino. In questa gara è presente anche la Opel Ascona 400 ufficiale di Kleint, che si piazza terzo con un distacco di 2'11" dal vincitore.
I tecnici della squadra ufficiale vogliono capire se la vettura ha ancora margini di sviluppo. La stagione iridata non è infatti stata soddisfacente, tanto da venire interrotta a metà, con solo alcuni piazzamenti dei suoi piloti ufficiali. In compenso la Ascona 400 risulta competitiva nei vari campionati nazionali con Haider in Austria, con Jimmy McRae in Gran Bretagna, con Johansson in Svezia e, ovviamente, in Italia.
Occorre un cambio di passo, con l'ingaggio di un pilota di primo piano e la scelta cade su Walter Rohrl. Il tedesco dà una scossa alla squadra diretta da Jochen Berger - che è stato suo navigatore nella rincorsa al titolo Europeo 1974 - e dimostra tutta la sua classe già nella prima gara, il Rallye di Montecarlo, che vince senza problemi, precedendo Hannu Mikkola con l'Audi Quattro. Le trazioni integrali di Ingolstadt sono le vere avversarie della Opel nella stagione 1982, soprattutto perché possono contare su due piloti fortissimi come il finlandese e la francese Michèle Mouton, che corre con l'italiana Fabrizia Pons. Anche la Opel si rinforza ingaggiando un giovane molto promettente: Henry Toivonen.
In Svezia Rohrl è 3° e balza al comando del Mondiale Piloti, ma in Portogallo vince la Mouton e sarà proprio la francese la più ostica avversaria del tedesco per la conquista del titolo Piloti. Rohrl comunque sembra avere un buon passo e, grazie al 2° posto al Safari, aumenta il suo vantaggio sugli avversari e permette alla Opel di passare al comando nella classifica Costruttori, davanti all'Audi. Vantaggio che incrementa con il 4° posto al Tour de Corse, con la Mouton, miglior pilota Audi 7^. La Mouton si rifà però vincendo il Rally dell'Acropoli davanti alle due Opel di Rohrl e Toivonen, ma poi è costretta al ritiro in Nuova Zelanda, mentre era in testa, per noie meccaniche. Con il 3° posto Rohrl incrementa il suo vantaggio nella classifica Piloti.
In Brasile è duello diretto, con la Mouton che vince davanti a Rohrl e accorcia le distanze. Rohrl non prende parte al 1000 Laghi in Finlandia, ma la Mouton esce di strada e non riesce quindi ad approfittarne. Vince però il suo compagno di squadra Mikkola, mentre Toivonen, con l'unica Opel ufficiale esce di strada, permettendo all'Audi di ridurre lo svantaggio nella classifica Costruttori. ›

Il motore 4 cilindri di 2400 cm³.

Molto curata l'aerodinamica: parafanghi raccordati con il paraurti, pinne sul cofano e minigonne.

Lo spoiler di dimensioni generose caratterizza la parte posteriore.

Il "Sanremo" diventa così determinante per entrambe le classifiche. L'Audi schiera una squadra imponente che comprende, oltre alla Mouton e a Mikkola, Blomqvist, l'italiano Michele Cinotto (con Emilio Radaelli), gli austriaci Wittmann e Demuth. L'Opel risponde con la formazione ufficiale di Rohrl e Toivonen ai quali si aggiunge la vettura ufficiale italiana di Biasion, insieme a quella semi-ufficiale di Dario Cerrato, con i colori della Scuderia Magazzini dell'Auto. Ed è proprio Cerrato il più veloce delle Opel nella prima tappa su asfalto. Sullo sterrato sono le Audi a riportarsi al comando, ma la Mouton è attardata da alcune errate scelte di pneumatici. La gara si conclude con il successo di Blomqvist davanti a Mikkola. L'Audi sorpassa la Opel nel mondiale Costruttori, nonostante il 3° posto di Rohrl.

Le due squadre tedesche ambiscono al titolo Piloti e si presentano al Rally del Bandama, valido solo per questo campionato. È lotta serrata tra la francese - che si trova in una situazione psicologica particolare perché le viene comunicata la morte del padre a poche ore dal via - e il tedesco. Dopo la prima tappa la Mouton è prima, ma nelle giornate successive, pur mantenendo il comando, si trova a dover risolvere molti problemi tecnici. L'ultima tappa è decisiva. Sia Rohrl sia la Mouton escono di strada, ma il tedesco riesce a ripartire mentre la Mouton deve fermarsi.

La Opel è ancora in corsa per il titolo Costruttori, che si decide dunque al RAC, dove però non viene schierato Rohrl per motivi legati al suo prossimo passaggio alla Lancia. I piloti Audi fanno il loro dovere, con una doppietta Mikkola-Mouton. Toivonen è terzo, ma non basta.

FUTURO ELETTRICO PER LA OPEL NEI RALLY

La Opel Corsa-e Rally è la prima auto da rally completamente elettrica di una casa automobilistica. Questo modello l'anno prossimo darà vita al campionato monomarca ADAC Opel e-Rally Cup. Quattro Opel Corsa-e Rally di Opel Motorsport, guidate dai piloti Marijan Griebel, Horst Rotter e dalla leggenda delle corse di Opel, Volker Strycek, hanno completato tre giorni di test presso il Pferdsfeld Test Center. Le auto da 100 kW (136 cv) hanno percorso un totale di 1.500 chilometri senza problemi. Le caratteristiche uniche della mobilità elettrica, come i tempi di guida e di ricarica, la gestione della temperatura della batteria e la messa a punto del software, sono stati testati per la prima volta in un ambiente rally. Le vetture completamente elettriche hanno anche completato dei long run per testare la durata dei nuovi componenti.

"TONY" CAMPIONE EUROPEO

La competitività dell'Ascona 400 è confermata dalla vittoria nel Campionato Europeo di "Tony"-"Rudy" con la vettura della filiale italiana, preparata da Virgilio Conrero e diretta da Amilcare Ballestrieri. Significativi i successi nei rally Costa Brava e Bilbao (entrambi in Spagna), Madeira (Portogallo) e Cipro, raccogliendo altri punti importanti con il 2° posto nel Rally Halkidiki in Grecia. Principale avversario lo scozzese Jimmy McRae, anche lui su Opel Ascona, a dimostrazione del raggiungimento di una grande competitività da parte della vettura.

In Italia manca il bis del titolo, con Biasion che vince la categoria Gruppo 4 e resta in lotta fino a alla fine con Tonino Tognana e la sua Ferrari 308 GTB, che a fine stagione sostituisce con una Lancia Rally e con Fabrizio Tabaton (Lancia Stratos e Lancia Rally).

È l'ultimo anno della Ascona, anche perché nel 1982 sono entrati in vigore i nuovi regolamenti tecnici, che pongono fine ai "vecchi" gruppi 1, 2, 3 e 4, per fare posto ai gruppi N (Turismo di serie), A (Turismo preparato) e B (vetture costruite in almeno 200 esemplari con ampia libertà di preparazione). In Opel si decide così di trasferire tutta tecnologia e l'esperienza maturate con la Ascona 400, sulla Manta, che viene omologata in Gruppo B.

IL TEST DI MIKI BIASION

Il primo impatto di Biasion nel 1981 con la Ascona 400 è stato quasi traumatico. Sceso dalla tutto sommato docile Ascona Gruppo 2, la potenza della Gruppo 4 appariva esuberante e imponeva uno stile di guida diverso. Pur intimorito da queste caratteristiche, all'esordio sulle strade della Targa Florio Biasion ha trovato immediato feeling con la potente berlina tedesca, tanto da concludere al comando la prima tappa, davanti ai principali protagonisti dell'Europeo, tra i quali anche Jean Claude Andruet con la Ferrari 308 GTB.

Il pilota veneto è salito nuovamente su una Ascona 400 in occasione del nostro test. La vettura è una Gruppo 4 di provenienza tedesca, che corre attualmente nei rally storici. È un'auto molto competitiva con la quale Tiziano Nerobutto ha vinto la classifica assoluta nel Rally di Bassano del 2020 precedendo un nutrito numero di Porsche 911, Lancia Delta HF16V, Stratos e Rally, BMW M3.

"La potenza del motore è tanta, ma unita a una buona coppia motrice, che la rende abbastanza docile. Certo non era facile all'epoca domare tutti quei cavalli sull'asse posteriore, ma il suo comportamento era sempre sincero".

Oltre che per il motore di cilindrata e potenza superiore, l'Ascona 400 aveva vistose appendici aerodinamiche: due pinne sul cofano anteriore, un alettone posteriore e uno spoiler anteriore, altre alle minigonne laterali, sagomate e raccordate con i codolini dei parafanghi. Le auto della filiale italiana, preparate da Virgilio Conrero, avevano anche una modifica sui fari anteriori, con doppia parabola al posto del faro rettangolare.

Accelerazione in sovrasterzo.

AMERICAN BEAUTY

Una 220b in tinta Blue Chiaro. Si riconosce rispetto alle S/SE dai cerchi a 4 feritoie, dal paraurti a lama semplice e dai proiettori di piccole dimensioni. Mercedes-Benz offre ai suoi clienti una vasta gamma di valigeria per l'enorme bagagliaio.

Le 220 S/SE si differenziano dalle 200b frontalmente per i due profili cromati tra proiettori e calandra (1 sola sulla 220b) e lateralmente per la pinna cromata e per i cerchi (qui i più diffusi a 12 feritoie, per i primi mesi sono a 8). L'esemplare è in livrea Rosso Burgundy.

PER LA NUOVA AMMIRAGLIA MERCEDES-BENZ DEGLI ANNI '60, CHE SEGNERÀ IL RITORNO DEFINITIVO DI MERCEDES SUL MERCATO STATUNITENSE, SI SCEGLIE UN DESIGN NUOVO, CHE SPOSI LE CROMATURE, LA GENEROSITÀ E LE TANTO AMATE PINNE POSTERIORI (CHE LE VARRANNO IL SOPRANNOME DI "HECKFLOSSE", "CODINE") DEL DESIGN AMERICANO CON IL FASCINO DELLE GT ITALIANE

di Luca Marconetti

La 300 SE del nostro servizio è del 1962 e arriva dalla Svizzera. Per una 300 SE nel 1961 ci vogliono 5 milioni 950 mila lire, le 220 vanno dai 3 milioni e 100 della "b" ai 3 milioni e 950 della SEb. Una Opel Kapitan Lusso costa 2 milioni 340 mila lire, le Jaguar MkII vanno dai 3,3 milioni della 2.4 Litres ai 4,1 della 3.8 Litres mentre una MkX costa 5 milioni e 300 mila lire. Le BMW 502/8 (le "Barockengel") vanno dai 3,6 milioni della 2600 ai 4,2 della 3200. Una Lancia Flaminia Berlina costa poco più di 3 milioni.

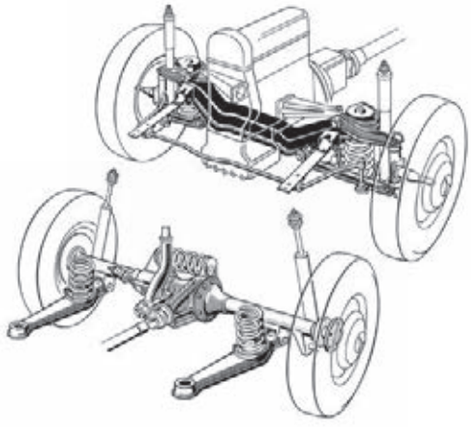
La regina del listino Mercedes-Benz degli anni '50 è indubbiamente la serie "Ponton A", berline di fascia superiore appartenenti a tre modelli diversi (180/190 W120/W121, 219 W105 e 220/220 S W180) e così nominate per il nuovo tipo di carrozzeria che avrebbero introdotto, rivoluzionandolo, il modo di disegnare e concepire questo genere di vetture: pensionati definitivamente passaruota mastodontici, pedane laterali, cofani posteriori "a baule" e anteriori fortemente allungati e dominanti il disegno del frontale, l'aspetto è finalmente raccordato, ogni elemento fa della sobrietà e dell'armonia il suo punto forte, contribuendo a una linea senza orpelli, funzionale ed elegante nel suo complesso e non più assemblaggio di parti distinte.

Ma gli anni '50 stanno finendo, il marchio della Stella a Tre Punte ha riacquisito la buona reputazione della quale godeva prima della guerra ed è fondamentale tornare a crescere puntando a uno dei mercati più importanti e influenti di sempre, specialmente per le grandi berline: gli USA. Per sbarcare Oltreoceano ci vuole un design innovativo che rompa col passato, ma che allo stesso tempo sia accattivante agli occhi dell'utente americano - design al quale, per altro, si sta abituando anche la clientela europea: si vedano berline come la Lancia Flaminia e poi le Fiat 1800/2100 e Peugeot 404 - che da una vettura vuole l'imponenza e una forte impronta stilistica data da cromature, orpelli e appendici come le ormai celebri (ed enormi, nelle auto americane) "pinne" posteriori.

Lo sviluppo della nuova vettura, o meglio, della nuova gamma di vetture, inizia nei primi mesi del 1956. Si procede come di consueto: Il capo ingegnere, all'epoca Fritz Nallinger, papà della "Ali di gabbiano", raduna i suoi per dettare i punti cardine del nuovo progetto, che saranno "un design fuori dal tempo, con alcuni richiami all'estetica italiana, ma con uno stile immediatamente riconoscibile come Mercedes", ossia "curare prima di tutto la sicurezza, applicando i recenti studi sull'abitacolo formato da una 'gabbia' protettiva" e "progettare la vettura partendo dall'interno verso l'esterno", ovvero concentrarsi sull'abitabilità, la luminosità dell'abitacolo e il confort degli occupanti. Per fare questo vengono quindi coinvolti tutti i responsabili dei reparti della progettazione: Josef Müller per i propulsori, Rudolf Uhlenhaut per freni e ciclistica, Karl Wilfert per il telaio e il design (quest'ultimo potendo contare sulla primissima collaborazione di un disegnatore italiano, Bruno Sacco, che diventerà poi il padre delle Mercedes più belle di sempre).

Fra gli accessori più comuni ci sono le ruote a fascia bianca. Nella foto un esemplare Avorio Chiaro post 1963: si evince dallo specchietto spostato dal parafango alla base del deflettore.

L'avantreno con il telaietto che permette l'ancoraggio delle sospensioni e il motore e il retrotreno a semiassi oscillanti con molla trasversale di compensazione. Le molle elicoidali sono prerogativa delle W111.

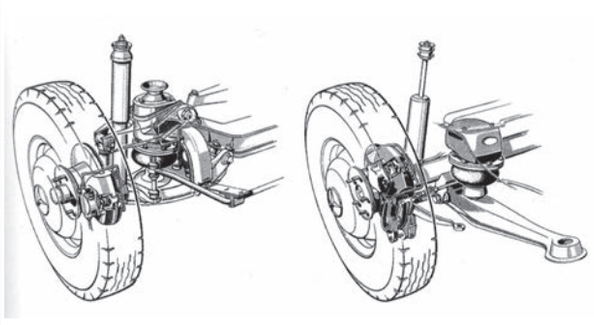


La W111/112 è la prima automobile con carrozzeria a deformazione programmata. Nell'immagine lo schema: mentre l'abitacolo è una cellula indeformabile, anteriore e posteriore si accartocciano per assorbire l'urto. Fra i bizzarri "crash test ante-litteram" c'è anche il lancio della vettura dall'alto...

La W112 300 SE protagonista del nostro servizio è in livrea Grigio Medio: la vernice metallizzata è di serie (cerchi compresi) per le 300 SE/SEL e le tinte, rispetto alle versioni meno prestigiose, sono dedicate. È un esemplare del 1962, si riconosce per lo specchietto in cima al parafango adottato fino al 1963.

Il posteriore è condiviso con le W111 220 S ed SE: lame paraurti supplementari ai lati targa, proiettori di maggiori dimensioni fascianti e inglobanti le luci targa. La 300 SE si riconosce ovviamente per la targhetta identificativa, resa più preziosa da una cornicetta cromata. La plancia è l'elemento che maggiormente assimila le W112 alle W111 S/SE. Le W112 offrono il cambio automatico Mercedes-Benz a 4 rapporti di serie, con leva al volante. Invece, il tratto più distintivo della 300 SE sono le maggiori cromature (in zama) rispetto alle W111: appaiono sui passaruota e sulla scalfittura della fiancata.
La tanto discussa strumentazione "a torretta": il contagiri non c'è, al centro troviamo il tachimetro e ai lati indicatore livello benzina, pressione olio e temperatura dell'acqua, infine alcune spie.

Altro tratto distintivo è la scritta su fondo anodizzato che impreziosisce lo sfogo aria-abitacolo sul terzo montante. Gli interni di serie in tessuto quadrettato e bande nere. Il pannello porta presenta la stessa struttura di quello delle 220 S/SE ma qui è impreziosito da pannelli in legno.
Il divano posteriore con il bracciolo di serie (optional per W111). Il 3 litri 6 cilindri in linea qui nella prima configurazione a iniezione con pompa a due pistoncini (nel 1963 si sarebbe adottata la più affidabile a sei pistoncini). Il sistema sospensivo della W112 prevede sospensioni ad aria in luogo delle molle elicoidali su entrambi gli assi.



AL SOLE DI NAPOLI

Nel 1957 l'auto prende forma e, nel 1958, i primi prototipi assemblati a mano escono su strada, fortemente camuffati e assolutamente non riconoscibili come delle Mercedes, verniciati verde scuro, con fanaleria posticcia e un'improbabile griglia frontale circolare e spesso immortalate dagli obiettivi delle testate specializzate "mischiate" con altri modelli Mercedes o perfino di altri produttori come Opel Kapitan o Rover P5.

Nel febbraio del 1959 poi, nonostante l'Ufficio stampa Mercedes-Benz neghi categoricamente l'uscita di un nuovo modello, lo sviluppo è quasi ultimato e, come "prova del fuoco" Nallinger, Uhlenhaut, Müller e Wilfert con vari collaboratori, alla guida di un gruppo di quattro prototipi pressoché definitivi, vanno dalla gelida e nevosa Stoccarda fino a Napoli, dove l'inverno sta lasciando posto a un clima più mite, e ritornano. A maggio inizia la produzione-pilota e, in autunno, tre esemplari vengono esposti al Salone dell'Automobile di Francoforte.

W111 220/220 S/220 SE/230/230 S: LE NUOVE "PONTON" (1959-1968)

Pubblico e addetti al settore si trovano finalmente faccia a faccia con la nuova vettura di fascia alta Mercedes, frutto di una razionalizzazione della gamma che abbraccia uno spettro di mercato che noi oggi definiremmo segmento E e segmento F, ossia berline superiori e ammiraglie di rappresentanza. Questo è dimostrato dalla presenza o meno della lettera "S" ("Sonderklasse", ossia "classe superiore") nella sigla sul cofano posteriore: l'auto, che nella catalogazione ufficiale Mercedes-Benz è la W111, è disponibile nelle versioni 220b, 220 Sb e 220 SEb (la lettera b, che non sarà mai utilizzata commercialmente, è utilizzata per differenziarle dalle precedenti 220 W180), quindi tutte caratterizzate da unità 6 cilindri in linea di 2195 cm^3 (basamento in ghisa, testata in alluminio, distribuzione monoalbero in testa) già viste sulle "Ponton A" ma con diversi livelli di potenza: la 220b dotata dell'M180.940 alimentato da due carburatori Solex 34 PJCB da 95 CV a 4800 giri/min, la 220Sb dell'M180.940 con due Solex 34 PAJTA (dal 1963 due Solex 35/40 INAT) per 110 CV a 5000 giri/min e la 220SEb del nuovo M127.982 a iniezione meccanica Bosch da 120 CV a 4800 giri/min.

La ciclistica deriva dalle "Ponton A" ma con delle migliorie: l'anteriore è a ruote indipendenti, con molle elicoidali, ammortizzatori idraulici esterni, entrambi montati su un telaietto ausiliario (più semplice che in passato) con barra antirollio, che ha il compito di sostenere anche il motore longitudinale; la sospensione posteriore è sempre a ruote indipendenti ma montate su ponte oscillante, con semiassi solidali al differenziale della trazione posteriore, con molle elicoidali montate davanti ai semiassi su puntoni longitudinali e ammortizzatori idraulici telescopici piazzati dietro e, a concludere l'opera, una raffinatezza proveniente dalla 300 SL, una molla trasversale compensatrice fra i due semiassi, sopra la scatola di trasmissione. I freni sono inizialmente a tamburo sulle quattro ruote, con servofreno (optional per 220), poi, dall'aprile 1963 anteriori a disco e da agosto con doppio circuito idraulico. Il cambio è manuale a 4 marce con leva al volante ma a richiesta è disponibile il cambio senza frizione Hydrak (eredità delle "Ponton A") mentre dall'autunno 1961 sarà disponibile il cambio automatico con giunto idraulico (di produzione Mercedes-Benz), sempre a 4 rapporti. ›

La 300 SE ha dimensioni molto importanti anche oggi e su strada risulta imperiosa e dall'eleganza sfarzosa, a differenza delle sue eredi (W108, W116) che avrebbero fatto della sobrietà il loro punto forte.

SE e SEL a confronto. La "passo lungo" SEL si riconosce per la portiera allungata e la mancanza dello sfogo sul montante

Fra gli optional che possono caratterizzare la 300 SEL anche la paratia fra abitacolo anteriore, destinato allo chauffeur e quello posteriore. Ha una base fissa rivestita in legno e moquette e un vetro superiore discendente.

Se per la meccanica si fa una scelta molto conservativa, totalmente nuova risulta la linea, che esalta, pur mutandolo fortemente, il profilo delle "Ponton A", tanto che le W111 passeranno alla storia anche come "Ponton B". L'imponenza e volumi morbidi sviluppati su piani orizzontali (è un paio di centimetri più bassa delle "Ponton A" e il tetto piatto) sono il fulcro del disegno: la fiancata è caratterizzata da una linea di cintura dritta, che inizia dal profilo superiore dei proiettori anteriori e arriva fino al deflettore del finestrino posteriore, dove essa muta alzandosi e andando a concludere su quello che è il più vistoso artificio stilistico della vettura, le già accennate pinne che incorniciano il posteriore e le varranno il soprannome di "Heckflosse", ossia, appunto, "pinne finali". Il posteriore, con le pinne, l'ampio lunotto panoramico, lo sviluppo orizzontale di cofano e proiettori, è probabilmente l'elemento più innovativo, mentre il frontale è quello che fa riconoscere immediatamente la W111 come una Mercedes: calandra-radiatore smussata con profilo a cuspide e la Stella a Tre Punte in cima (per la prima volta montata su un supporto elastico che la fa collassare in caso di investimento), cofano che segue il profilo del radiatore, retaggio dei vecchi modelli a chassis separato e proiettori inseriti in un'unica elegante parabola oblunga, già vista sul frontale delle 300 SL "Ali di Gabbiano", qui rese più raccordate ed eleganti, a chiudere gli ampi profili passaruota, come sulle precedenti "Ponton", funzionali al disegno generale e alla compattezza della linea.

Quei passi avanti in termini di sicurezza richiesti da Nallinger si sarebbero tramutati nel primo vero e proprio abitacolo al mondo a deformazione programmata, ossia composto da una cellula abitativa indeformabile e da frontale e posteriore studiati per assorbire urti anche violenti. Allo scopo, il muso ma soprattutto il bagagliaio sono molto allungati rispetto alle più compatte "Ponton A": il risultato è una lunghezza totale di 4875 mm, ben 40 in più di una W180 e una larghezza di quasi 1800 mm, dati che la renderanno una vettura piuttosto imponente per l'epoca, notevoli ancora oggi (l'Attuale Classe E misura 4940x1850 mm). Per testare questa novità, Mercedes procede a dei test che oggi sembrano bizzarri ma che all'epoca saranno molto efficaci e veritieri: un razzo spinge la vettura contro un muro a 50 km/h, addosso ad altri veicoli e persino lanciandola da una rampa a 80 km/h per verificarne il comportamento in ribaltamento. Anche gli interni sono studiati per un miglioramento della sicurezza passiva: il cruscotto è rivestito morbido, i comandi sono in materiale flessibile, il volante ha un anello centrale imbottito, lo specchietto retrovisore si stacca dal supporto in caso di impatto col parabrezza, quest'ultimo collassabile in caso di colpo dall'interno dell'abitacolo, mentre i tergicristalli lavorano "a incrocio" ossia si muovono in direzioni opposte, così da pulire la maggior parte dell'enorme parabrezza anch'esso molto ricurvo come il lunotto. Completamento dell'opera è la strumentazione "a torretta", bella ma non di immediata lettura.

Con la W111 Mercedes-Benz precorre la filosofia del "family feeling" tanto in auge oggi: infatti stile generale e dimensioni di queste vetture saranno comuni a diverse versioni, caratterizzate anche da prestazioni, contenuti e prezzi piuttosto distanti fra loro.

Queste differenze saranno, per il momento, limitate ma già ben visibili tra le tre 220. Partiamo dal frontale: la 220 presenta una sola barra cromata tra proiettori e calandra, le S/SE due. Fiancata: la 220 non ha il profilo cromato in cima alla pinna posteriore presente su S/SE mentre presenta ruote a 4 fori lunghi in luogo di quelle a 8 poi a 12 fori delle S/SE (in ogni caso, comunque le borchie sono in colore carrozzeria e, in caso di carrozzeria bicolore, della tinta della parte bassa dell'auto mentre sono disponibili le gomme a fascia bianca). Posteriore: la 200 ha proiettori di piccole dimensioni e parte superiore sporgente, le S/SE hanno un gruppo ottico più grande, liscio e fasciante, che interessa anche le luci targa (integrate nel paraurti su 200), infine le S/SE hanno

La W111 230 S del 1965 sostituisce le 220 S/SE con un nuovo motore da 2,3 litri. Esteticamente è identica alle progenitrici. Nell'immagine un raro abbinamento bicolore, Beige/Nero. Già per le 220, le borchie ruota riprendono la tinta della parte bassa della carrozzeria. I due toni non saranno disponibili per le W112.

una doppia lama supplementare sopra il paraurti, non presente sulla 200. Interni: la 200 ha schienali dei sedili anteriori fissi, regolabili su S/SE, le S/SE hanno una maniglia di appiglio supplementare per le portiere anteriori e il bracciolo posteriore, che sulla 200 è solo a richiesta. Per tutte le versioni, sono disponibili cuscini per trasformare le poltrone anteriori in panca unica oppure il divano unico fisso. Di serie la tappezzeria è in lana a righe (poi a quadretti), in vinile MB-Tex o in pelle vera (con pannelli centrali traforati per favorire la traspirazione).

Poche le modifiche intervenute sulle 220/220 S/220 SE: nel 1963, insieme al già citato sdoppiamento del circuito idraulico frenante, lo specchietto retrovisore esterno migra dalla base del cofano motore a quella del deflettore mentre la carreggiata aumenta di 1,2 cm. Fino al 1965 vengono prodotte in tutto 296.696 esemplari di W111, delle quali ben 161.119 sono 220 S.

Nel 1965 ecco il nuovo modello che sostituisce le S/SE (mentre la 220 sarà sostituita dalla 230 della inferiore serie W110): è la 230 S, che ha un allestimento semplificato rispetto alla 220Sb per non mangiare mercato all'inedita ammiraglia Classe S W108/W109 - dettaglio che ci svela che, fino al 1968, in gamma Mercedes coesisteranno due "Sonderklasse" - e mantiene un design pressoché identico al passato (è ancora denominata W111); monta il motore M180.947 di 2,3 litri a carburatore da 120 CV a 5400 giri/min. Rimarrà in produzione fino al 1968 e verrà completata in 41.107 esemplari.

W112 300 SE: IL FASCINO DISCRETO DEL LUSSO (1961-1964)

La già accennata filosofia del condividere una stessa carrozzeria per diversi livelli di allestimento si sarebbe espressa al massimo nel 1961: oltre alle 6 cilindri infatti, della serie "Ponton A" vanno sostituite anche le 4 cilindri, benzina e diesel ma, soprattutto, va sostituita anche l'ultima ammiraglia classica (chassis separato), la stupenda Typ 300 "Adenauer", macchina di alta rappresentanza e dalla linea fuori dal tempo, benché dallo stile barocco e ancora molto legato a canoni stilistici a cavallo della guerra. Le quattro cilindri vengono quindi sostituite dalle berline della serie W110, identiche alle W111 ma con frontale più semplice, con due proiettori tondi e gruppo ottico inferiore quadrangolare mentre l'onere e l'onore di ricevere l'eredita della "Adenauer" tocca alla nuova la W112 300 SE, la protagonista del nostro servizio fotografico.

La linea è identica a quella delle 220 S/SE ma qui è subito riconoscibile per alcuni dettagli. Intanto la sovrabbondanza di cromature, sui passaruota anteriori, sull'intera modanatura passaruota-parafango sul terzo montante e sulla scalfittura della fiancata; poi ci sono la scritta identificativa sul profilo che cela lo sfogo dell'aria abitacolo sul terzo montante e quella sul cofano posteriore con la "cornicetta" che la inquadra. Le ruote sono identiche alle 220 S/SE.

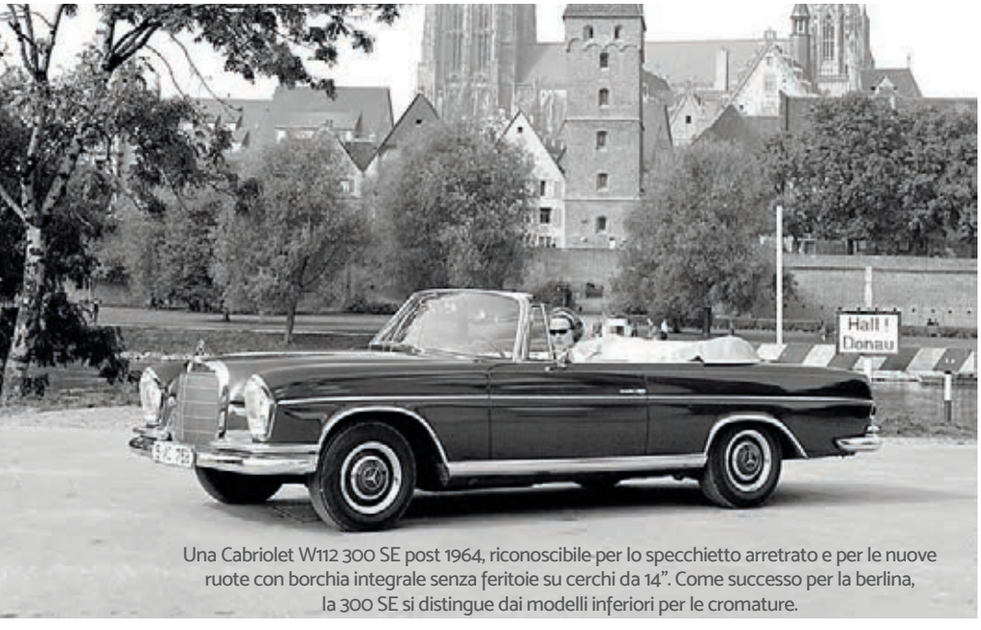
La novità più importante sta ovviamente sotto il cofano: come suggerisce il nome, infatti, la 300 SE è motorizzata dal M189.984 di 3 litri, sempre 6 cilindri in linea con distribuzione monoalbero in testa, a iniezione meccanica Bosch con pompa a due pistoncini, derivato da quello della 300 "Adenauer" e in grado di erogare 160 CV a 5000 giri/min, dati che la rendono adatta a sfiorare i 180 km/h e toccare i 100 in 13 secondi. Nel 1964 i CV sarebbero diventati 170 grazie all'adozione di una pompa di iniezione a sei pistoncini (M189.986).

La 300 SE viene offerta di serie con il cambio automatico Mercedes-Benz a 4 rapporti ma, dopo un paio d'anni, la clientela europea verrà accontentata con un classico manuale con leva al volante, come quello delle 220. Il peso importante della 300 SE spinge poi i progettisti a sostituire le classiche molle elicoidali in alluminio con cuscinetti d'aria nelle medesime posizioni, su entrambi gli assali.

L'interno è la parte che si discosta meno dalle 220 S/SE: le uniche differenze caratterizzano i tessuti che, quando non si opta per la pelle, sono a quadretti e fasce applicate neri e i pannelli porta e cruscotto, ove si fa più ampio uso di finiture in legno.

Nel 1963, alla 300 SE si affianca la 300 SEL, con passo allungato di 100 mm (2850 contro 2750 mm), aumento intercettabile nella portiera posteriore più ampia ma il modello è riconoscibile anche per le cornici cristallo cromate più generose e per l'assenza dello sfogo aria-abitacolo sul terzo montante. La 300 SEL sarà un'ammiraglia di rappresentanza, come si può evincere dalla cura dell'allestimento interno (pannelli porta ridisegnati per ospitare soffici poggia-gomiti) e che potrà essere dotata, per esempio, di divisorio in vetro fra abitacolo anteriore e posteriore. La 300 SE/SEL sarà realizzata in 6,748 esemplari tra il 1961 e il 1965. Sarà una vettura molto elitaria: per acquistarla ci vogliono quasi 6 milioni, quasi il doppio di una 220b e 500 mila lire in più di una Jaguar Mark X. ›

L'eleganza della W112 Coupé risiede nella fiancata senza montante centrale (elemento che costringe ad adottare rinforzi alla scocca con relativo aumento di peso rispetto alla berlina) e nella pulizia dalle cromature, laterali e frontali. Per comprare un 220 SE Coupé sono necessari 5 milioni 850 mila lire. Per una Fiat 2300 S Coupé ci vuole la metà, per una Aston Martin BD 4 6 milioni e mezzo e per una Jaguar E-Type ben 1 milione meno della Mercedes. Gli interni sono curati ma di intonazione ben più sportiva: la strumentazione ha i due elementi circolari, la leva del cambio è a pavimento. Il volante è invece condiviso con quello della berlina.



Una Cabriolet W112 300 SE post 1964, riconoscibile per lo specchietto arretrato e per le nuove ruote con borchia integrale senza feritoie su cerchi da 14". Come successo per la berlina, la 300 SE si distingue dai modelli inferiori per le cromature.

L'eleganza della coupé (nell'immagine sempre una 300 SE), sta anche nel bellissimo lunotto avvolgente e nella forte riduzione delle pinne posteriori.

W111/W112 COUPÉ E CABRIOLET (1961-1971)

Della "Heckflosse" verranno realizzate anche le versioni Coupé e Cabriolet, come ormai di tradizione per tutti i modelli di prestigio del marchio di Stoccarda. Queste sono disegnate e prodotte dal Centro Stile interno e non da carrozzerie esterne (pratica invece piuttosto comune fra i costruttori italiani e francesi).

Se le berline W111 e W112, per design e allestimenti, sono dedicate a un mercato che comprende soprattutto l'America, le loro varianti a due porte, con tetto e senza, saranno modelli nati su canoni estetici più europei, che le renderanno dei prodotti fortemente elitari e destinate a una clientela esigente e competente. Non è un caso infatti che, per comprare una 220SE Coupé ci vogliano 5 milioni e 850 mila lire a fronte degli appena 4 necessari per una berlina di pari allestimento.

Le versioni a due porte, pur mantenendo lo stesso passo della berlina, presenteranno una linea che, perdendo la maggior parte del volume delle pinne tanto iconografiche sulla berlina, risulterà di una eleganza fuori dal tempo, molto imponente e dal fascino aristocratico, in grado di sposare il fascino delle GT italiane col confort, la sicurezza e le doti da grande stradista di una vettura squisitamente Mercedes: prese le mosse da un bozzetto di Paul Bracq del 1957, la fiancata è perfettamente levigata e alleggerita dalla profonda scalfittura subito sopra i passaruota, mentre raffinatissimo è il padiglione senza montante centrale; il frontale, esclusa la proposta di una mascherina bassa e larga in stile "Ali di gabbiano", riprende gli stilemi della berlina ma è ripulito di qualsiasi cromatura; la coda è la zona più modificata, con le "codine" ora appena accennate, come delle leggere "cornicette" all'ampio baule levigatissimo e i proiettori di nuovo disegno, raccordati al profilo digressivo della fiancata inferiore. La versione cabriolet invece, mantiene tutte le caratteristiche della coupé (linea generale, parabrezza meno curvo della berlina e portiere già scevre del montante centrale) ma è ovviamente dotata di un'ampia e robusta capote che, da aperta, trova posto in un vano dedicato, alle spalle dei passeggeri posteriori, coperta da un tonneau apposito. A un occhio attento, poi, si nota la calandra frontale posizionata leggermente più inclinata di quella della versione chiusa.

L'auto, presentata in versione coupé in occasione dell'inaugurazione del Museo di Stoccarda del febbraio 1961 e in quella convertibile qualche mese più tardi, al Salone di Francoforte, ha meccanica e motorizzazioni delle berline: del 2,2 litri si sceglie l'unità a iniezione meccanica da 120 CV (220 SEb W111) mentre per il top di gamma (W112) il 3 litri della berlina appena presentata (180 CV). Le 220 presentano sospensioni con le classiche molle in acciaio elicoidali e sistema frenante misto (anteriori a disco, posteriori a tamburo), le 300 le sospensioni ad aria (che diventeranno optional anche sulla 220 SEb dal luglio '73) della berlina e i 4 freni a disco.

Anche nei dettagli le coupé/cabriolet riprendono

Nel 1969 esordisce l'ultimo atto della gamma W111/W112: è la 280 SE 3.5, con motore di tale cilindrata. Si riconosce per la calandra allargata, tipo quella della nuova ammiraglia W108. Da notare i cerchi da 14": sono di nuovo nello stile dei precedenti "12 feritoie" ma qui disco e borchia sono in un pezzo unico.

generalmente le berline: medesimi sono lo specchietto retrovisore esterno, che anche qui cambierà posizione nel 1963, e i cerchi ruota, con borchia centrale in colore carrozzeria (di quella inferiore la linea di cintura, in caso di verniciatura bicolore) a 12 fori. Anche le W111/112 Coupé e Cabriolet ovviamente, saranno interessate dall'innovativa scocca a deformazione controllata.

La parte maggiormente rivista, rispetto alla berlina, sono però gli interni, di impronta molto più sportiva e allo stesso tempo curata e raffinata. Intanto la strumentazione è qui molto più chiara e leggibile, organizzata in due classici strumenti tondi, mentre l'aspetto generale risulta se possibile più prestigioso e rifinito. I sedili sono rivisti e, a richiesta, sono disponibili quattro poltrone singole "a conchiglia" più conformate per trattenere meglio gli occupanti durante la guida veloce (configurazione rarissima). Di serie invece, i braccioli centrali per entrambe le file di sedili, mentre i pannelli porta sono desunti da quelli della 300 SE berlina. La leva del cambio manuale è ora a pavimento (l'automatico ha ancora il selettore al volante, sarà in basso dal 1963). La 300 SE Coupé/Cabriolet è sempre riconoscibile per l'abbondanza di cromature e per la dotazione molto ricca.

La carriera delle Coupé/Cabriolet 220 SEb non vedrà variazioni considerabili, mentre quella delle 300 SE, sì: nel 1964 verrà installato al posteriore il robusto e innovativo gruppo assale-trasmissione della W108 e le ruote da 14" (con nuovo disegno a "disco pieno" senza le 12 prese d'aria) per ospitare dischi di maggiori dimensioni (la frenata è sempre stata un neo delle W111/112).

Il lignaggio e la raffinatezza di W111 e W112 Coupé e Cabriolet fanno sì che, nel 1965, mentre le versioni berlina vengono sostituite dalle nuove W108/W109 (dalla linea più sobria e austera, senza le famose pinne posteriori, disegnata da Paul Bracq partendo proprio dalla W111 Coupé), queste rimangono in commercio ancora a lungo, fino al 1971 (quando scompariranno senza eredi). Ovviamente vengono rinnovate e, il nuovo modello lanciato quell'anno è la 250 SE, coperta e scoperta, riconoscibile esteticamente dalle nuove ruote con borchia rivista senza prese d'aria. Come suggerisce la denominazione, la maggior novità è sotto al cofano dove ora batte un cuore di 2496 cm^3 a iniezione meccanica Bosch con pompa a sei pistoncini da 150 CV a 5500 giri/min (il M129.980). Sensibile l'aumento di prestazioni: la velocità massima sale dai 170 km/h della 220 SE a 193 e per scattare da 0 a 100 km/h ci vogliono due secondi in meno (12 invece di 14). I freni sono ora quattro a disco, le sospensioni posteriori idropneumatiche autolivellanti, le ruote da 14" con disegno a "disco pieno". Affianco a questa, rimangono a listino le versioni 300 SE, sempre riconoscibili dalle maggiori.

Le 250 SE e 300 SE rimarranno in listino fino al 1967 ma la loro carriera non finisce: verranno entrambe sostituite da un modello piuttosto importante per la storia commerciale di Mercedes-Benz, la 280 SE, sempre disponibile chiusa o aperta. Sotto il cofano il M130.980 di 2778 cm^3 che, rispetto al 2,5 M129, ha 10 CV in più (160) e prestazioni ancora più brillanti (0-100 km/h in 10,5 secondi). Esteticamente la 280 SE si riconosce per i cerchi che riprendono il design della 220 SE ma qui sono in un pezzo unico, mentre gli interni hanno perso parte delle finiture in legno di noce per preferire un maggior uso di imbottiture rivestite in pelle.

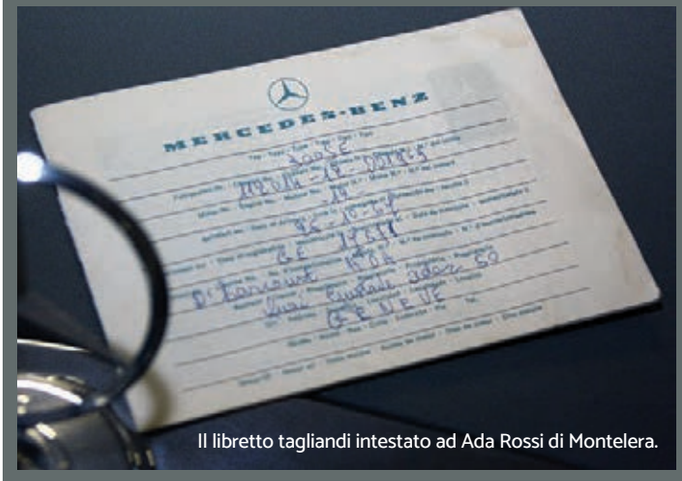
Canto del cigno è una versione degna di una vettura superba dal punto di vista meccanico, fondamentale sul piano della ricerca in tema di sicurezza e apprezzata da una clientela abbiente e selezionata: stiamo parlando della 280 SE 3.5 del 1969, l'unica "Heckflosse" a montare un motore V8 (90°). È infatti il nuovissimo M116.980 a iniezione elettronica Bosch da 3499 cm^3 per 200 CV a 5800 giri/min di potenza, che la spingono a 210 km/h (205 con cambio automatico) e a 100 km/h in meno di 10 secondi, nonostante il peso di quasi 2,1 tonnellate. Le sospensioni posteriori sono rinforzate con tamponi in gomma. La 280 SE 3.5 corrisponde anche all'ultima revisione estetica intervenuta sul modello, grazie all'introduzione della calandra più bassa e larga (che modifica anche l'intero profilo del cofano. Da questo momento in poi le W112 dotate di questo layout estetico saranno ricordate come "Flachkuhler", "muso basso" e le precedenti "Hochkuhler", "muso alto") ispirata a quelle delle W108/109, dalle quali desume anche il paraurti con inserto in gomma e lo specchietto retrovisore (le stesse modifiche estetiche interesseranno la 280 normale). ›

AL SERVIZIO DELL'ARISTOCRAZIA

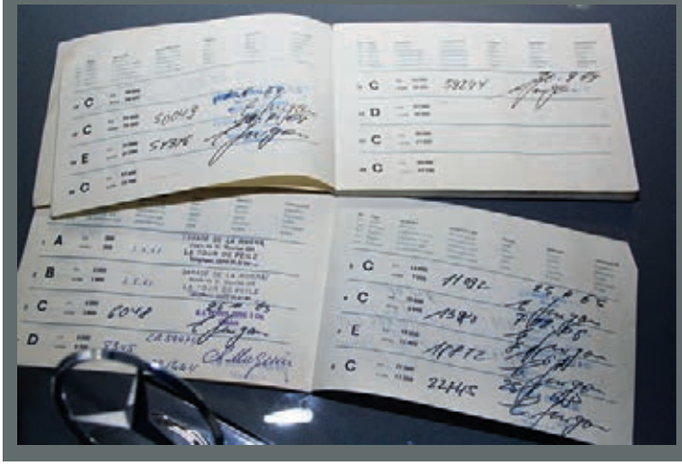
Vetture di questo genere, specialmente le berline, erano spesso scelte da esponenti delle aristocrazie europee e non solo e affidate agli chauffeur. L'esemplare del nostro servizio non fa eccezione: è stato infatti acquistato dal nipote di Oreste Masera, residente a Pino Torinese ma per una vita autista di Ada Rossi di Montelera, diventata Contessa D'Harcourt dopo aver sposato un esponente dell'omonima famiglia nobile svizzera. All'epoca, le unioni fra aristocratici e industriali - Ada, classe 1900, è rampolla della famiglia Rossi di Montelera, anch'essa di nobile stirpe ma celebre per la casa vinicola Martini&Rossi - erano molto ben viste e la loro sarà inserita perfino in un "almanacco" della nobiltà europea. La coppia acquista l'auto nel 1962, la usa fino agli anni '80 poi la ferma nell'autorimessa della tenuta di Ginevra per sostituirla con una più moderna 300 SEL V126. Alla scomparsa del marito, la signora Rossi di Montelera eredita le vetture ma, nel 1987, già anziana e malata, dona al suo autista Oreste Masera entrambe le Mercedes che vengono portate a Pino Torinese. Qui, dopo qualche anno di utilizzo, decide di fermare la 300 SE fino a che l'attuale proprietario, Filippo Di Santo, avvocato torinese, non la trova: sapendolo appassionato, un amico ristoratore gli dà la soffiata giusta e, un anno dopo, Filippo acquista la 300 SE che, fino a quel momento, ha riposato in un capanno fra i mezzi agricoli e sotto una spessa coltre di polvere. Nonostante ciò l'ambiente è sano: il motore è stato sbloccato con lo Svitol, il cambio aveva solo un sincronizzatore scollegato ed è stato necessario solo una lucidatura e far ricromare i paraurti. Solo le sospensioni ad aria hanno generato qualche grattacapo.

Masera con la sua famiglia e la 300 SE.

I documenti svizzeri.



Il libretto tagliandi intestato ad Ada Rossi di Montelera.



Lo stato di ritrovamento nelle campagne della collina torinese: l'ambiente asciutto e la polvere hanno fatto sì che la vettura si sia conservata ottimamente.

TINTE CARROZZERIA W111

STANDARD: Nero, Grigio Chiaro (fino al 1965), Blue Medio, Grigio Graphite, Verde Moss, Rosso Medio (fino al 1965), Rosso Scuro (dal 1965).
A RICHIESTA: Grigio Arabia, Bianco-Grigio, Grigio-Blu (fino al 1961), Grigio Cemento (fino al 1961), Verde Perla (fino al 1961), Verde Scuro, Blue-verde (fino al 1961), Verde Acqua marina (fino al 1961), Blue Horizon, Blue Chiaro, Blue Mercedes (Blue dal 1961), Marrone Havanna, Beige (fino al 1961), Grigio-Beige (fino al 1961), Crema (fino al 1961), Rosso Chiaro, Avorio (fino al 1961), Avorio Chiaro (dal 1961), Bianco (dal 1961), Bianco Off (dal 1961), Blu-Grigio (dal 1961), Beige Chiaro (dal 1961), Blue Scuro (dal 1961), marrone Scuro (dal 1961), Rosso Burgundy (dal 1961 e fino al 1965), Oliva Scuro (dal 1965), Marrone (dal 1965).
BICOLORE A RICHIESTA *(nota: le borchie ruote hanno lo stesso colore della carrozzeria base):* Nero/Grigio Graphite, Grigio Graphite/Grigio Chiaro, Grigio Chiaro/Grigio Graphite, Nero/Grigio Chiaro, Grigio Chiaro/Nero, Rosso Medio/Nero, Blue Medio/Grigio Chiaro, Grigio Chiaro/Blue Medio, Verde Moss/Nero, Nero/Verde Moss, Nero/Rosso Medium, Grigio Chiaro/Rosso Medio, Blue/Blue Horizon, Verde Scuro/Perla, Verde-bianco/Verde Acqua marina, Grigio-Bianco/Grigio Arabia.

INTERNI W111

STANDARD: Tessuto grigio per le tonalità denominate Grigio, tessuto verde per le tonalità denominate Verde più Grigio-Bianco, tessuto blue per le tonalità denominate Blue, tessuto beige per tutte le altre.
A RICHIESTA: MB-Tex 7 tonalità (13 nel 1966), pelle naturale 13 tonalità (25 nel 1966).

TINTE CARROZZERIA W112

STANDARD METALLIZZATI: Grigio Anthracite, Grigio Medio, Grigio Argento, Blue, Blue Medio, Marrone Bronzo, Verde Moss, Rosso Brillante, Rosso, Beige Copper, Beige.

INTERNI W112

STANDARD: Tessuto a microquadretti neri su fondo grigio e bande nere.
A RICHIESTA: *vedi interni a richiesta W111.*

TINTE CARROZZERIA COUPÉ/CABRIOLET

Seguono in linea generale le modifiche intervenute sulle versioni berlina e, dal 1968, mantengono quelli disponibili.

INTERNI COUPÉ/CABRIOLET

Le W111/112 Coupé e Cabriolet sono equipaggiate con selleria in pelle naturale di serie. Nel 1961 questa è disponibile in 14 tonalità, nel 1966 diventeranno 25.

ABBINAMENTI BICOLORE ESCLUSIVI PER MODELLI COUPÉ

Grigio Graphite/Grigio Chiaro, Nero/Blue-Verde, Blue-Grigio/Blue Horizon, Nero/ Blue-Grigio, Blue Medio/Blue Chiaro, Marrone Scuro/Crema.

Una 3.5 cabriolet con la robusta capote chiusa. Rispetto alle berline, i fari vengono rivisti e resi più piccoli e moderni.
Gli interni della 3.5 sono la summa del lusso di questa vettura: vetri elettrici e aria condizionata sono di serie. Da notare la nuova strumentazione introdotta già con la 250 del 1965 con palpebra superiore in pelle e non più in legno e il volante con anello superiore schiacciato per non intralciare la vista degli strumenti.

Ricchissima la dotazione di serie che prevede, fra il resto, aria condizionata e vetri elettrici. La W111/112 coupé non vedrà un'erede fino al lancio della Classe S coupé C126 SEC mentre, per far godere a 5 persone il viaggio coi capelli al vento, bisognerà attendere la E W124 Cabriolet. La W111/112 Coupé/Cabriolet esce definitivamente di scena nella primavera del 1971 con all'attivo 35.931 esemplari completati.

LE ALTRE

Oltre alle versioni berlina, 300 SEL, coupé e cabriolet, le W111 e W112 saranno realizzate in altre due versioni speciali. La prima è una station wagon, mai realizzata a Stoccarda ma costruita, a partire dal maggio 1966, dalla belga IMA: il modello, che non sarà mai ufficialmente a listino Mercedes-Benz, è denominato Universal ed è in pratica una normale berlina con pratico portellone e ampia terza luce posteriore, elementi applicati alla scocca consegnata alla IMA già completa di meccanica, portiere e cruscotto. Verrà realizzata sulla base della sola versione 230 S e per un periodo limitato di tempo, poiché la IMA fallirà per bancarotta pochi mesi dopo. La seconda "speciale" è la sette posti (i cinque tradizionali più due strapuntini inframezzati) del 1967 realizzata dalla Binz di Lorch, in Germania: ha un passo aumentato di ben 650 mm, portiera posteriore più lunga e ampia terza luce. Sarà usata come vettura per alberghi e come taxi anch'essa sulla base della 230 S. ■

Uno Splendido “Spring Lasting” in cilindrata 250, da notare la tipica forma del motore estremamente compatto.

PRIMAVERA A DUE RUOTE

CON UN'EVOLUZIONE DEL MITICO MOTORE "A UOVO" PRODOTTO DALLA MOTOBI, VIENE PRESENTATO LO SPRING LASTING 200, QUESTA VOLTA A DUE CILINDRI E DUE TEMPI CON UN INNOVATIVO SISTEMA DI DISTRIBUZIONE ROTATIVA E CENTRIFUGA

di Matteo Comoglio

Tutto ha inizio nella primavera del 1950, quando alla Fiera di Milano viene presentata una piccola motoleggera, con un nuovo marchio, opera dell'ingegner Giuseppe Benelli, uno dei fondatori dell'omonima ditta produttrice di motociclette, che però ora aveva desiderio di fondare un'azienda tutta sua, per poterla lasciare in futuro ai suoi due figli Luigi e Marco. Ma tornando alla motoleggera, questa nasceva in una nuova fabbrica, il propulsore era un 98 cm^3 a due tempi, e tutto era volto ad essere semplice ed economico. A questa nuova ditta viene dato il nome di F.A.M. (Fabbrica Auto Motoveicoli) e in seguito diventerà "MotoBi". La fabbrica è costruita sulla strada Adriatica, a Pesaro, da sempre sede della famiglia Benelli e delle sue attività. Il telaio di questa nuova motoleggera era del tipo a monotrave, portava a sbalzo il motore a cilindro orizzontale, e aveva supporti per il canotto di sterzo e per la sospensione posteriore a forcellone oscillante, vincolato al telaio elasticamente mediante due piccole semibalestre di tipo automobilistico. La sospensione anteriore aveva la classica forcella telescopica.

Lo Spring Lasting B200 Lusso del 1953.

MOTOBI SPRING LASTING

La forcella anteriore teleidraulica e il carburatore Dell'Orto.

Il telaio monotrave semplice ed efficace.

Anche il motore orizzontale era all'avanguardia: due tempi, 98 cm³ ed ammissione a valvola rotante, dava una potenza di 3,2 CV a soli 4.200 giri al minuto. Era semplice, robusto ed economico, ed infatti la casa dichiarava un consumo di un litro per cinquanta chilometri. La nuova "B" entrava in concorrenza con la cugina Benelli Letizia, anch'essa da 98 cm³, che in seguito viene maggiorata a 125 cm³ e ribattezzata Leoncino. In seguito il nuovo modello MotoBi Ardizio, anch'esso da un ottavo di litro, si contrappone proprio al Leoncino.

Nel 1951 la gamma MotoBi si estende e sono immessi sul mercato due nuovi modelli ad affiancare la 98: il primo, Super da 115 cm³, che aveva la particolare caratteristica di poter essere facilmente trasformato dal proprietario da moto in piccolo motocarro, sostituendo la parte posteriore con un'intelaiatura in tubi che portava un cassone da circa un metro per lato ed un ponte con differenziale.

Il secondo modello di maggior prestigio a fianco della "B", presentata nel 1952, era una 200 cm³ bicilindrica denominata Spring Lasting (e qui arriviamo all'oggetto del nostro servizio), sempre a due tempi, con i cilindri affiancati fronte marcia. Il motore aveva una particolare ed inusuale forma ad uovo che in seguito caratterizzerà tutta la produzione della MotoBi. Il motore con la forma ovoidale era simile a quello della motoleggera tedesca IMME R100, che ispirò l'ingegner Benelli, come lui stesso disse. Quasi contemporaneamente viene eliminata un'altra caratteristica dei primi motori della "B", il sistema di ammissione a valvola rotante: la nuova 125, chiamata Ardizio, presentata nel 1954, aveva la classica distribuzione a luci controllata dal pistone, così come ne fu dotata la 200 bicilindrica. Anche il cambio fu sviluppato e portato da tre a quattro velocità.

Il propulsore.

L'ammortizzatore telescopico.

Il manubrio corsaiolo.

LO SPORT

L'attività sportiva della MotoBi iniziò nel 1955 proprio con la bicilindrica Spring Lasting, allestita nella "Versione Speciale" In effetti la moto destinata alle corse era davvero molto vicina a quelle da strada, in buona sostanza aveva diverse solo le fusioni dei cilindri ed i rapporti del cambio ravvicinati; per il resto adottava carburatori Dell'Orto SS e scarichi specifici, che dai cilindri finivano in una piccola camera di espansione posta sotto il motore, da cui poi uscivano due piccoli tubi, uno per lato della moto. La rivale della Spring Lasting per antonomasia fu la C.M. di Bologna, anch'essa bicilindrica a due tempi; i risultati furono alterni: le due moto si equivalsero. Il miglior successo nelle gare di Gran Fondo fu nella Milano - Taranto del 1955 dove le Spring Lasting occuparono i primi cinque posti nella classifica delle 250 "Sport".

Il generoso freno anteriore con la presa d'aria.

Il freno posteriore e il silenziatore.

BENELLI E MOTOBI, TANTO IN COMUNE

Per la Libreria di ASI, nel 2016, a cura di Franco Daudo e firmato da Gianni Perrone, esce un interessante volume che accomuna Benelli e MotoBi nel racconto delle loro vicende e per mettere in risalto i momenti cruciali di due importantissime vicende industriali, motoristiche e sportive di Pesaro, delle Marche e del nostro paese. Il capitolo della MotoBi è ovviamente più breve di quello Ducati ma non per questo privo di intensità, anzi: dalla prima 98 con motore orizzontale al famoso monocilindrico "a uovo" che sarebbe ben presto diventato protagonista dei campionati velocità Juniores 125, 175 e 250 ci troviamo di fronte a una "scalata" di successi e vittorie che poi si sarebbero bruscamente interrotti alla fine del secolo scorso.

"Benelli e MotoBi. Due storie in moto" *di Gianni Perrone, Libreria ASI, testo in italiano, foto b/n e colori, 178 pagine, 27,00 €. Disponibile nelle pagine di ASI Book Shop in questo stesso numero.*

Della bicilindrica venne poi realizzata anche una versione da 250 cm³, denominata Gran Sport, dalla quale derivò la Sport Speciale da competizione, che vinse molto nella classe 250 Sport e nelle gare di gran fondo. Questa nuova bicilindrica nasceva proprio per contrapporsi alla Benelli Leonessa 250, anch'essa a due cilindri ma a 4 tempi. La distribuzione rotativa centrifuga della Spring Lasting era sicuramente innovativa ma non sempre efficace ed efficiente, tanto che dopo un solo anno dall'avvio della produzione si torna ad un sistema di ammissione classico dei due tempi. Fra i motivi di questo abbandono c'è anche sicuramente il costo di produzione più elevato, tanto che proprio con il ritorno del sistema tradizionale il prezzo dello Spring Lasting si abbassa da 300.000 lire a 250.000 lire. La produzione della bicilindrica MotoBi prosegue fino alla fine degli anni 50, con quasi 1000 esemplari prodotti, la maggior parte con cilindrata di 200 cm³. Questa cilindrata verrà ripresa poi agli inizi degli anni '60 con i nuovi modelli Sprite che però ora sono monocilindrici e a 4 tempi.

Il frenasterzo, molto utile per i lunghi viaggi.

SCHEDA TECNICA

MOTOBI SPRING LASTING
(fra parentesi i dati della 250)

MOTORE:	a due tempi con pistoni piatti e de cilindri orizzontali affiancati fronte marcia. Teste in lega leggera e cilindri con canne in ghisa. Alesaggio e corsa 48X53mm singolo cilindro, cilindrata totale dei due cilindri 195,43 cm³. (54X54mm, 247,3 cm³). Rapporto di compressione 6,5:1 (7,2:1). Lubrificazione con miscela al 5%. 9 CV a 5.500 giri, poi 11 CV a 6.000 giri (13,5 CV a 6.800 giri).
ALIMENTAZIONE:	inizialmente carburatore Dell'Orto UA17S, poi Dell'Orto MB22A da 22mm (25 mm)
CAMBIO:	in blocco a 4 rapporti
TELAIO:	Monotrave in lamiera stampata con motore fissato elasticamente, forcella teleidraulica, forcellone posteriore oscillante con due ammortizzatori teleidraulici.
RUOTE:	a raggi con pneumatici 2.75X19 anteriore e posteriore.
DIMENSIONI E PESI:	Lunghezza 1920 mm, altezza 970 mm, peso a vuoto 116 kg (120 kg). Serbatoio 16 litri (19 litri)

Per essere una moto della prima metà degli anni '50 lo Spring Lasting è decisamente moderna.

RASCHIETTO A TRE PUNTE

"DREIKANTSCHABER" È NOMIGNOLO DELLA PIÙ RARA FRA LE PORSCHE 356. COSTRUITA IN DUE SOLI ESEMPLARI, È IL MODELLO DI TRANSIZIONE FRA LA 356 B GS CARRERA GTL ABARTH E LA 904 CARRERA GTS

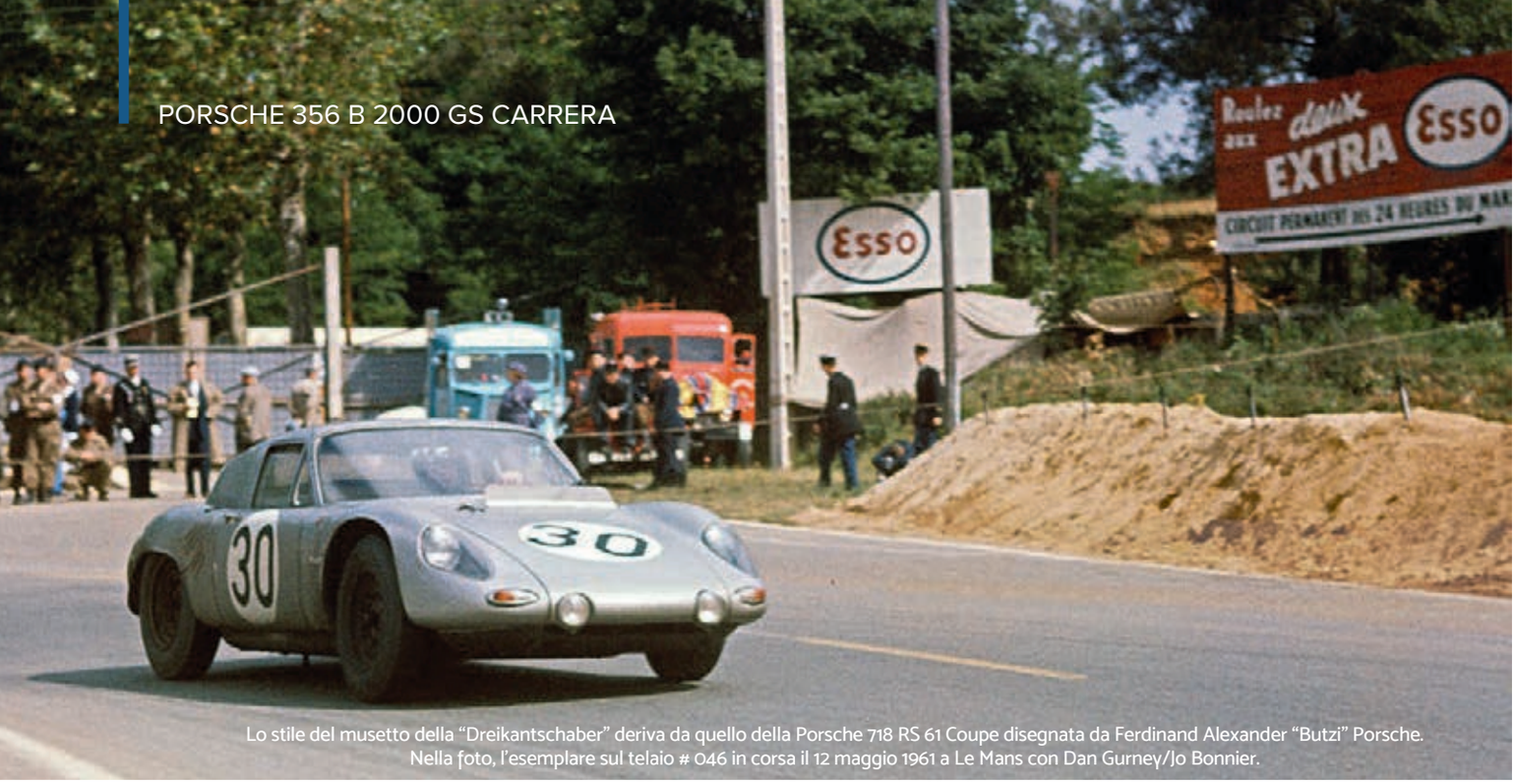
di Elvio Deganello

La "Dreikantschaber" telaio # 122 991 di Gunter Klass/Jochen Neerpasch in corsa nella 48ª Targa Florio il 26 aprile 1964. Dopo avere dominato la Classe 2000 GT nel 1963, il modello è battuto dalla Porsche Carrera GTS 904 appena omologata nella categoria GT.

LA "Dreikantschaber" è la meno nota fra le Porsche 356 e la parola dreikantschaber è fra le meno note della lingua tedesca, che si può tradurre con "raschietto a tre punte". Cosa c'entra il raschietto con la Porsche è presto detto, perché il vero nome del modello è 356 B 2000 GS Carrera GT, ma è troppo simile ad altri per non creare confusione, perciò gli operai in fabbrica coniano il nomignolo "Dreikantschaber" suggestionati dal profilo del padiglione che assomiglia all'impugnatura del raschietto e dalla parte bassa nella quale ravvisano il tagliente. La "Dreikantschaber" è pressoché sconosciuta perché è realizzata in due soli esemplari per rimpiazzare la 356 B GS Carrera GTL carrozzata Abarth. Si tratta di un modello di transizione nell'attesa dell'innovativa Carrera GTS 904, che richiede un po' di tempo per mettere a punto la struttura acciaio/plastica della scocca. Invece la struttura portante della "Dreikantschaber" è quella della 356 B 2000 GS Carrera 2. La "pelle" d'alluminio è del tutto nuova ma, come nulla fosse, la vettura mantiene l'omologazione F.I.A. n°71/1961 della 356 B Carrera 2 nella categoria GT ai sensi dell'Annesso J del regolamento sportivo internazionale a suo tempo "addomesticato" su pressione di Enzo Ferrari per omologare la 250 GTO. Si può individuare l'ascendenza stilistica di alcuni elementi della "Dreikantschaber" nella Wendler-Porsche W-RS 001 allestita nel 1960 dalla carrozzeria Wendler di Reutlingen su un autotelaio Porsche 550 modificato per l'uso stradale. Il tratto più particolare della coupé di Wendler è il padiglione con il lunotto dritto e con i montanti prolungati obliquamente all'indietro. Questo partito stilistico, inventato da Pinin Farina per la Ferrari 375 MM telaio # 0456AM di Ingrid Bergman, è poi sviluppato dallo stesso carrozziere per la Lancia Flaminia berlina, dove la soluzione ha una valenza funzionale, perché consente di migliorare l'abitabilità posteriore senza fare perdere slancio alla linea della vettura.

Alcuni elementi dello stile della "Dreikantschaber come il padiglione derivano dalla Wendler-Porsche W-RS 001 allestita di propria iniziativa dalla carrozzeria Wendler di Reutlingen nel 1960 su un autotelaio Porsche 550 convertito all'uso stradale.

La Wendler-Porsche W-RS 001 vista da dietro rivela il lunotto dritto con i montanti prolungati obliquamente all'indietro. Si notano inoltre i fanali della Mercedes 220 "codine" montati alla rovescia, fortunatamente non adottati anche per la "Dreikantschaber".

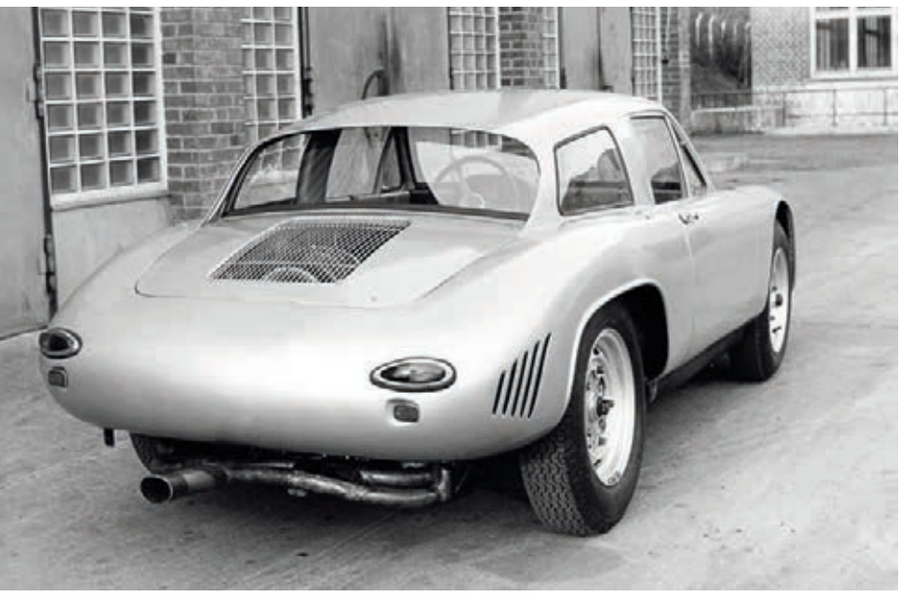


Lo stile del musetto della "Dreikantschaber" deriva da quello della Porsche 718 RS 61 Coupe disegnata da Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche. Nella foto, l'esemplare sul telaio # 046 in corsa il 12 maggio 1961 a Le Mans con Dan Gurney/Jo Bonnier.

La consegna della prima " Dreikantschaber" (telaio # 122 991) avviene a Reutlingen il 19 marzo 1963. La vettura sarà completata con il motore e il cambio nelle officine Porsche di Zuffenhausan e sarà immatricolata a Stoccarda con targa S - RS 101.

Foto di rito della prima "Dreikantschaber" completata a Zuffenhausan. Nel musetto si notano le nicchie che, secondo i casi, ospitano due fari ausiliari per le frazioni notturne delle gare di durata o due grossi clacson per le corse su strada (nella foto).

La prima "Dreikantschaber" vista da dietro. Spiccano la particolare forma del padiglione, la grande "monogriglia" della presa d'aria, i fanaletti della normale Porsche 356 B e le volute dei grossi tubi dell'impianto di scarico da corsa. A destra, La # 122 991 debutta in corsa il 5 maggio 1963 con Edgar Barth/Herbert Linge che ottengono il terzo posto assoluto e il primo della Classe 2000 GT nella 47ª Targa Florio, vinta dalla Porsche 718 GTR telaio # 046 di Carlo Maria Abate/Jo Bonnier.



19 maggio 1963, 1000 Km del Nürburgring. La # 122 991 affidata a Hans Joachim Walter/Ben Pon/Edgar Barth/Herbert Linge va a conquistare la vittoria nella Classe 2000 della Categoria Gran Turismo e il quarto posto assoluto dopo una Ferrari 250 P, una 250 GTO e una 250 TRI/61.

COFANO INTEGRALE

La Wendler-Porsche W-RS 001 ha due soli posti, perciò cade la motivazione funzionale dell'abitabilità, ma la particolare forma del padiglione ha ugualmente una ragione perché svincola il lunotto dalla coda che è integralmente apribile per dare pieno accesso alla meccanica. Un anno dopo, ritroviamo il padiglione tipo Wendler nella Porsche 718 RS 61 Coupe disegnata da Alexander Ferdinand "Butzi" Porsche e allestita in due esemplari dallo stesso Wendler sugli autotelai # 718 045 e # 718 046 per la 24 Ore di Le Mans, poi impiegati anche in altre corse sia con motori a 4 cilindri, sia a 8 cilindri. La novità delle 718 RS 61 Coupe è il muso più affilato di quello della W-RS 001. Stilisticamente parlando, la 356 B 2000 GS Carrera GT "Dreikantschaber" è discendente diretta della 718 RS 61 Coupe con l'importante diversità dei finestrini posteriori aggiunti per conservare le quote di abitabilità omologate per la 356 B Carrera 2. È piuttosto diversa anche la coda, che ha il cofano convenzionale ed è più tozza perché nella 356 il motore è a sbalzo dietro le ruote posteriori, non al centro come nella 718 RS 61. Il musetto basso ha maggiori affinità con quello della 718 RS 61 Coupe, infatti, ci sono anche le due carenature circolari nelle quali, secondo necessità, si possono inserire due fari ausiliari per fare luce nelle frazioni notturne delle gare di durata oppure due grossi clacson per avvertire gli spettatori indisciplinati nelle corse su strada. La carrozzeria della prima 356 B 2000 GS Carrera GT "Dreikantschaber" è finita dal carrozziere Wendler a Reutlingen sul telaio # 122 991 il 19 marzo 1963 e subito parte per le officine Porsche di Zuffenhausen, dove è completata con la meccanica e immatricolata con la targa S - RS 101. La seconda, allestita sull'autotelaio # 122 992, è pronta tre mesi dopo e anch'essa parte subito per le officine Porsche di Zuffenhausen, dove riceve la meccanica e la targa S - RT 262. Le due vetture sono interamente costruite a mano, perciò presentano alcune differenze fra loro. La principale è il montante centrale, che è più largo nella # 122 991 e lascia meno spazio ai finestrini posteriori, che di conseguenza sono più piccoli.

La Porsche 356 B 2000 GS Carrera GT telaio # 122 991 (targa S -RS 101) sottoposta a revisione e la gemella # 122 992 (senza targa) in via di completamento in previsione della 24 Ore di Le Mans che si svolgerà il 16 giugno.

Vista in dettaglio della 356 B 2000 GS Carrera GT telaio # 122 992 in allestimento. Si notano il montante centrale più sottile di quello della # 122 991 e il freno a disco "anulare" con la pinza interna inventato dalla Porsche per sfuggire ai brevetti esteri.

Foto ricordo del meccanici con le 356B 2000 GS Carrera GT "Dreikantschaber" telaio # 122 991 (numero di gara 30) e telaio # 122 992 (numero di gara 29) in partenza per la 24 Ore di Le Mans sulla bisarca M.A.N. 635 della squadra Porsche.

La "Dreikantshaber" telaio # 122 991 in corsa con Jo Bonnier il 28 luglio 1963 nella gara del Campionato Tedesco sul circuito di Solitude precede le 356 B GS Carrera GTL Abarth di Ben Pon, Heinz Shiller, Herbert Linge e Gerhard Koch.

8 agosto 1963. La "Dreikantshaber" telaio # 122 991 affidata a Herbert Linge taglia vittoriosa il traguardo dell'AvD Rheinland-Pfalz Preis sul circuito del Nürburgring. La superiorità del modello sull'omologo carrozzato Abarth è definitiva e costante.

Oltre a gareggiare in pista, le "Dreikantshaber" gareggiano con successo nel Campionato Europeo della Montagna 1963 con Herbert Müller, che qui vediamo in azione l'8 settembre con la # 122 991 sul Gaisberg, dove vince la Classe 2000 GT.

A sinistra, la foto scatta a Daytona alla vigilia della 2000 Km del 16 febbraio 1964 permette di confrontare la "Dreikantshaber" telaio # 122 991 di Jo Bonnier/Edgar Barth (numero 51) con la 356 B GS Carrera GTL Abarth telaio # 1017 di Chuk Cassel/Augie Pabst (numero 50). Al centro, Dopo avere gareggiato per la squadra ufficiale, la # 122 992 è ceduta al pilota privato Wilfried Gass che la utilizza nei rally. Nella foto lo vediamo in corsa il 14 maggio 1965 nell'Internationale Semperit-Rallye con il navigatore Willy Bretthauer. A destra, Wilfried Gass nella neve nell'Internationale Österreichische Alpenfahrt il 27 maggio 1965 con il navigatore Lang Göns. Poco tempo dopo Gass aquista dalla Porsche una 911 dando in permuta la # 122 992, che la Casa rivenderà al pilota portoghese Américo Nunes.

PLEXIGLASS

Le due 356 B 2000 GS Carrera GT "Dreikantschaber" hanno in comune con le 356 B di serie le maniglie delle porte, i fanaletti posteriori, una parte dei comandi e una degli strumenti. Il motore è il "Fuhrmann" di 2 litri Tipo 587/2 della 356 B Carrera 2 con quattro alberi a camme comandati da alberelli e coppie coniche, che in questa versione sviluppa 160 CV e permette una velocità di punta di 235 km/h. Dalla 356 B 2000 GS Carrera 2 provengono anche il cambio a 4 velocità del tipo 741 e i freni a disco anulari con le pinze interne brevettati dalla Porsche. Gli altri organi meccanici s'identificano con quelli della normale 356 B ma alcune parti sono alleggerite con fori. La 356 B 2000 GS Carrera GT "Dreikantschaber" è un po' più leggera della 356 B GS Carrera GTL carrozzata Abarth, 820 kg contro 845 kg, ed è anche un po' più aerodinamica. Il vantaggio in termini di prestazioni si vede fin dalla gara del debutto, la Targa Florio del 5 maggio 1963, dove la "Dreikantschaber" telaio # 122 991 di Edgar Barth/Herbert Linge è terza assoluta e prima della Categoria GT precedendo di 6" la "Carrera Abarth" telaio # 1018 di Antonio Pucci/Paul Ernst Strähle, che sono quinti assoluti e secondi della Categoria GT Classe 2000. Il risultato è di nuovo a vantaggio della "Dreikantschaber" il successivo 19 maggio quando la # 122 991 di Hans Walter/Ben Pon/Herbert Linge/Edgar Barth è quarta assoluta e prima della Categoria GT Classe 2000 nella 1000 km del Nürburgring con tre giri di vantaggio sulla "Carrera Abarth" telaio # 1018 di Gerhard Koch/Paul Ernst Strähle. Non si tratta di casi isolati perché in tutte le altre corse in cui sono poi presenti sia le "Dreikantschaber", sia le "Carrera Abarth", queste ultime sono sempre soccombenti. Le "Dreikantschaber", concludono dunque trionfalmente il 1963 vincendo sia in pista, sia in salita e dominano nella Classe 2000 della Categoria GT anche nelle prime gare della stagione 1964, occupando i primi due posti nella Classe GT 2000 sia nella 2000 Km di Daytona, sia nella 12 Ore di Sebring.

ARRIVA LA 904

La musica cambia 13 aprile 1964 quando la F.I.A. omologa la Porsche Carrera GTS 904 nella Categoria GT. La prima dimostrazione di superiorità è schiacciante, perché il 5 maggio 1964 la "904" di Antonio Pucci/Colin Davis (telaio # 005) e quella di Gianni Balzarini (telaio # 006) sono rispettivamente prima e seconda assoluta nella Targa Florio mentre la "Dreikantschaber" telaio # 122 991 di Günter Klass/Jochen Neerpash è settima assoluta e terza nella Classe 2000 GT. La netta e scontata superiorità delle "904" diventa una costante in tutte le corse del 1964, sicché la Porsche prova a fare gareggiare la "Dreikantschaber" nella classe GT 1600 con la versione di minor cilindrata del motore "Fuhrmann", ma l'Alfa Romeo TZ si rivela troppo difficile da battere. Le "Dreikantschaber" sono dunque pronte per la pensione. ›

Gilberto Correia, meccanico di Américo Nunes e la # 122 992 nel settembre 1965 prima della corsa sul circuito di Vila do Conde.
Si nota il padiglione modificato dopo l'incidente occorso a Nunes il 25 luglio 1965 sul Circuito da Guia a Cascais.

La # 122 991 prende la strada del Museo della Casa mentre la # 122 992 è ceduta al pilota privato Wilfried Gass che la impiega per alcuni rally poi la restituisce alla Casa. In luglio l'acquista il pilota portoghese Américo Nunes, che la ritira a Zuffenhausen, la immatricola con la targa ovale da esportazione 528 Z - 593 e raggiunge Lisbona per strada impiegando 36 ore. Il successivo 25 luglio Nunes debutta in corsa con la # 122 992 sul Circuito da Guia con poca fortuna perché si scontra con una Lotus e si ritira. Riparando la vettura nella propria carrozzeria, Nunes modifica un po' il padiglione e quindici giorni dopo con Evaristo Saraiva come navigatore è primo assoluto nel Rallye Rias Bajas. A questa vittoria ne seguono altre, ma la manutenzione del motore "Fuhrmann" non è facile in Portogallo, sicché nel 1966 Nunes gareggia alternando una 356 C alla "Dreikantschaber" nuovamente modificata nella coda. Alla fine il pilota decide di riportare la # 122992 a Zuffenhausen per permutarla con un modello più recente. Secondo la sua abitudine, parte per strada e non risparmia il motore, che alla fine si arrende nella campagna francese. In zona non c'è nessuno in grado di mettere le mani su un propulsore così complesso, così Nunes non trova migliore soluzione di vendere la macchina a un demolitore e andare avanti in treno.

PORSCHE 356 B 2000 GS CARRERA GT "DREIKANTSCHABER"

DATA	EVENTO	# GARA	# TELAIO	PILOTA/PILOTI	RISULTATO
1963.05.05	47^ Targa Florio	80	122 991	Edgar Barth/Herbert Linge	3. Ass. 1. GT 2.0
1963.05.19	11^ 1000 km Nürburgring	31	122 991	Hans Walter/B. Pon/H. Linge/E. Barth	4. Ass. 1. GT 2.0
1963.06.16	31^ 24 Ore Le Mans	30	122 991	Heiz Schiller/Ben Pon	Rit. Motore
1963.06.16	31^ 24 Ore Le Mans	29	122 992	Gerard Koch/Carel Godin de Beaufort	Rit. Motore
1963.07.07	6° Trophée d'Auvergne	31	122 991	Edgar Barth	6. Ass. 1. GT 2.0
1963.07.07	6° Trophée d'Auvergne	33	122 992	Herbert Linge	12. Ass. 2. GT 2.0
1963.07.28	DARM GT Solitude	66	122 992	Jo Bonnier	1. GT 2.5
1963.08.04	DARM GT Nürburgring	34	122 991	Herbert Linge	1. GT 2.5
1963.08.11	Freiburg-Shauinsland	30	122 991	Herbert Müller	4. Ass. 1. GT
1963.08.25	Ollon-Villars	102	122 991	Herbert Müller	6. Ass. 1. GT
1963.09.08	9^ Gaisbergrennen	97	122 991	Herbert Müller	7. Ass. 1. GT
1964.02.16.	1^ 2000 km Daytona	52	122 992	Edgar Barth/Herbert Linge /Jo Bonnier	6. Ass. 1. GT 2.0
1964.02.16.	1^ 2000 km Daytona	51	122 991	Jo Bonnier/Don Wester /EdgarBarth	8. Ass. 2. GT 2.0
1964.03.21	13^ 12 Ore Sebring	43	122 992	Ben Pon/JoeBuzzetta	11. Ass. 1. GT 2.0
1964.03.21	13^ 12 Ore Sebring	42	122 991	Don Wester/Bruce Jennings	19. Ass. 2. GT 2.0
1964.04.26.	48^ Targa Florio	74	122 991	Günther Klass/Jochen Neerpasch	7. Ass. 3. GT 2.0
1964.05.31	12^ 1000 km Nürburgring	36	122 991	Günther Klass/Sepp Greger	15. Ass. 3. GT. 1.6
1965.05.14	9° Semperit Rally	25	122 992	Wilfried Gass/Willy Bretthauer	?
1965.05.27	36° Österreich Alpenfahrt	1	122 992	Wilfried Gass/Lang Göns	?
1965.07.25	Circuito da Guia, Cascais	14	122 992	Américo Nunes	Incidente
1965.08.08	3^ Rallye de Rías Baixas	18	122 992	Américo Nunes	1. Ass.
1965.09.--	Vila do Conde	31	122 992	Américo Nunes	2. Ass. 1. GT 2.0
1966.08.28	Vila do Conde	19	122 992	Américo Nunes	4. Ass. 1. GT 2.0
1966.07.03	Montes Claros	28	122 992	Américo Nunes	?

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

PROVINCIA DI PARMA

YAMAHA Revs Your Heart

autodromo riccardo paletti varano

FIVA

C.A.M.E.R.

C.P.A.E.

CLUB PARMENSE RUOTE & RAGGI AUTO-MOTO D'EPOCA

MOTO GUZZI
FUEL INJECTION
GUZZI

MOTO GUZZI: ARRIVA IL BICILINDRICO

CON LA PROFONDA CRISI DEL SETTORE MOTOCICLISTICO ALLA FINE DEGLI ANNI '60 A MANDELLO PUNTANO SU UNA NUOVA MOTO DI GROSSA CILINDRATA. NATA COME MEZZO MILITARE, RIBALTERÀ LE SORTI DELL'AZIENDA, ACCOMPAGNANDOLA NEL TERZO MILLENNIO

di Franco Daudo

Spero i nostri lettori non ce ne vogliano se in questa sintetica storia della Moto Guzzi, impossibile da riassumere in una ventina di pagine, abbiamo trascurato qualche modello a loro caro o considerato particolarmente significativo. Le Guzzi hanno accompagnato l'evoluzione della nostra società mutando caratteristiche tecniche, prestazioni e costo per adattarsi alle mutate esigenze dei clienti: ognuna ha avuto un suo pubblico.

Nella seconda parte ci siamo fermati allo Stornello, nato come veicolo economico e nobilitato dall'impiego nella Regolarità, dove ha ottenuto lusinghieri risultati sportivi. Ma, tra le Guzzi alla portata di tutte le tasche, dopo il "Guzzino" è doveroso citare lo Zigolo, che conobbe una grande popolarità a cavallo tra gli anni '50 e '60. Nato nel 1953, il piccolo motore a due tempi a cilindro orizzontale di 75 cm^3 ebbe nel '58 il cilindro in alluminio con la canna cromata a spessore, una novità tecnicamente piuttosto interessante ed esclusiva per quegli anni. Prodotto fino al 1966, finì la carriera con la cilindrata portata a 110 cm^3 e un aspetto estetico che lo accomunava alle coeve Lodola e Stornello. E non va dimenticato neanche il primo ciclomotore che a Mandello lanciarono nel 1963 per entrare in un segmento di mercato che all'epoca pareva essere l'unico in espansione, essendo accessibile sia ai quattordicenni sia a chi, privo di patente, aveva bisogno di un mezzo di trasporto. Il Dingo nacque in versione Turismo e Sport, col cambio a tre marce comandato a manopola e con pedaliera ciclistica oppure le pedane fisse. Nonostante la possibilità di reperire molti componenti sul mercato, come pratica comune per tanti assemblatori in attività in quegli anni, alla Moto Guzzi fecero tutto in casa, riuscendo ancora una volta a creare un veicolo originale che, pur senza acuti tecnici o stilistici, si distingueva dalla concorrenza. Il marchio dava sicurezza ed è certo che molti genitori preferirono regalare al figlio un Dingo piuttosto che il 'motorino' di una Casa meno nota. Rimasto in produzione fino al 1976 fu declinato in molte versioni, perfino da fuoristrada. Cambio a quattro marce, manubrio rialzato, pneumatici tassellati e scarico rialzato non bastavano a mascherarne le umili origini e un progetto ormai datato che all'inizio degli anni '70 lo ponevano un gradino sotto la migliore concorrenza.

Lo Zigolo, qui nella versione col motore di 110 cm^3, aveva il cilindro in alluminio con la canna cromata che consentiva l'uso di miscela al 2% d'olio.

Il Dingo Cross 50 nella rara colorazione bordeaux dei primi anni '70. (Foto Archivio Soiatti)
Sotto, la V7 nella versione del 1967. (Foto Archivio Moto Guzzi)

CAMBIO DI MARCIA

Fu l'ingegner Giulio Cesare Carcano, indimenticato tecnico che legò il suo nome alle formidabili Guzzi da corsa degli anni '50 che pensò a un motore bicilindrico a V di 90° da impiegare sulla Fiat 500 in sostituzione del motore originale, più economico ma anche piuttosto 'fiacco', per incrementare in modo significativo le prestazioni dell'utilitaria torinese. Bloccata sul nascere questa possibile collaborazione, nel 1963 quel motore, opportunamente rivisto per l'impiego motociclistico, fu adottato come base per creare una nuova moto adatta all'impiego nelle Forze Armate e Corpi di Polizia. Nacque così la V7 in cui la V indicava la disposizione dei cilindri e il numero la cilindrata, pari a 703 cm^3, ottenuti con misure caratteristiche di 80x70 mm. ›

Nel 1971 fu presentata la V7 Sport in cui Lino Tonti travasò la sua passione ed esperienza con le moto da corsa. La struttura razionale del telaio a doppia culla che integrava perfettamente motore e trasmissione rimase invariato per decenni. Il fianchetto della V7 Sport, la cui forma, insieme ai tratti stilistici del serbatoio, fu opera di Marcello Gandini. Sotto, l'erede della Sport fu la 750S con l'impianto frenante anteriore Brembo.

Nel 1965 fu allestita una versione "civile" che quando fu presentata al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano rappresentò un vero segnale di risveglio della Casa, in un periodo finanziariamente difficile che coincideva con una forte crisi generale del settore. Fu un atto di coraggio lanciarsi in un'impresa così impegnativa, che poteva tuttavia partire da solide basi tecniche, in quanto le specifiche militari, che privilegiavano affidabilità e facilità di manutenzione, avevano generato un mezzo sovradimensionato, con la trasmissione ad albero e molte soluzioni tecniche e componenti, come il motorino d'avviamento esterno alimentato da una potente batteria da 32 Ah, di chiara derivazione automobilistica. Una moto spiccatamente turistica che non poté sfuggire il paragone con la BMW, incontrastata regina dei lunghi viaggi. Non entreremo nel merito della crisi aziendale, ma per comprendere il contesto in cui fu inserito il lancio della V7, va ricordato che nel 1966 la Moto Guzzi passò in amministrazione controllata e nel 1967 alla gestione SEIMM (Società Esercizio Industrie Meccaniche). La ristrutturazione aziendale e il forte ridimensionamento della gamma, che rimase in pratica limitata ai ciclomotori e allo Stornello, non bloccarono il progetto V7 non fu bloccato, sia per continuare a soddisfare le commesse militari, sia per le buone prospettive di vendita anche all'estero. Negli USA, ad esempio, la V7 riuscì addirittura a intaccare la Harley-Davidson, ponendosi come alternativa per alcuni Corpi di Polizia, mentre in Germania divenne una possibile alternativa alla BMW. L'ossigeno derivato dal successo commerciale innescò l'evoluzione della V7, propiziata anche dall'arrivo alla direzione tecnica di Lino Tonti, che rilevò il ruolo ricoperto fino ad allora da Carcano, allontanatosi dall'azienda. Nata col serbatoio rosso e cromato, nel 1969 fu affiancata dalla V7 Special, con serbatoio, fianchetti e parafanghi bianchi e motore maggiorato a 757,5 cm^3 che la allineava alle più celebri maximoto dell'epoca, BMW R75/5 in primis.

NON SOLO TURISMO

Lino Tonti, dall'alto della sua passione per le corse e l'esperienza diretta, vide nella pacifica V7 una potenziale macchina sportiva. Per dimostrarlo alla dirigenza della SEIMM caldeggiò il tentativo di battere una serie di record di velocità sulle lunghe distanze a Monza con una V7 preparata. L'operazione riuscì e la V7 non solo accrebbe la sua fama di robustezza ma si propose anche come moto di alte prestazioni. Quello che mancava per completare l'opera era un telaio basso e ben strutturato che abbinato a buone sospensioni assecondasse le prestazioni offerte dal motore, facilmente incrementabile.

La V7 Sport - quale nome sarebbe stato più opportuno? - era una moto per intenditori con l'unico limite, visto che nacque nel 1971, del freno a tamburo anteriore, che pur essendo un quattro ganasce a doppia camma apparteneva a una scuola tecnica ormai soppiantata dall'avvento dei freni a disco idraulici, comparsi già nel 1969 sulla Honda CB 750 Four. Ma a parte questo dettaglio tecnico, la V7 Sport era quella che si definisce 'una bella moto', che pur senza un vero e proprio studio stilistico offriva proporzioni perfette e alcuni spunti formali suggeriti addirittura da Bertone, per mano di Marcello Gandini - colui che disegnò la Lamborghini Miura

per intenderci - che tracciò le curve del serbatoio e si occupò della forma dei fianchetti laterali, donandogli una non scontata tridimensionalità. Passato un periodo nel quale la Moto Guzzi (e anche la Laverda) collabora con la Brembo per mettere a punto un sistema frenante a disco da applicare alla moto, nel 1973 arriva, come optional, la possibilità di montare un paio di dischi anteriori 300 mm di diametro frenati da pinze idrauliche Brembo. Nel 1974 esce la 750S che monta i due dischi di serie e salvo poche varianti estetiche e qualche aggiornamento tecnico non differisce sostanzialmente dalla V7 Sport. Un ulteriore passo avanti nella frenatura viene fatto nel 1974 con la 750-S3, dove il tre indica il numero di dischi: interessante ai fini della sicurezza è l'adozione della cosiddetta "frenata integrale" nella quale il pedale del freno accoppia un disco anteriore al posteriore e la leva al manubrio va ad agire sull'altro disco anteriore.

L'ESPERIENZA NELL'ENDURANCE

Già il terzo posto ottenuto al Bol d'Or nel 1971 da una V7 Sport col motore maggiorato a 844 cm³ (78x83 mm) dimostrò che un ulteriore salto di cilindrata non andava a inficiare l'affidabilità del nuovo bicilindrico Moto Guzzi. Questo fu confermato l'anno successivo dal quarto posto finale di Mandracci e Riva, ottenuto dopo essere stati a lungo in testa con ampio vantaggio sugli avversari ed aver dovuto retrocedere per una serie di eventi avversi.

MODELLI IN COMUNE CON LA BENELLI

Lo sviluppo della moto di serie col motore 850 si intrecciò con la produzione della 750S e dovette inoltre confrontarsi con la ristrutturazione aziendale operata dal nuovo proprietario De Tomaso, che nel 1973 rilevò l'azienda dalla SEIMM con l'intento di unire i marchi Moto Guzzi e Benelli-MotoBi per creare un polo motociclistico italiano in grado di confrontarsi coi giapponesi in Europa. Per questo puntò su modelli dotati di motori pluricilindrici palesemente copiati dagli Honda, tra cui un 750 sei cilindri e una serie di mono e bicilindrici due tempi. Per economizzare al massimo il processo, fu deciso di intersecare le lavorazioni tra Mandello e Pesaro, sempre mantenendo al minimo gli investimenti nella ricerca e sviluppo, nelle attrezzature di produzione e nell'industrializzazione, ovvero l'esatto contrario di ciò che invece fece la fortuna dei costruttori giapponesi. I motori quattro cilindri, ad esempio, erano assemblati a Mandello in una fabbrica non certo attrezzata per simili produzioni di grande serie a costi contenuti. Nonostante questa linea di prodotti fosse più legata al marchio Benelli-MotoBi, alcune quattro cilindri di 250, 350 e 400 cm³, la 250 bicilindrica due tempi, una motoleggera di 125 e alcuni ciclomotori furono commercializzati, con poche differenze estetiche, anche col marchio Moto Guzzi.

NASCE LA LE MANS

Tuttavia, lo sviluppo della 850 proseguì e si concretizzò nel 1974 in una versione turistica della 750 S denominata 850-T e finalmente, al Salone di Milano del 1975, nella sportiva 850 Le Mans, che colpì tutti soprattutto per il suo stile. Merito, in questo caso, della sinergia col mondo dell'auto, in particolare con Ghia, la carrozzeria torinese all'epoca legata alla Ford ma che era anch'essa stata proprietà di De Tomaso, che col suo designer Paolo Martin si occupò di sviluppare la parte estetica sia della Le Mans sia dei nuovi prodotti Benelli-MotoBi.

Una delle quattro cilindri che sotto la proprietà De Tomaso furono prodotte coi marchi Benelli e Moto Guzzi.
Sotto, la serie 'piccola' delle bicilindriche a V nacque nel 1977 elle cilindrate di 350 cm³ (V35) e 500 cm³ (V50).
(Foto Archivio Moto Guzzi)

Nata sulla base della V7 Special nel 1971 e protagonista di una celebre pubblicità, la California restò a lungo nel listino della Moto Guzzi. Questa è la versione del 1987. (Foto Archivio Moto Guzzi)

La Daytona 1000 del 1992 mise su strada le esperienze maturate nelle gare ProTwin americane dalla bicilindrica preparata da John Wittner.

Portato a 750 cm³ nel 1985 il bicilindrico 'piccolo' diede vita alla V75 che nel 2003 generò la fortunata Breva V750, uno dei primi prodotti del periodo in cui la Moto Guzzi era nell'orbita Aprilia di Ivano Beggio. (Foto Archivio Moto Guzzi)

Nel 2003 uscì l'interessante Griso, una naked che lanciò uno stile 'classic' che sarebbe stato ripreso nel 2014 dalla BMW on la sua R nineT. (Foto Archivio Moto Guzzi)

Rossa e nera, con un piccolo cupolino con una fascia fluo, due enormi carburatori Dell'Orto PHF 36, i dischi freno forati, i cerchi in lega leggera FPS e i lunghi silenziatori rialzati, la Le Mans era decisamente attraente e dalla primavera del 1976 gli ordini non tardarono ad arrivare, sia dall'Italia sia dall'estero. Alla prima serie seguirà la Le Mans II (1978-1981) e la Le Mans III (1981-1985). Seguiranno due versioni col motore portato a 1.000 cm³, la Le Mans IV (1985-1987) e la Le Mans V (1987-1993), con le quali si concluse, a quasi vent'anni dalla sua concezione, la saga di una delle Moto Guzzi più celebri.

LE PICCOLE V35 E V50

Così come i motori V8 americani si dividono in 'small block' e 'big block' a seconda che la cilindrata sia sotto o sopra i 400 pollici cubici (6,6 litri), quando nel 1977 fu presentato un nuovo e compatto motore bicilindrico a V di cilindrata 350 e 500 cm³ questa discriminante fu estesa anche alla produzione Guzzi. Le nuove V35 e V50 rappresentarono il tentativo di proporre un'alternativa più economica da produrre, rispetto ai grossi bicilindrici di vecchia generazione, e accessibile a una più larga fetta di utenti. Un approccio che centrava l'obiettivo di De Tomaso verso produzioni numericamente elevate e redditizie. Il progetto fu seguito da Lino Tonti, che senza sconvolgere il concetto ispiratore della V7, creò una moto razionale in cui motore e trasmissione assumevano una funzione semiportante (il forcellone posteriore, fuso in alluminio, era imperniato sul cambio) consentendo di semplificare e alleggerire la ciclistica. Nel motore furono adottate le teste piatte con valvole parallele e camere di scoppio ricavate nel cielo del pistone, una soluzione che univa buone prestazioni a un cospicuo risparmio nelle lavorazioni meccaniche. Da questa base furono poi sviluppate versioni di cilindrata 650 e 750 cm³ che diedero vita a una lunga serie di bicilindriche dalle prestazioni oneste. Va rilevato che, specie a inizio produzione, le Guzzi 'small block' ebbero qualche problema di affidabilità dovuto allo scarso controllo della qualità dei componenti.

LA DAYTONA

Siamo così giunti agli anni '90, in cui perfino BMW rinnova completamente la gamma dei suoi bicilindrici boxer dotandoli di motori completamente rinnovati con distribuzione monoalbero in testa, quattro valvole per cilindro e alimentazione a iniezione. In quel periodo a Mandello seguono con interesse gli sviluppi di una 'Special' da corsa allestita da John Wittner che ottiene importanti affermazioni nelle gare ProTwin americane, riservate alle bicilindriche. Sarà proprio Wittner che a Mandello affiancherà i tecnici italiani per allestire la Daytona 1000, una moto decisamente innovativa sia nel motore sia nella ciclistica. Leggera, dotata di sospensione posteriore

Sull'onda del successo della BMW GS, la Moto Guzzi fece numerosi tentativi di imitarne il concetto ispiratore col suo bicilindrico. Prima con i V35/V50/V65 e in tempi più recenti (2008) con la Stelvio 1200. A sinistra l'idea di creare una replica moderna della storica V7 Sport ebbe successo. Nel 2007 uscì infatti la V7 Classic che attraverso due serie successive e innumerevoli versioni è arrivata fino ai giorni nostri. A destra, dopo aver presentato nel 2012 una rinnovata California basata su un nuovo motore di 1.380 cm³ la produzione della Guzzi è oggi basata sui modelli V7 III, V9 e V85 TT e le imponenti 1400 Audace, California, Eldorado ed MGX-21, nella foto. (Foto Archivio Moto Guzzi)

monoammortizzatore e capace di prestazioni al passo con le migliori concorrenti rappresentò una svolta nella produzione delle Guzzi 'big block'. Il motore, con distribuzione monoalbero, meglio definibile come a camme rialzate con corte aste di comando dei bilancieri, e le quattro valvole per cilindro, sarà la base per una nuova generazione di moto che saranno declinate in versioni 'naked', da granturismo (nel 2006 tornò il nome Norge) e da entrofuoristrada (la Stelvio) di cilindrata 1.000, 1.100 e 1.200 cm³. Evoluzione che nel 2012 si completò con un ulteriore aumento di cilindrata per raggiungere i 1.400 cm³ della California Touring 1400, dalla quale deriveranno i modelli ancora oggi in produzione.

ARRIVA L'APRILIA

Concludiamo questa - purtroppo - incompleta rassegna ricordando che nel 2000 la Moto Guzzi fu acquisita da Ivano Beggio, proprietario della Aprilia di Noale, azienda in quegli anni in pieno sviluppo che dedicò parte delle risorse anche alla Casa di Mandello. Nonostante le premesse, molte promesse e alcuni nuovi sviluppi sulle basi motoristiche esistenti, le vicissitudini della Guzzi non terminarono. Nel 2004, a seguito di sopraggiunti problemi finanziari, la Aprilia passò al Gruppo Piaggio guidato da Roberto Colaninno, che creò così un polo motociclistico di caratura mondiale, oggi in piena attività. Per ironia della sorte la Moto Guzzi si trovò, dopo decenni di fortissima rivalità, a condividere lo stesso tetto con la Gilera. *Business is business*, come dicono gli inglesi...

Una Peugeot Type 14 in ottimo stato di conservazione.

COME SI GUIDAVA 120 ANNI FA

UNA PROVA SU STRADA D'ALTRI TEMPI, QUELLA DELLA PEUGEOT TYPE 14, RISALENTE AL 1898

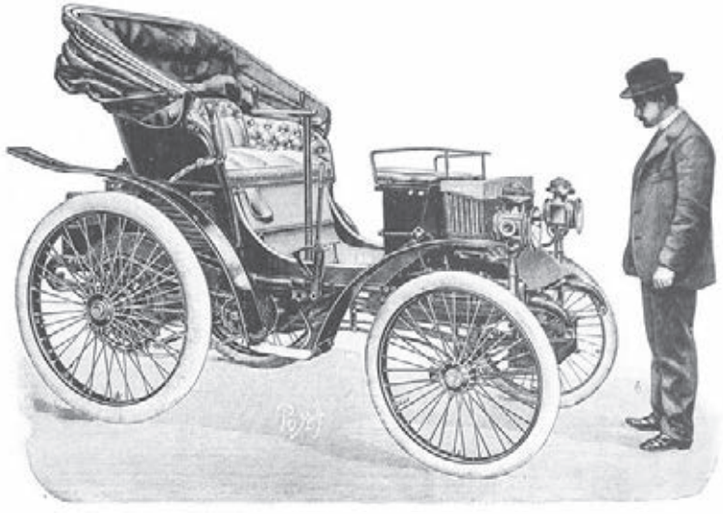
di Lorenzo Morello (Commissione Cultura)

Conoscere direttamente un'automobile di fine '800 in condizioni originali non è facile, ma può diventare possibile leggendo un articolo, qui tradotto e riportato in sintesi, scritto da Louis Baudry de Saunier e illustrato da Louis Poyet. Questo e altri articoli sono raccolti nei due volumi L'automobile théorique et pratique, pubblicati nel 1899 dallo stesso autore, che insieme costituiscono uno dei primi testi tecnici di carattere divulgativo e una delle prime guide all'acquisto di un'automobile, scelta ovviamente fra le quindici allora disponibili nel mercato parigino.

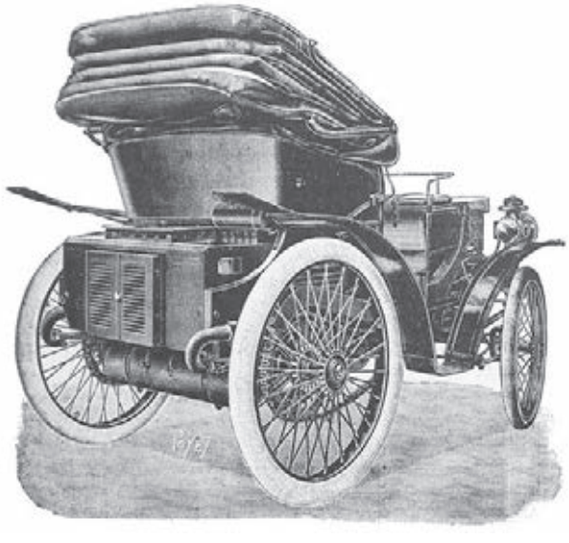
La Peugeot Type 14 del 1898 fu allora un modello di successo, anche se costruita in soli diciotto esemplari, tutti usciti dall'allora nuovo stabilimento di Audincourt, il primo costruito dopo la fondazione della Société Automobiles Peugeot.

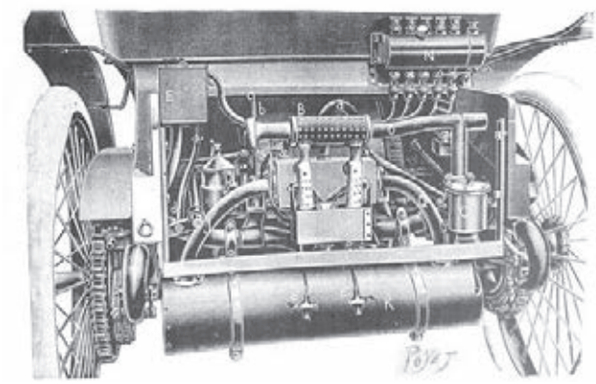
La Peugeot non è solo uno dei primi costruttori di automobili ma anche una delle più antiche imprese industriali europee. La famiglia Peugeot inaugurò nel 1725, a Doubs, un paese della Franca Contea, un mulino per macinare granaglie. Il buon esito degli affari permise di aumentare il numero di mulini e suggerì l'idea d'impiegarli anche nel settore metalmeccanico, inizialmente per costruire molle per orologi, poi per un'impressionante quantità di prodotti, dalle stecche per le crinoline, agli strumenti chirurgici; il punto di unione con l'attività iniziale era il mulino galleggiante, da cui si traeva l'energia meccanica necessaria al movimento dei macchinari. Nel 1885 Peugeot iniziò a costruire anche biciclette, un prodotto allora di alta tecnologia; le loro parti principali, i tubi stirati per i telai, le ruote a raggi, le catene di trasmissione e le sfere per cuscinetti, furono per molti anni essenzia-

li anche nella produzione delle automobili. La decisione di ampliare l'impresa in questa direzione fu presa da Armand Peugeot, il più attivo innovatore nella terza generazione di questa dinastia industriale.
Fra gli amici di Peugeot, vi era Amédée Bollée, produttore di auto a vapore già dal 1872; questi presentò Léon Serpollet, ideatore di un'interessante caldaia semiautomatica a carbone ad avviamento rapido, indispensabile per un'automobile condotta dal solo guidatore. Dall'incontro nacque l'idea di fondare un'azienda per costruire automobili a vapore. Già all'Esposizione Universale di Parigi del 1889, lo stand della Peugeot mostrava, insieme ai suoi prodotti tradizionali, un triciclo, la Peugeot-Serpollet Type 1. Il nuovo prodotto non soddisfò pienamente Armand Peugeot, che si ritirò poco dopo dalla società, preferendo per le sue automobili il motore a scoppio, presentato da Daimler nella stessa esposizione.
La Type 14, il quattordicesimo modello della Peugeot, è importante perché fu il primo dotato di un motore progettato e costruito autonomamente; nel 1898, la Peugeot poteva già considerarsi un costruttore di primaria importanza, con ben 319 automobili prodotte dall'avvio dell'attività automobilistica. La Type 14 era la più piccola della gamma, dotata del nuovo motore a due cilindri da 1.645 cm^3, con 4 CV di potenza; è anche un'ottima occasione per comprendere come motori e trasmissioni fossero allora diversi dagli attuali. L'assenza d'ingombri nella parte anteriore, il propulsore posteriore compatto, ben dissimulato nell'autotelaio, le ruote di ferro a raggi erano le caratteristiche essenziali da cui poteva riconoscersi una Peugeot.
Esaminiamo quest'automobile in una delle incisioni di Poyet. Il guidatore sedeva a destra, pilotando un manubrio con impugnature verticali. Aveva due pedali: il primo (a sinistra) serviva per la frizione, da usarsi sia all'avviamento, sia per cambiare velocità; il secondo per frenare la vettura attraverso il differenziale, dopo aver disinnestato la frizione. Per quanto strano possa sembrare, tale accorgimento era suggerito per una corretta guida: arrestare accidentalmente il motore era una vera seccatura, considerando la laboriosità della manovra di avviamento. Per maggior sicurezza, nella Peugeot, il pedale del freno staccava anche la frizione (ma non viceversa). A portata della mano destra, una leva robusta produceva una frenatura energica sulle ruote motrici. Questo freno poteva essere bloccato nella posizione desiderata, per esempio per affrontare una lunga discesa, finché, esercitando una leggera pressione sul nottolino, poteva ritornare nella posizione di riposo. Una seconda leva comandava il cambio di marcia. Essa ruotava su un settore con 6 incagli: quando era verticale, bloccata nell'incaglio 2, il cambio era in folle. La retromarcia si otteneva nell'incaglio 1 (il primo in avanti) e, infine, le quattro marce avanti negli incagli 3, 4, 5 e 6. Infine, sul pannello verticale sotto il sedile, esistevano due manigliette: la prima agiva sul regolatore di velocità del motore e, conseguentemente, del veicolo; la seconda arricchiva o smagriva la miscela.

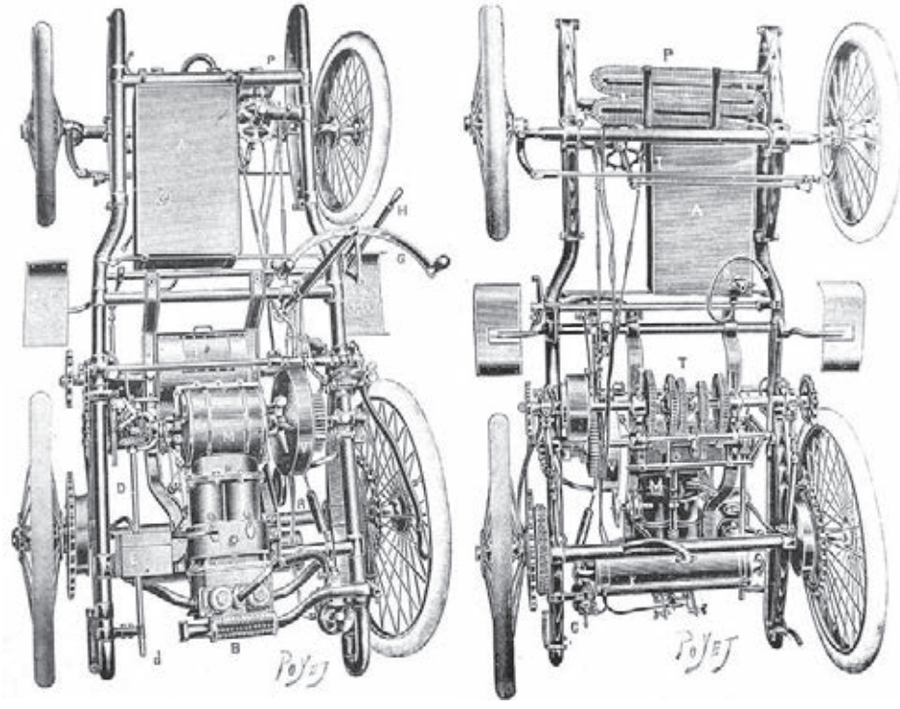


Ritratto della famiglia Peugeot: in seconda fila, da sinistra: Eugène e Armand; in prima fila a destra Pierre. Sopra, la Type 14 ha tre posti; il personaggio aiuta a comprenderne le dimensioni. Si accede al motore aprendo i due sportelli posteriori.



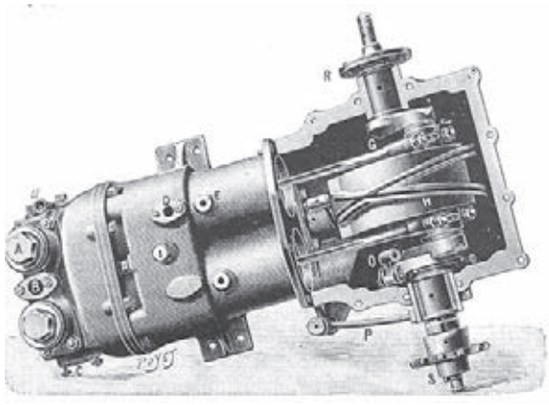


Il motore a cofano rimosso. N, lubrificatore - E, imbuto per l'acqua - d, tubo alimentazione acqua - B, riscaldatore dell'aria aspirata - O, entrata aria fredda - b, sportello regolazione aria riscaldata - C, carburatore - Q, tubo di scarico - K, marmitta - C'C", rubinetti di spurgo - a, tubo di aspirazione - J, comando avviamento.
A destral, autotelaio visto dall'alto. Dd, albero di avviamento - B, bruciatori - C, carburatore - S, testa - E, imbuto - M, motore - R, molla avviamento - V, volano - T, carter del cambio - G, manubrio - H, leva del cambio - A, serbatoio dell'acqua - P, radiatore.
Autotelaio visto dal basso. A, serbatoio dell'acqua - a, rubinetto di svuotamento - P, radiatore - I, barra di accoppiamento - T, ingranaggi del cambio - M, motore - V, volano - K, marmitta - C, carburatore.

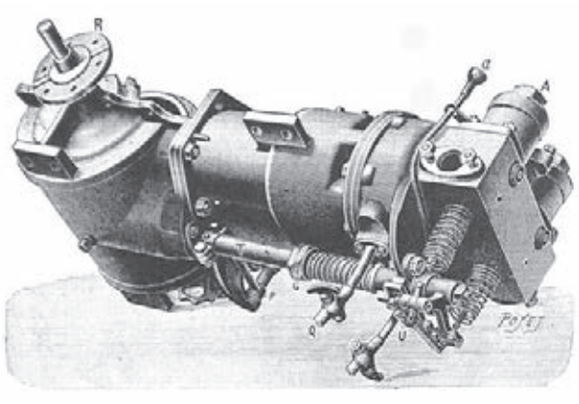


Per operazioni frequenti sul motore, come l'accensione dei bruciatori, bastava aprire gli sportelli posti sulla parete posteriore del cofano. Si accedeva al motore completo smontando il cofano che ricopriva il retrotreno (l'operazione richiedeva la rimozione di quattro grosse viti), potendo così operare anche sulle parti con necessità d'intervento saltuaria. Nella figura, appaiono in primo piano i bruciatori. Sopra di essi passava il tubo che conduceva l'aria al carburatore, situato nell'angolo inferiore destro. Il tubo, riscaldato dai bruciatori, terminava a sinistra con uno sportello a ghigliottina, che poteva essere regolato, per ottenere la temperatura voluta. I due tubi ad arco che, all'altezza dei bruciatori, si attaccavano ai lati del motore erano i tubi di scarico. La marmitta si trovava in basso. I due rubinetti davanti ad essa servivano allo spurgo dei cilindri, come si vedrà più avanti. Poco sopra il tubo di scarico sinistro, un albero con chiave esagonale serviva per montarvi la manovella di avviamento. Essa imprimeva il movimento al motore per mezzo di una trasmissione ad angolo. Sopra questo tubo, si trovava una scatola per introdurre l'acqua di raffreddamento. A destra, fuori dal vano motore, un lubrificatore serviva per oliare i cilindri, la distribuzione e i cuscinetti principali. Si noterà che recava a destra una piccola camera separata. Questa conteneva il petrolio per l'eliminazione delle lacche dai segmenti. Una piccola canalizzazione collegava questa camera con i due distributori d'olio che conducevano ai cilindri. Era quindi possibile, aprendo e chiudendo il rubinetto, fare arrivare ai cilindri in alternativa l'olio lubrificante o il petrolio per il lavaggio.
Smontata la carrozzeria, si può esaminare l'autotelaio dall'alto e dal basso. Esso era formato da tubi molto robusti; presentava la particolarità di servire non solo per supportare i meccanismi e il carico ma anche per la circolazione dell'acqua di raffreddamento. La superficie relativamente grande di questi tubi era utilizzata per disperdere una quantità rilevante di calore. Si vedrà più avanti in quali condizioni questa circolazione si svolgesse.
A sinistra si nota l'albero per l'avviamento del motore. Un dispositivo a ruota libera gli permetteva di rimaner fermo quando il motore era ormai lanciato e proteggeva anche il guidatore, nel caso fosse avvenuto un contraccolpo all'avviamento. A destra, l'albero a gomiti recava il volano, all'esterno di cui una rotella rivestita di gomma trascinava in rotazione la pompa dell'acqua. Cosa non comune a quel tempo, il motore era completamente protetto da un carter, che recava nella parte superiore una botola, per ispezionare le parti interne.
Davanti al motore, un secondo carter, egualmente munito di botola, racchiudeva gli ingranaggi del cambio di velocità. Nella figura che rappresenta l'autotelaio visto dal basso, questo carter è stato rimosso per mostrare le parti interne del cambio. A ogni estremità dell'albero secondario del cambio, un pignone trasmetteva mediante una catena (non disegnata nella figura), il movimento alle ruote motrici. Su una delle estremità di quest'albero si trovava un tamburo, che rivestiva i meccanismi del differenziale, su cui agiva il freno a pedale. Attigua a questo, si trovava una corona dentata che poteva impegnarsi con un nottolino, per impedire l'arretramento indesiderato del veicolo (le vetture Peugeot non usavano l'antiestetica barra strisciante sul suolo, ereditata dai carri a cavalli, allora ancora molto diffusa). Il meccanismo di guida impiegava spezzoni di catena che si avvolgevano su un pignone, uniti con aste munite di tenditori.
Passiamo all'esame dei diversi organi meccanici, partendo dal motore. Questo era orizzontale a due cilindri. É rappresentato adagiato sui due fianchi con il carter rimosso.
Nella vista superiore a sinistra, sono rappresentate le valvole di aspirazione A. Questa avveniva attraverso un foro B, mentre lo scarico, attraverso un foro C per ciascun cilindro. In D si vede un foro per la circolazione dell'acqua e in E un altro per la lubrificazione dei pistoni. All'interno, si trovano le due bielle, separate una dall'altra da una grande camma di forma speciale; a destra, in O, si vede una massa centrifuga del regolatore di velocità, che disattivava la punteria di scarico, se era superata la velocità stabilita. Le teste di biella portavano una sorta di cucchiaio J, sul quale gocciolava l'olio lubrificante per il cuscinetto. Le bielle erano calettate con angolo identico. Il comando dello scarico scandiva i tempi, in modo che avvenisse uno scoppio per giro. La camma H, che ruotava insieme all'albero a gomiti, recava dei solchi che si allontanavano e si avvicinavano al centro in ciascun giro e impegnavano un pattino che, conseguentemente, si spostava a

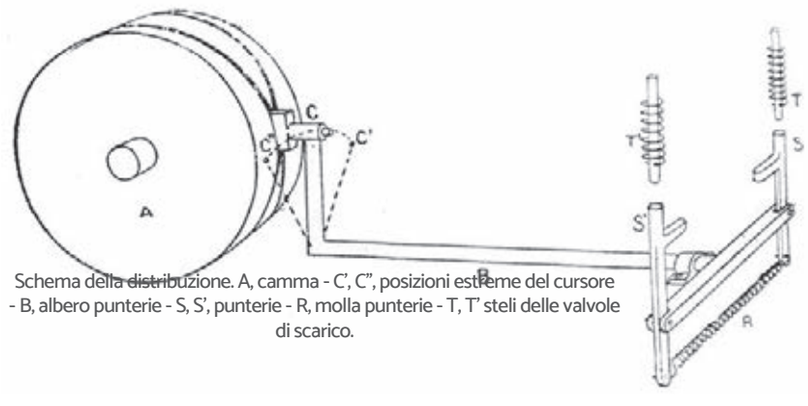
destra e sinistra. Nella fig. 9 un albero corre parallelamente ai cilindri nella parte mediana. Esso era solidale al cursore menzionato e conseguentemente ruotava intorno al suo asse nelle due direzioni. Alla sua estremità recava un elemento a forma di T, sul quale agivano le punterie U che spingevano a turno gli steli delle valvole di scarico.
Nella prima, A rappresenta la camma montata sull'albero a gomiti, C il cursore e B l'albero orizzontale, posto sotto il motore. All'estremità destra dell'albero B è montata ad angolo retto un'asta rigida, che sopporta le due punterie S e S'. Una molla R mantiene le punterie contro una battuta, in posizione verticale. Nella seconda figura, le masse centrifughe M del regolatore possono spostare, quando la velocità fosse diventata eccessiva, una leva P. L'albero orizzontale B porta all'estremità le punterie ed è ricoperto da un tubo T (qui mostrato parzialmente sezionato) che, all'estremità di un'asta opportunamente curvata, reca una forcella V che può essere spinta verso destra dalla leva P. Se V è spostato a destra, le punterie lo agganciano, impedendo alle valvole di scarico di aprirsi e conseguentemente al motore di generare potenza, finché la velocità non è diminuita.
Come si avviava il motore? Dopo aver messo in funzione i bruciatori, assicurata la portata di olio (come si vedrà) e aperto l'afflusso della benzina al carburatore, ci si poneva dietro alla vettura. Con la mano sinistra si tirava un anello V, visibile sulla parte posteriore sinistra e, con la mano destra, si girava la manovella che faceva ruotare il motore. L'anello V serviva a innestare l'albero di avviamento. Tuttavia, quando il motore era partito, un meccanismo a ruota libera separava, in ogni caso, l'albero dell'avviamento dall'albero motore, per proteggere il guidatore.
L'accensione era preferibilmente a incandescenza, perché ritenuta più affidabile e meno costosa, evitando l'uso di pile, necessarie all'accensione elettrica; tuttavia, quest'ultima era disponibile per chi l'avesse preferita. L'accensione a incandescenza constava di due tubetti di platino avvitati sulle borchie X. Questi tubetti erano fatti arroventare e mantenuti tali dai bruciatori, attaccati alla testa per mezzo dei fori filettati Z. Con questo sistema, l'anticipo di accensione non era evidentemente controllabile ma unicamente determinato dall'aumento di temperatura della miscela per effetto della compressione. I bruciatori erano alimentati a benzina da un serbatoio separato, che doveva essere messo in pressione mediante una pompa a mano; un manometro sistemato sotto gli occhi del guidatore, indicava il valore della pressione, che orientativamente doveva corrispondere a 2/10 di atmosfera. La benzina non doveva arrivare al bruciatore finché esso non fosse abbastanza caldo da volatilizzarla. A questo scopo ogni bruciatore recava alla sua base una coppetta C, in cui si versava dell'alcool.
Una volta acceso, si attendeva che si consumasse totalmente. Si apriva allora la benzina, che si accendeva spontaneamente.
Con l'accensione elettrica, la testa si presentava invece come nell'immagine. L'apparato dei bruciatori e il distributore della tensione erano intercambiabili.
L'accensione Peugeot era particolare, perché la scintilla non scoccava in ciascun cilindro solo nel momento in cui era necessaria ma anche al termine di ogni fase di scarico; in questo modo si evitava il meccanismo di riduzione 1:2 per comandare il distributore. Sull'estremità dell'albero motore era calettata una camma che comandava l'interruttore del primario della bobina; all'apertura dell'interruttore, una volta per giro, la sovratensione che si generava nell'avvolgimento secondario faceva scoccare la scintilla sulla candela. Si ricordi che l'energia elettrica era fornita da una pila usa e getta.
Come funziona il carburatore? La benzina arrivava in Q e risaliva nel carburatore fino al livello controllato dal galleggiante. Il livello corrispondeva circa a quello del getto orizzontale J, attraverso il quale la benzina fluiva quando aspirata dal motore. Davanti al getto J era situato il tappo K, su cui il getto si frantumava in goccioline minute. ›



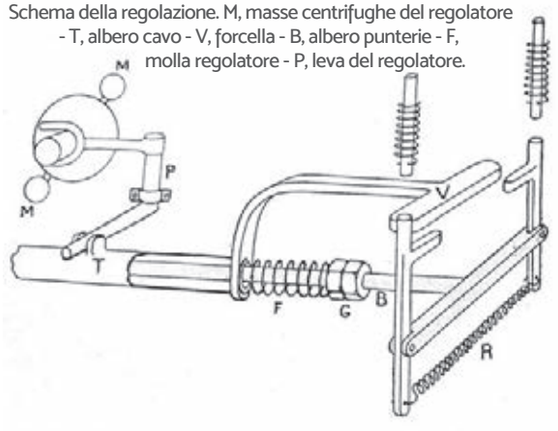
Motore visto dall'alto. A, tappi valvole aspirazione - B, attacco aspirazione - C, attacco scarico - a, lubrificazione bilancieri - D, uscita acqua - E, lubrificazione cilindro - R, flangia volano - G, manovella - J, cucchiaio lubrificazione testa di biella - O, massa regolatore - P, asta regolatore - S, chiavetta avviamento.



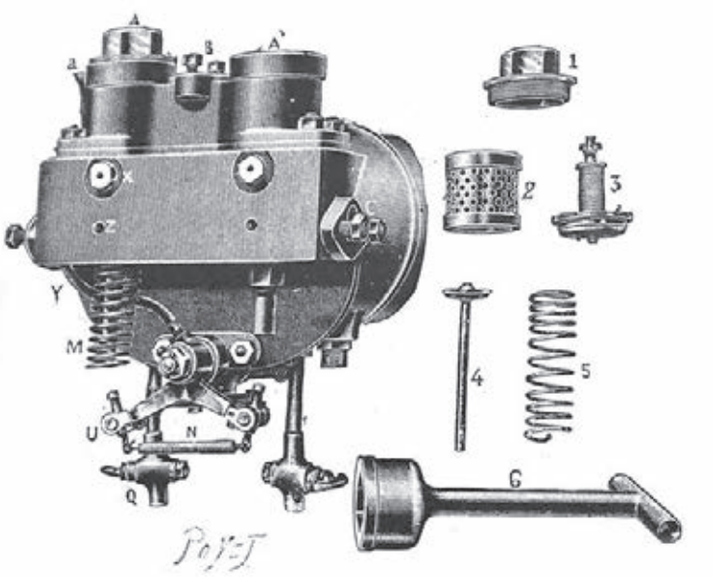
Motore visto dal basso. R, flangia volano - T, albero regolatore - U, punteria - Q, spurgo testa - P, asta regolatore - G dado-controdado registrazione regolatore - A, tappo valvola aspirazione - a, lubrificazione punteria.



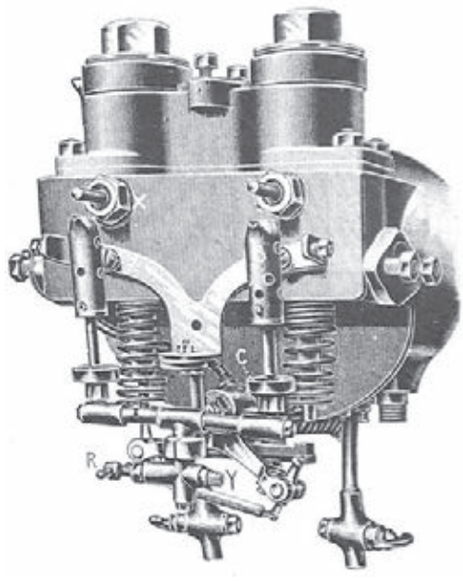
Schema della distribuzione. A, camma - C', C'', posizioni estreme del cursore - B, albero punterie - S, S', punterie - R, molla punterie - T, T' steli delle valvole di scarico.



Schema della regolazione. M, masse centrifughe del regolatore - T, albero cavo - V, forcella - B, albero punterie - F, molla regolatore - P, leva del regolatore.



Testa del motore. X, borchia di fissaggio tubetto di platino - Y, lubrificazione punterie - M, molla valvola di scarico - U, punteria - N, molla punteria - Z, vite fissaggio bruciatori - 4, valvola di scarico - 3, valvola di aspirazione - 6, chiave per ispezione valvole di aspirazione.



Testa del motore. C, coppetta in cui versare l'alcool per scaldare il bruciatore - R, rubinetto arrivo benzina - Y, raccordo alimentazione bruciatori.

Il sistema di circolazione dell'acqua conteneva quaranta litri, sufficienti per un percorso, allora considerato più che adeguato, di circa 250 km senza rabbocchi. Dopo averli percorsi, il rabbocco consisteva nell'aggiunta di circa un litro e mezzo d'acqua. Essa era raffreddata in successione dal telaio, dal serbatoio e dal radiatore grazie all'azione della pompa P.

Il cilindro orizzontale portava nella sua parte inferiore cinque erogatori muniti di finestrelle di vetro. A ogni erogatore si raccordava un tubo per le diverse parti che dovevano essere lubrificate. Il guidatore doveva aprire e regolare ciascun erogatore a ogni avviamento e richiuderlo all'arresto per evitare inutili perdite. In generale, quando il motore era nuovo, si doveva poter contare, attraverso le finestrelle, 6 - 7 gocce il minuto; in seguito, quando il motore era ben assestato, ne bastavano 3 - 4. Il serbatoio conteneva olio sufficiente per circa sei ore di funzionamento, con un consumo di circa un litro circa ogni 100 km. Nella parte bassa a destra si trovava il rubinetto del petrolio. Al momento dell'avviamento o del ricovero della vettura, si doveva aprire il rubinetto del petrolio e, nello stesso tempo, far girare a vuoto il motore con la manovella. Quando il motore diventava facile da far girare, si chiudeva il rubinetto del petrolio; il petrolio sporco colava al suolo dai rubinetti di spurgo C' e C".

Dopo aver descritto il cambio e i freni e fornito i consigli per la guida, che si omettono per brevità, segue nell'articolo un lungo trattato sulle pannes, introdotto da una frase che si riporta integralmente per la sua drammaticità. *"Ricordate qualcosa di più terrorizzante della dea nera chiamata Panne? Una perdita di controllo in una discesa, un cane subdolo, una contravvenzione, nulla di tutto ciò vi ha dato tanti brividi quanto lo strattone che di colpo ha bloccato la vettura, piantatovi per strada, a cinquanta chilometri da casa, a dieci da ogni punto di soccorso, sotto la pioggia, col vento, di notte, in un bosco: accanto al nostro mostro metallico, colpito a morte e immobile!"*

I tipi di guasto più frequenti sono riportati senza critiche, quasi fossero operazioni di manutenzione ordinaria. Per ogni guasto troviamo i sintomi che lo annunciano, la lista delle possibili cause, il modo per ripararlo e gli innumerevoli strumenti e ricambi necessari, che occorreva sempre avere con sé. I guasti principali erano distinti in: *"Il motore non parte a causa dei meccanismi; il motore non parte a causa del carburatore; il motore non parte a causa dell'accensione; il motore gira male; il motore si arresta di colpo; il motore si scalda eccessivamente"*.

Per dare un'idea della vita che attendeva il guidatore di un'auto ritenuta la più affidabile fra le disponibili, riportiamo solamente le operazioni di ripristino di un tubo spezzato.

"Questa panne è temibile; tuttavia, mi affretto ad aggiungere che per ogni panne, si trova sempre un rimedio se si hanno mani non troppo malaccorte e si è dotati di utensili e ricambi appropriati.

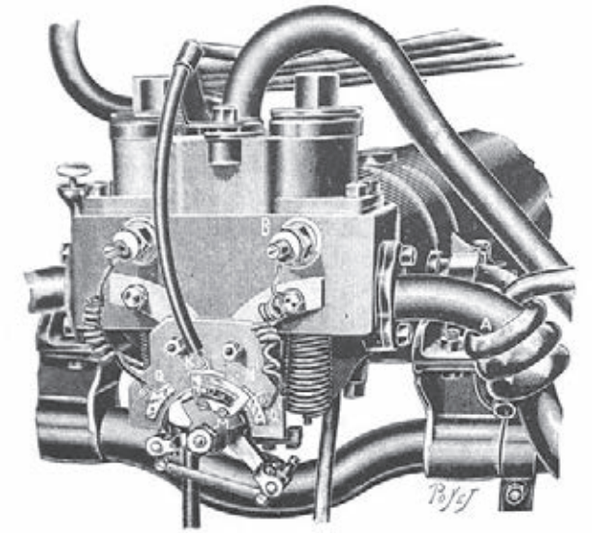
Potrebbe essersi rotto un tubo di scarico. Uno scoppio, simile a quello di un petardo, vi avverte che il gas sta sfuggendo da un'apertura e non raggiunge più la marmitta. L'incidente non nuoce al motore. Alcuni sostengono che questo si comporti addirittura meglio. Tuttavia, le vostre orecchie o quelle dei passanti e, soprattutto, quelle dei cavalli che potrebbero, per questo, imbizzarrirsi vi obbligheranno alla riparazione. Se il tubo non è rotto ma semplicemente crepato, applicate sulla fenditura un foglio di amianto spesso, ricoperto da una lamiera, legata stretta con un filo di ferro o con una corda di amianto. Se il tubo di scarico è, invece, completamente rotto, fate come sarà spiegato più avanti. Il tubo malato riguarda l'acqua o l'aspirazione? Raramente sarà solo fessurato; in questo caso occorre, se non si può fare una riparazione completa sempre molto lunga, avvolgere, con un foglio di gomma spessa e vulcanizzata, la ferita e legarla con una fune. L'essenziale è che non sfugga troppa acqua attraverso il rattoppo o che l'aria esterna, se è un tubo di aspirazione, non penetri in quantità eccessiva all'interno, perché modificherebbe la carburazione. Questo rimedio sommario non trova applicazione se il tubo in questione è troppo vicino a una parte del motore molto calda, poiché la gomma brucerebbe rapidamente.

Se il tubo di aspirazione o di circolazione dell'acqua è rotto, ma resta su ogni spezzone lo spazio sufficiente, si riuniranno le parti con un pezzo di tubo di gomma, preferibilmente telata, che si stringerà con filo di ferro e delle pinze a becco piatto. Se l'operazione è ben eseguita, nel caso del tubo dell'acqua, consiglierei al guidatore di lasciare questo tubo di gomma dove l'ha messo; esso costituirà un giunto elastico per riparare una rottura che è stata provocata proprio dalla mancanza di elasticità. Nel caso dell'aspirazione, invece, la riparazione non sopporterà più di un paio di viaggi; occorrerà sostituire il tubo o ripararlo in modo professionale.

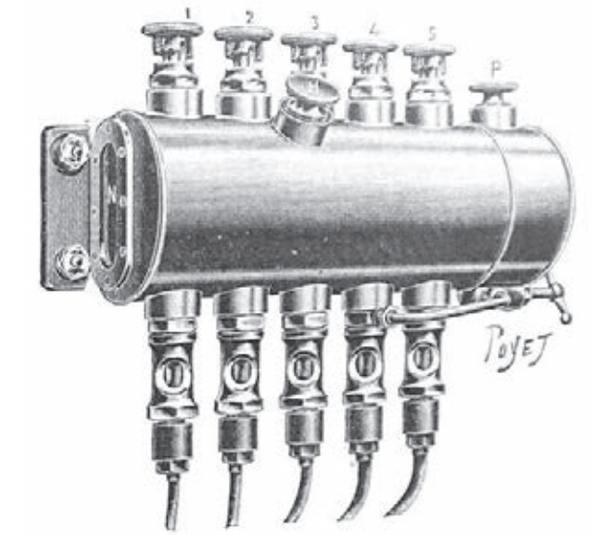
Nel caso più grave, il tubo si è rotto proprio in prossimità di una flangia di fissaggio. È impossibile, in questo caso, inserire una toppa. Mi riferisco al caso del guidatore che è abbandonato in aperta campagna alle sue sole capacità - Cosa fare? Non strappatevi i capelli ma procedete alla riparazione come indicato di seguito. Rimuovete i due spezzoni, cercate la lampada per saldare, il borace, il metallo d'apporto e la collezione di raccordi di rame, che vi raccomando di avere sempre a bordo. Procuratevi un po' d'acqua in un secchio. Accendete la lampada. Mentre si scalda, scegliete

il raccordo di rame più appropriato, meglio piccolo piuttosto che troppo grande; un dettaglio d'importanza capitale: pulitevi le mani da ogni residuo oleoso! Pulite con la lima le due parti del tubo rotto per la lunghezza che occuperà il raccordo. Pulite anche il raccordo, il più possibile. Inserite nel raccordo le due estremità rotte, nella posizione che dovranno occupare a riparazione terminata. Tenete i pezzi al riparo dall'olio e dal grasso. Ammucchiate per terra qualche pugnata di sassolini, in modo da formare una specie di nido. I sassolini serviranno a concentrare il calore della lampada per saldare. Essi sostituiranno i pezzettini di coke o, meglio, di carbonella che s'impiegherebbero in officina con una forgia. Tenete a portata di mano il metallo d'apporto e la scatola del borace, già aperta. Se il pezzo è lungo, prendetelo in mano; il calore non arriverà a bruciarvi. Se è corto, prendetelo con le pinze. A questo punto, miei cari lettori, comportatevi come dei bravi calderai!

Immergete il pezzo nell'acqua, dalla parte che si deve saldare. Poi, senza asciugarlo, rotolatelo un po' nel borace. Con una mano sistemate il pezzo nel nido di sassolini; con l'altra, proiettate su di esso e sui sassolini il getto della lampada per saldare, che deve già poter funzionare in pieno.



Accensione elettrica. Q, contatto candela sinistra - Q', contatto candela destra - M', distributore - M, vite fissaggio distributore sull'albero della punteria - A, mancando i bruciatori, il riscaldamento dell'aria è ottenuto avvolgendo il tubo dell'aspirazione su quello di scarico.

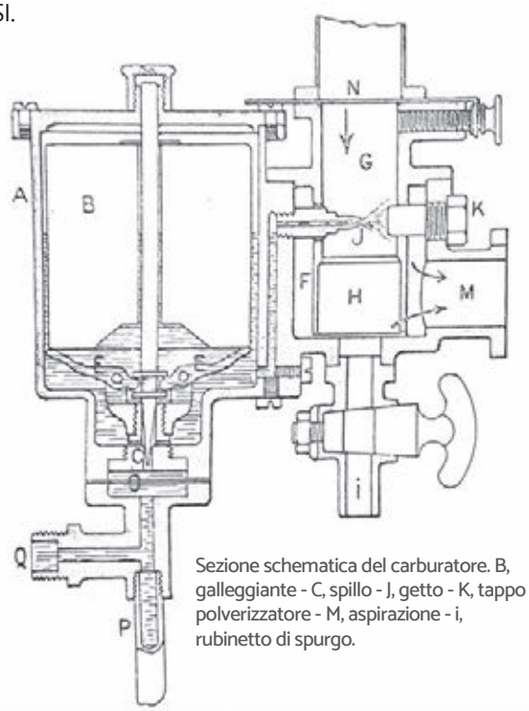


Lubrificatore multiplo. H, bocchettone olio - P, bocchettone petrolio - N, spia livello - 1 e 5, oliatori dei sopporti albero a gomiti - 3 e 4 oliatori dei cilindri - 2, oliatore del cursore della distribuzione.

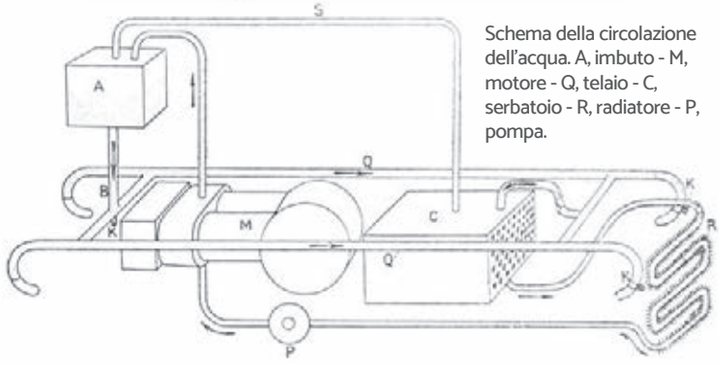
Il pezzo si arrosserà leggermente. Lasciate la lampada e avvicinate un frammento di metallo d'apporto, di forma allungata, su uno dei giunti. Il frammento non deve contornare il tubo completamente; è sufficiente che ne rivesta una metà, perché il metallo fuso colerà intorno, riempendo completamente l'interstizio.

La sistemazione sul tubo del frammento di metallo d'apporto deve essere fatta molto rapidamente, in modo che il pezzo si raffreddi il meno possibile. Riprendete la lampada e scaldate al massimo. Ben presto, il pezzo si accenderà di un rosso più vivo. Lasciate ancora la lampada e, senza ritirare il pezzo dal nido, gettate sul punto da brasare un paio di pezzettini di borace. Riprendete la lampada e riscaldate. Il pezzettino di metallo per saldare inizierà a piegarsi e a rammollirsi. Di colpo, eccolo fuso col borace. I pezzi sono ora collegati dalla saldatura. Cessate il riscaldamento. Immergete il pezzo nell'acqua, avendo cura di non dirigere l'estremità del tubo né verso di voi, né verso un eventuale spettatore, perché ne uscirà un violento getto di vapore che potrebbe ustionare il viso. Rifate le stesse operazioni sull'altra estremità del raccordo. Ecco il tubo riparato, pronto per essere rimontato. L'intera operazione richiederà da mezz'ora a un'ora, in base alla vostra abilità di saldatore e alle difficoltà di montaggio e smontaggio che presenta il tubo malato".

Se foste incuriositi dall'argomento, potreste trovare la traduzione integrale in un quaderno della Commissione Cultura, accessibile dall'icona cultura on-line, presente sulla pagina di apertura del sito internet dell'ASI.



Sezione schematica del carburatore. B, galleggiante - C, spillo - J, getto - K, tappo polverizzatore - M, aspirazione - i, rubinetto di spurgo.



Schema della circolazione dell'acqua. A, imbuto - M, motore - Q, telaio - C, serbatoio - R, radiatore - P, pompa.

Apertura: L'Haflinger e il Pinzgauer del nostro servizio sono entrambi di Luigi e Guido Bianco. Il primo è del 1967 ed è di loro proprietà da 40 anni, è una versione civile specifica per l'Italia, riconoscibile per la fanaleria Carello e gli indicatori di direzione montati su "castelletti" sul muso. Le protezioni e il faro supplementare superiore sono delle aggiunte coerenti con l'epoca. Il Pinzgauer è del 1973, ex Esercito elvetico (supporto radio), acquistato nel 2003 e "civilizzato" per il Codice della strada italiano.

HAFLINGER E PINZGAUER, I CAVALLINI AUSTRIACI

HANNO IL NOME DI DUE RAZZE DI CAVALLI POSSENTI ADATTI ALLA SOMA E AL LAVORO NEI CAMPI MA UTILIZZABILI ANCHE NELLE SCUOLE DI EQUITAZIONE E PER PASSEGGIATE TURISTICHE: SONO QUESTI GLI USI POSSIBILI DI HAFLINGER E PINZGAUER, NATI SU RICHIESTA DI MOLTI ESERCITI DEL MONDO MA APPREZZATI ANCHE DA CIVILI A SCOPO RICREATIVO

di Luca Marconetti

L'austriaca Steyr-Daimler-Puch, nata nel 1934 dalla fusione della già famosa Steyr - produttrice di vetture sportive, progettate, fra gli altri, da Ferdinand Porsche - e della meno nota Austro-Daimler-Puch - prima fabbrica di biciclette, poi di mezzi per l'esercito - conosce la sua massima diffusione nel secondo dopoguerra, quasi esclusivamente per l'importazione (ed elaborazione) nel mercato austriaco dei modelli bicilindrici Fiat. È proprio questa attività che darà il respiro all'azienda per realizzare modelli in autonomia, soprattutto per rispondere alle richieste e ai capitolati dell'Esercito Federale Austriaco: la necessità di sostituire i "residuati bellici" Willys e Ford GPW Jeep, porta il Ministero della Difesa a chiedere un mezzo pratico, leggero e maneggevole, agile e capace di percorrere terreni accidentati e impervi, che derivi da un ciclomotore. Steyr Puch, risponde a questa prima domanda nel 1956 con un veicolo sperimentale, dotato di un motore di mezzo litro boxer (che avrebbe trovato poi posto sotto il cofano delle Steyr-Puch 500) e carrozzeria tipo Kubelwagen (mezzo leggero prodotto da Volkswagen per l'esercito tedesco). I tecnici del ministero la giudicano incredibilmente maneggevole e pratica ma deve essere più potente e più capiente.

HAFLINGER (1959-1974)

La Steyr-Puch riceve la commessa ufficiale e inizia lo sviluppo del mezzo. Un prototipo con motore più potente viene fotografato du-

rante una prova nella neve nell'inverno 1957: si tratta in pratica di un pianale-telaio nudo, con due sedili, un volante e un musetto protettivo per pedaliera e gambe degli occupanti e ospitare i proiettori. Contestualmente, l'azienda svela anche l'architettura meccanica: telaio monotrave centrale, motore posteriore boxer raffreddato ad aria, assali di trasmissione flangiati alle estremità dell'assale portante, trazione anteriore inseribile e blocco di entrambi i differenziali. Il posto di guida è montato sopra l'asse anteriore, gli sbalzi sono praticamente inesistenti.

A capo del progetto c'è Erich Ledwinka, figlio di Hans, uno dei pionieri dell'industria austriaca insieme a Ferdinand Porsche e padre delle ammiraglie cecoslovacche Tatra.

Nella primavera del 1958, la stampa viene invitata al monte Schöckl, nei pressi di Graz, sede della Steyr-Puch, a saggiare le caratteristiche dell'ultimo prototipo, il 600 AP, pressoché simile al veicolo di serie che sarà consegnato all'Esercito Federale a partire dal 1959. La struttura è sempre essenziale ma ora il pianale è caratterizzato da elementi scatolati che irrigidiscono il tutto e permettono una migliore collocazione di meccanica, accessori e utensili vari. I posti ora sono quattro, i posteriori abbattibili. Il frontale, rispetto al primo prototipo, è fortemente squadrato, anche qui per dare maggior rigidità all'ossatura. In giugno viene organizzata una "première" con alti ufficiali militari e politici per dimostrare l'efficacia del mezzo e, dopo gli ultimi test sulle dune sabbiose delle spiagge italiane dell'Adriatico, ecco il modello di serie, il 700 AP denominato "Haflinger", in italiano "Avelignese", una razza di cavalli altoatesini con altezza al garrese di modeste dimensioni ma caratterizzati da forza e resistenza notevoli, utilizzabili come animali da soma ma anche per trainare carri e, più recentemente, nelle scuole di equitazione.

Il 700 AP Haflinger ha tutte le caratteristiche tecnico-meccaniche del 600 AP ma qui presenta un design rinnovato, soprattutto nella zona frontale, dove abbandona il vetro spiovente collegato al musetto senza soluzione di continuità per presentarne uno più spiovente. L'Haflinger può sostenere 500 kg tra truppe e carichi oppure trainarne 1.500. Di serie viene offerto con il solo frontale e le tre spondine corrispondenti al vano di carico ma, a richiesta, si può ottenere una centinatura integrale per istallarvi quattro portiere e una capote in nylon. Nel modello di serie, ci accorgiamo come il mezzo abbia parentela stretta con un altro veicolo del quale si occupa la Steyr-Puch, l'utilitaria Mercedes-Benz Unimog, soprattutto per quanto riguarda il complesso di trazione integrale. La trazione è permanente sull'asse posteriore (che ospita anche il motore) ma è inseribile con comando a mano quella sull'asse anteriore mentre entrambi i differenziali possono essere bloccati, sempre manualmente. Le sospensioni sono a 4 ruote indipendenti, con bracci oscillanti a forchetta, molloni elicoidali coassiali a tamponi in gomma e ammortizzatori idraulici esterni alla molla. Il motore, come già accennato, è il classico Boxer raffreddato ad aria a due cilindri di 643 cm^3 in grado di erogare 22 CV a 4500 giri/min e una coppia di 4 mkg a 2500 giri/min, dotato di alcune raffinatezze quali il radiatore dell'olio, il regolatore automatico di velocità che non permette al motore di superare il regime di potenza massima e un carburatore studiato per la marcia su terreni accidentati. I freni sono a tamburo su tutte le ruote, il cambio (senza riduttore) a 4 marce più un "primino" molto corto (diventerà poi a 5 marce, sempre con il primino, che corrisponde al primo rapporto normale). Il mezzo viene offerto con tre livelli di rapporto di trasmissione: la più lenta, che permette di superare pendenze del 65% e raggiungere i 52 km/h; una intermedia e la più rapida, con cui il "cavallino" è in grado di intraprendere pendenze del 50% e velocità di 64 km/h. Il già citato regolatore di velocità non permette di superare in 1^ i 12 km/h, in 2^ i 21 e in 3^ i 38. Gli pneumatici 145-12 sono specifici per neve e fango. Così configurato, l'Haflinger pesa appena 600 kg. La notevole altezza da terra, gli sbalzi ridottissimi e il passo di appena 1,5 metri (30 cm meno di una Nuova 500), lo rendono maneggevolissimo, tanto da girarsi quasi su se stesso.

Il coperchio superiore del motore posteriore all'interno del vano bagagli. Sotto, l'apertura inferiore composta dalle prese d'aria per raffreddare il propulsore e il portatarga.

La maneggevolezza, il passo corto e gli sbalzi inesistenti fanno dell'Haflinger un mezzo agilissimo e maneggevole.

Notevole l'ergonomia (a sinistra) e l'utilizzo degli spazi: il tappo carburante sotto uno dei seggiolini dei sedili posteriori. Da notare i paraschienali per i posti anteriori.
La strumentazione ridotta all'osso: tachimetro, contachilometri, spie, tergicristalli e riscaldamento (del quale si intravede anche il bocchettone sulla sinistra.
Le leve del cambio e del freno a mano (nere), quelle dell'innesto della trazione anteriore (verde) e del blocco dei differenziali (gialle) e i pomelli di starter e acceleratore a mano.
I cerchi da 12" già verniciati in argento (nella prima serie fino al '61 sono in colore carrozzeria).
A sinistra, la vista della zona portattrezzi dal lato destro: da destra verso sinistra vano libero, alloggiamento ruota di scorta e serbatoio benzina.
Qui a destra, da sinistra, vano porta batteria, alloggiamento per tanica benzina da 20 litri e vano portattrezzi sotto il pianale.
Sotto, l'Haflinger viene fornito solo completamente aperto (1.460.000 lire nel 1964) ma la maggior parte della clientela lo dota della capottatura completa, che costa 137.500 lire.
L'abitacolo è molto essenziale ma curato nella costruzione. Il parabrezza è abbattibile.

Il Pinzgauer, pur avendo un design che riprende i volumi squadrati dell'Haflinger, si avvicina più all'Unimog e ha una meccanica più specialistica.

Che l'Haflinger sia agile e maneggevole è chiaro fin dalle prime prove ma, quando la stampa lo mette "alla frusta", emergono inaspettate doti di confort su asfalto (garantito dall'ottima imbottitura dei sedili e dalle ruote indipendenti) e capacità di superare ostacoli fuori strada, anche su terreni decisamente impervi, il tutto coadiuvato da uno sterzo leggero e da un cambio preciso. Solo le ruote, essendo di diametro molto piccolo, trasferiscono all'abitacolo alcune asperità.

Ottimo il posto guida, che ha una visibilità pressoché totale e persino il sedile regolabile in lunghezza. In plancia i confort si riducono a un maniglione d'appiglio e, a richiesta, a un impianto di riscaldamento con bocchettone rivolto verso il parabrezza, abbattibile. Curatissimo l'allestimento, benché spartano, come si evince anche dalle protezioni sottoscocca e dai vani scatolati presenti sotto il pianale.

In linea generale, l'Haflinger sarà realizzato in due serie, una dal 1959 al 1966 (per convenzione la prima serie è suddivisa in due "sottoserie", quella che va dal 1959 al 1961 e quella che va dal 1962 al 1966) e una dal 1967 al 1974 e in due differenti misure di passo, corto e lungo, introdotto nel 1961. Saranno tantissime le versioni realizzate per gli eserciti di mezza Europa e persino d'Africa: a differenza di quanto si potrebbe pensare, il maggior fruitore non sarà quello austriaco bensì quello elvetico, seguito da quelli svedese, inglese e cipriota; in Africa sarà adottato in Congo Belga, Etiopia e Sudafrica. In Australia e nello stato del Texas è prodotta su licenza. Fra le versioni, il cassonato per trasporto materiale e armi, la 4 posti per trasporto truppe, quella con equipaggiamento radio, una Bantam (per il mercato svedese) con ben 14 missili anticarro installati, un anfibio per l'esercito svizzero, la camionetta per la Polizia e la Gendarmeria austriache, mezzi sanitari, per i vigili del fuoco e per il servizio di pulizia strade e spazzaneve (anche cingolato), perfino con carrozzeria blindata.

Ma sarebbe un errore limitare la carriera dell'Haflinger ai soli usi militari e di pubblico servizio: il mezzo ha conosciuto infatti anche un discreto successo nelle sue versioni civili, pressoché identiche a quelle militari di base ma con tutte le caratteristiche per l'omologazione alla marcia su strada. Di questo "settore" fanno parte i modelli per l'Austria, la Svizzera, la Germania, il Nord America (con fanaleria maggiorata) e l'Italia, proprio come l'esemplare del nostro servizio fotografico, che è del 1967 ma è stato acquistato dall'attuale proprietario, il signor Luigi Bianco di Torino, a fine anni '70 e ci ha trascorso bellissime vacanze con amici e famiglia sulle montagne del Pinerolese e del Cuneese.

PINZGAUER (1971-2009)

L'Haflinger è apprezzato da diversi eserciti per tutti gli anni '60 ma molti di questi iniziano a chiedere di più, specialmente sul piano della potenza e dello spazio per stivare materiale e trasferire truppe. Ovviamente la Steyr-Puch non si farà scappare l'occasione di far valere ancora le proprie capacità e, nel 1969, presenta al Ministero della Difesa austriaco un prototipo più grande, più alto e dall'aspetto più "possente" rispetto all'Haflinger, nonostante ne ricalchi i punti forti - compattezza, maneggevolezza, efficacia off-road - e l'aspetto generale, con lamiere scatolate a vista e frontale spiovente e squadrato. Anche il telaio monotubo centrale con assali di trasmissione flangiati è molto simile ma le somiglianze meccaniche si fermano qui: il nuovo mezzo ha ora un cambio differenziale che distribuisce il peso più equamente e abbassa il baricentro, gli assi sono "a portale" (sono disassati verso l'alto rispetto al mozzo ruota) come quelli dell'Unimog, ›

L'altezza da terra elevata ha fatto sì che sia stato apprezzato da molti eserciti in tutto il mondo. A destra, sopra, il posto di guida dominato dal tunnel centrale, che cela anche il motore. Curato l'assemblaggio interno, nonostante l'allestimento molto spartano, soprattutto in questa versione militare. Sotto, il sistema di controllo della trazione. Da sinistra trazione integrale, differenziale posteriore, differenziale anteriore e sopra indicatori "griglia" marce, velocità massima con ogni rapporto e schema funzionamento leve. Tutto a sinistra leva del freno a mano e dell'impianto di riscaldamento.

che permettono una manovrabilità aumentata soprattutto di fronte a grossi ostacoli come rocce o guadi e le sospensioni, sempre a ruote indipendenti con, al ponte posteriore, doppio gruppo molla-ammortizzatore coassiale per ciascuna ruota. Ma la caratteristica più evidente, nel prototipo, è la configurazione a sei ruote, tutte in trazione (6x6). Il progetto piace e viene approvato, facendo registrare già i primi ordini non solo dell'Esercito Federale Austriaco ma anche di altri. Nel 1971 ecco esordire il modello "di serie", denominato "Pinzgauer", altra razza equina (nemmeno a dirlo, dall'aspetto più possente dell'Avelignese...), disponibile in due versioni: a 4 ruote, 4x4 (710) e quello a 6 ruote anticipato dal prototipo, 6x6, con passo ovviamente allungato (712). La trazione integrale sulle 4 o 6 ruote rimane inseribile con differenziale idraulico "on-the-fly", i differenziali integrati a ogni asse sono bloccabili manualmente mentre ora il motore è anteriore centrale, ossia montato tra i posti anteriori e quelli centrali. È sempre un boxer raffreddato ad aria ma ben più poderoso:

Vista del vano posteriore di questo 710 K (4x4 carrozzeria rigida). I posti sono sette ma sul suolo italiano è omologato per cinque. Parte del motore - carburatori e rabbocco olio - accessibile in abitacolo. Gli assi trasversali "a portale", ossia più alti rispetto al mozzo ruota, per alzare ancora di più la vettura.

Il mototelaio della versione 6 ruote.

4 cilindri, 2,5 litri, carburatori Zenith NDIX 36, 105 CV SAE e una coppia di 180 Nm, doppia pompa dell'olio. Il cambio è manuale a 5 marce con due scatole di rinvio, i freni sono a tamburo e l'impianto elettrico a 24 Volt.

Fin dal lancio il 710 è disponibile cassonato (con sole portiere anteriori) denominato "T", telonato per trasporto passeggeri (fino a 10 persone) "M", con carrozzeria rigida 5 porte "K" e in allestimento ambulanza "AMB-Y" (3 porte) e "AMB-S" (tetto modulabile). Il 712 ha gli stessi allestimenti (l'"M" può portare fino a 14 persone) più il "FW" con allestimento antincendio, il "DK" pick-up con cabina rigida a 4 porte e il "W" con specifiche per l'istallazione di armamenti quali mitragliatrici o portamissili.

Il Pinzgauer avrà un successo molto importante e sarà il veicolo Steyr-Daimler-Puch più diffuso. Il suo sviluppo sarà costante e, nel 1986, dopo 6 anni di studi e prototipi, ecco apparire la seconda generazione. Il 4x4 si chiama ora 716 (con medesima capacità di carico del precedente 712), il 6x6 718 (con capacità di carico sensibilmente aumentata). Il motore ora è il 6 cilindri in linea Turbodiesel del furgone Volkswagen LT, il cambio di serie un automatico ZF Friedrichshafer a 4 rapporti (è comunque sempre disponibile su richiesta il 5 marce manuale), ha pianale più alto, ruote più grandi, quattro freni a disco.

Così allestito, il Pinzgauer supera pendenze del 100%, supera un angolo di attacco di 45°, un guado di 70 cm, ostacoli alti 36 cm, si inclina fino a 43,5%, ha un carico massimo di 1000 kg per il 710 e 1500 per 712, velocità massima fino a 110 km/h e coppia disponibile a partire da 4 km/h.

La seconda serie del Pinzgauer non prevedrà comunque il pensionamento dei 710 e 712, che rimarranno in produzione insieme ai più grandi 716 e 718 fino al 2000. Ma non è ancora finita: la licenza per produrre il mezzo verrà acquisita in quell'anno dalla britannica Automotive Technik Ltd (poi nel 2005 dalla Stewart & Stevenson Services, a sua volta controllata dal 2006 dal gruppo aerospaziale Armor Holdings Inc. e infine dalla BAE Systems plc). Nel 2009, verificata la vulnerabilità del veicolo alle mine e agli ordigni improvvisati che li colpiranno in Afghanistan, verrà tolto dalla produzione. Attualmente il brevetto è nelle mani della sussidiaria BAE Sudafricana ma, per il momento, nessun esemplare è stato completato.

Se l'Haflinger militare ha trovato la più ampia applicazione nell'Esercito svizzero, il Pinzgauer sarà scelto massicciamente da quello inglese, soprattutto per il reparto Royal Artillery (trasporto artiglieria leggera) e in versione blindata Vector Protected Patrol Vehicle mentre sarà base per gli elementi Tactical Ground Station e Radar Raytheon Systems Limited Airborne Standoff, convogli di veicoli ognuno con una funzione specifica in particolari missioni tattiche e di attacco. Fra gli altri eserciti troviamo invece la New Zealand Army che ne acquista 321 esemplari in 8 varianti, l'esercito malese, quelli arabo, argentino, boliviano, nigeriano. In Europa ne troviamo esemplari nelle file degli eserciti, oltre che di Regno Unito, Austria e Svizzera (come l'esemplare del nostro servizio del 1973, acquistato dalla famiglia Bianco e "italianizzato" nel 2003), di Cipro, Lituania, Macedonia del Nord, Serbia. Per le sue caratteristiche sarà un mezzo molto apprezzato dagli eserciti, poiché sarà in grado di ovviare ai limiti di mezzi come gli Humvee (Hummer) e le Land Rover Series e Defender. Anche il Pinzgauer sarà usato come camion agricolo, ambulanza, veicolo per salvataggio e di supporto in caso di catastrofe naturale, attacco biologico e soccorso in territori inaccessibili.

Avrà discreto successo sul mercato civile, dove sarà ottimo sostituto dell'Haflinger: lo spazio interno, negli anni, si è prestato molto bene alla camperizzazione, alcuni sono stati trasformati in veicoli da competizione prendendo parte anche alla Parigi-Dakar, sono stati usati come bus turistici per Safari ed escursioni in luoghi esotici e, ancora oggi, non manca chi lo utilizza nel fuoristrada duro ed estremo (basta fare una ricerca su youtube per vedere coi propri occhi cosa è capace di fare un Pinzgauer...).

Si ringraziano per la disponibilità Luigi e Guido Bianco

L'immagine classica della Ferrari 250 GTO: Lucien Bianchi con la vettura della Ecurie Francorchamps e Jean Guichet, primo e secondo al Tour de France 1964 (sito Ferrari).

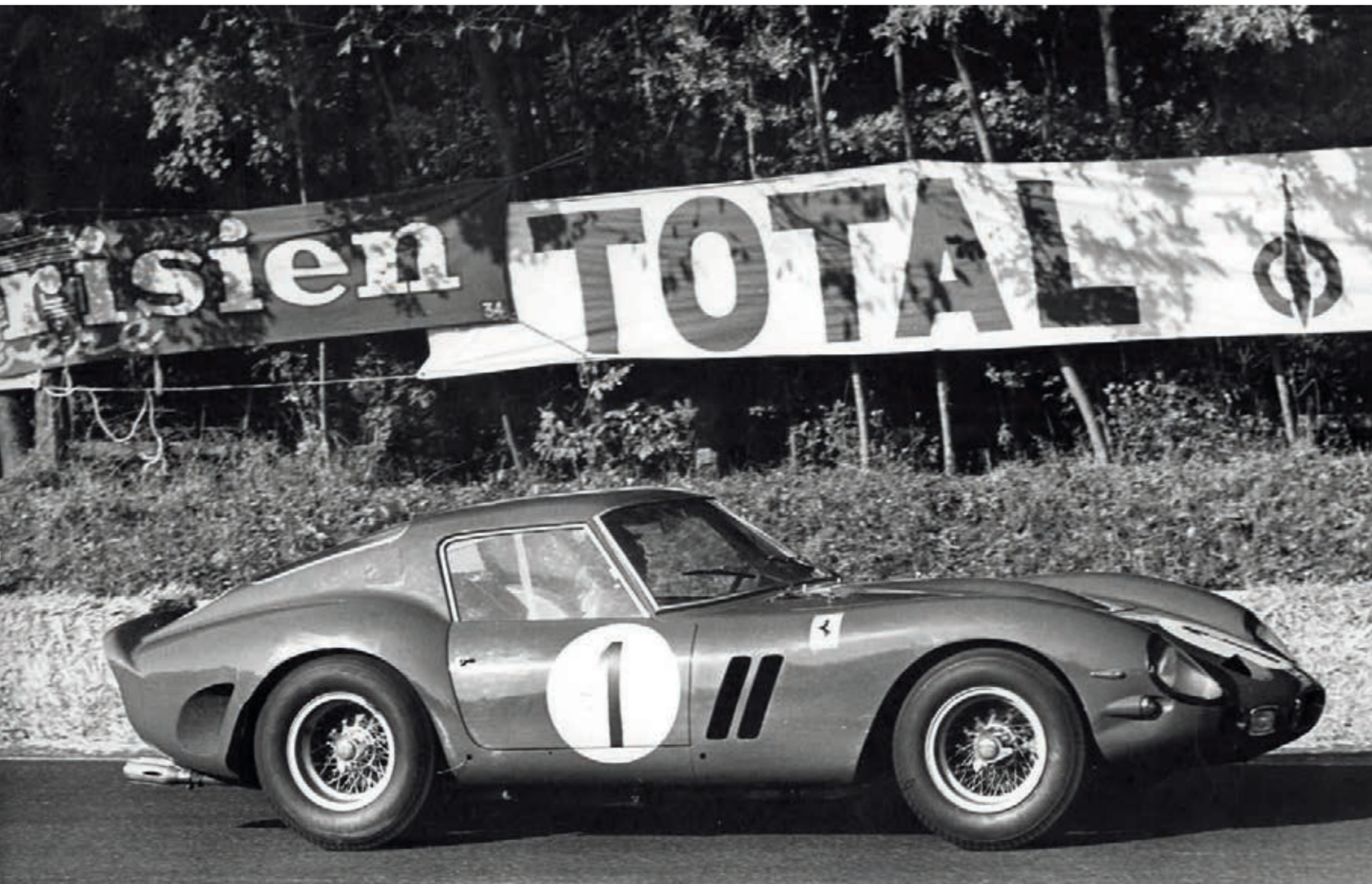
FERRARI DI CORSA: LE SCUDERIE DEL CAVALLINO

LA FERRARI NON È STATA SOLO PROTAGONISTA INDISCUSSA DELLA FORMULA 1: LE "ROSSE DI MARANELLO" HANNO GAREGGIATO - E VINTO - IN TANTISSIME ALTRE CATEGORIE. RIPERCORRIAMO LA VICENDA DELLE SCUDERIE CHE LE HANNO PORTATE SULL'OLIMPO

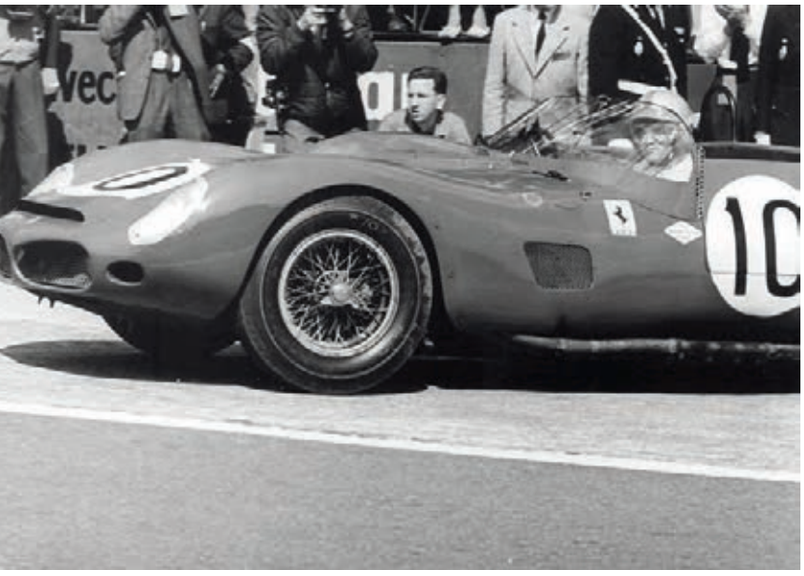
di Franco Carmignani

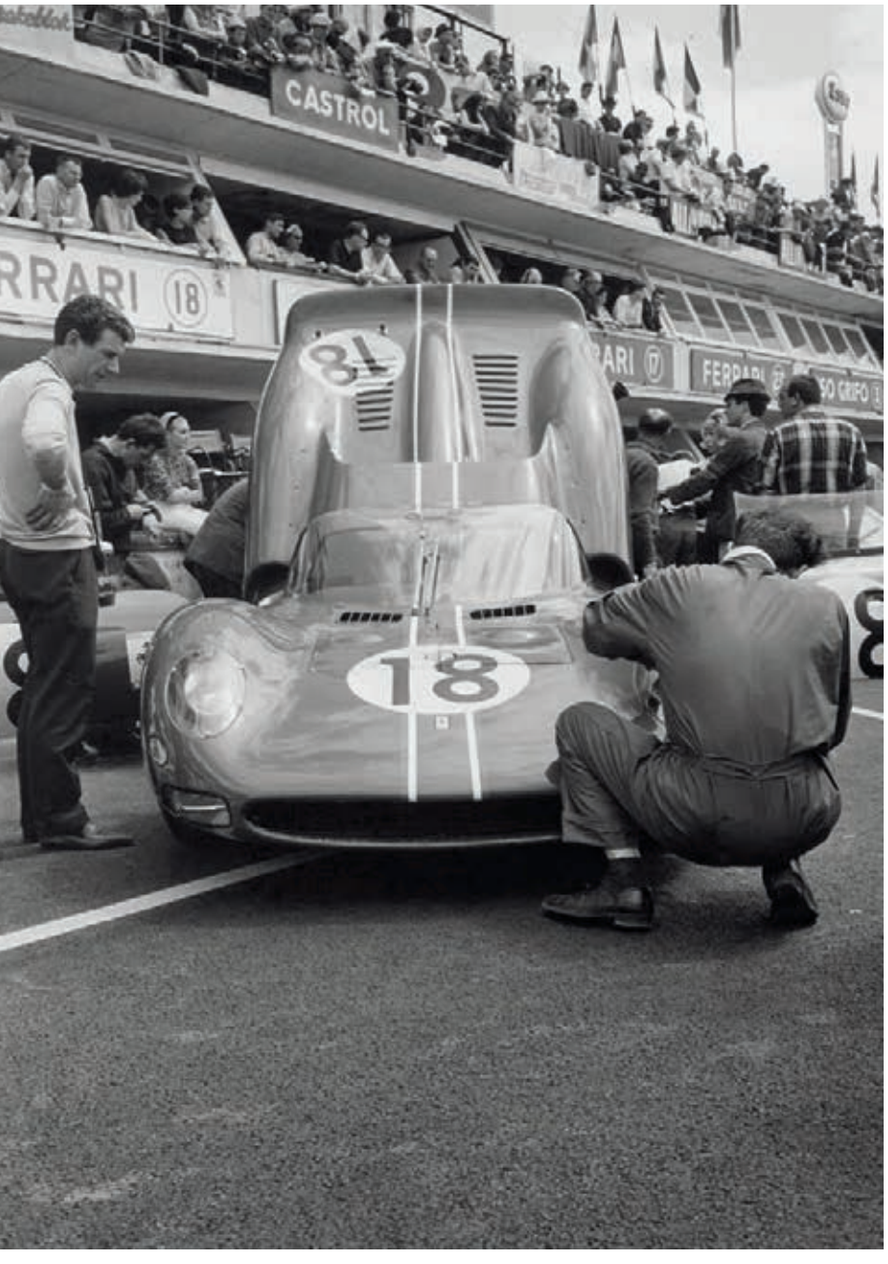
25 OTTOBRE 1964, Gran Premio del Messico. John Surtees, secondo alle spalle di Dan Gurney con la Ferrari 158 con una inusuale livrea bianco-bleu, vince il Campionato mondiale piloti ed è il primo, e finora l'unico, a dividere il casco iridato tra le due e le quattro ruote. 20 giugno 1965, Ferrari per la nona volta nella sua storia è prima a Le Mans. A tagliare il traguardo è una vettura rossa con stripe bianco-bleu, con l'emergente austriaco Jochen Rindt e il navigato americano Masten Gregory. Tra questi due eventi c'è un legame molto stretto, al di là del comune denominatore Ferrari e di due circostanze specifiche: il generoso gioco di squadra operato in Messico da Bandini a favore di Surtees, buttando fuori strada Graham Hill che, dopo le inevitabili polemiche, con il suo british humor invierà al nostro un... manuale di guida! E a Le Mans il giallo del terzo pilota. In effetti, Ed Hugus effettuò almeno un turno di guida sulla Ferrari vincente. Si tratta della NART, North American Racing Team che, dopo le furibonde polemiche seguite alla mancata omologazione della 250 LM come GT, aveva iscritto come concorrente le F1 di Maranello negli ultimi due Gran Premi '64, utilizzando i propri colori nazionali USA. NART è anche la 250 Le Mans, che firma l'ultima vittoria del Cavallino sul circuito della Sarthe al termine di una gara incredibile. NART è uguale Luigi Chinetti, legatissimo a Ferrari. Da pilota ha vinto la 24 Ore di Le Mans nel 1934 con l'Alfa Romeo 8C 2300 e nel 1949 con la 166MM, quando guidò per oltre 23 ore, lasciando una manciata di minuti a Lord Seldson. Chinetti si era trasferito negli USA prima della guerra e una volta appeso il casco al chiodo, è stato il primo

Concessionario Ferrari Oltreatlantico. La NART nasce nel 1958, tra i suoi primi piloti i fratelli Rodriguez: Pedro, che quell'anno fa il suo esordio a Le Mans con una Ferrari, e Ricardo, secondo nell'edizione 1960. Los Hermanos messicani vinceranno insieme con le Ferrari della NART per due volte consecutive nel 1961-62 la 1000 km di Parigi a Monthléry. NART è attiva fino al 1982, quando riesce ancora a piazzare una 512BB nella top ten di Le Mans, preceduta però dalla vettura gemella della Prancing Horse. NART è una tra le più importanti delle tante Scuderie Ferrari che dalla Guastalla e la Marzotto arrivano fino ai diversi team oggi impegnati nei campionati GT. In quella 24 Ore di Le Mans 1965 al secondo e terzo posto arrivano la 250 LM dei quasi sconosciuti belgi Pierre Dumay e Gustave "Taf" Gosselin, in testa prima dello scoppio di un pneumatico, e la 275 GTB dei più noti Willy Mairesse e "Beurlys" (Jean Blaton), entrambe tutte gialle, colore distintivo della Scuderia Francorchamps. Anche in questo caso c'è dietro un uomo con i suoi sogni, il belga Jacques Swaters, pilota, fondatore di scuderia e gestore della medesima, commerciante di automobili. Tutto ha inizio nel 1948 quando il futuro Mr. Francorchamps debutta con Paul Frère alla 24 Ore di Spa con una MG. Nel 1950 assieme a Charles De Tornago crea la sua scuderia, l'Equipe Belge, con vetture anteguerra, André Pilette e altri come piloti. Nel 1951 riesce ad acquistare una Talbot Lago T26 per correre in F1 con Pilette, Guy Mairesse.
Lo stesso Swaters, che prende il via in Germania e in Italia. Con il cambio di regolamento arriva una Ferrari 500 che assicura la continuità della scuderia nel Campionato mondiale piloti con Arthur Legat, Roger Laurent e De Tornago, il grande amico di Swaters che morirà l'anno successivo a causa di un incidente a Modena durante una seduta di prove private. Poi sarà la volta della Connaught con la quale Swaters, Johnny Claes e Pilette non ottengono particolari risultati.
Ma le cose cambiano rapidamente. Il 12 luglio 1953 Swaters porta al successo la Ferrari 500 della scuderia nella corsa non di campionato dell'Avus, prima di dedicarsi completamente agli affari. Nel 1954 prende la rappresentanza Ferrari per il Belgio, poi l'Ecurie Francorchamps - così ribattezzata per volere della federazione belga - con le 250 GT, vince a più riprese il Tour de France, con Olivier Gendebien, Willy Mairesse e Luciano Bianchi. Nel 1961 una Ferrari 156 "shark nose" tutta gialla affidata a Olivier Gendebien completa la tripletta del Cavallino nel Gran Premio di Spa davanti al pubblico amico, poi nel 1965 quella vittoria a Le Mans che sfuma per un maledetto pneumatico posteriore destro...

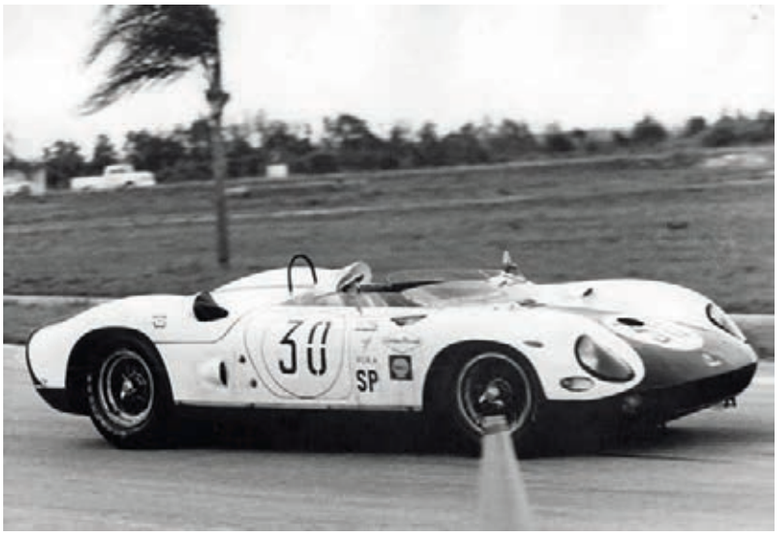


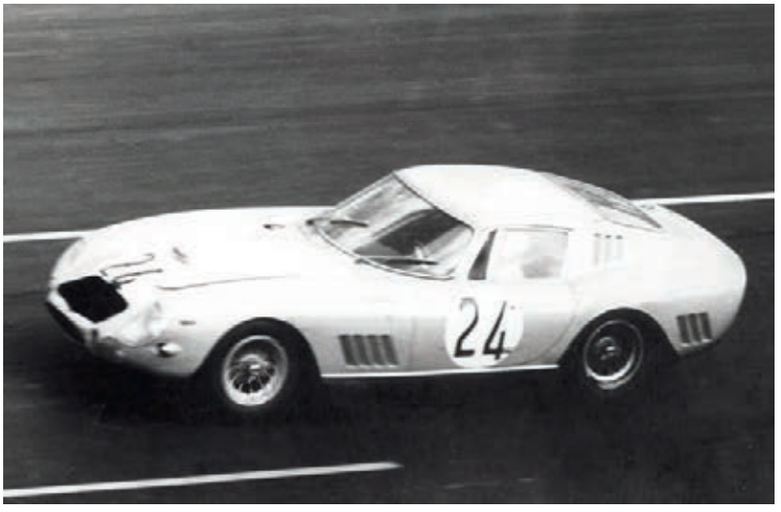
I fratelli Rodriguez due volte vincitori alla 1000 Km di Parigi con la 250 GTO della NART (Goodyear)

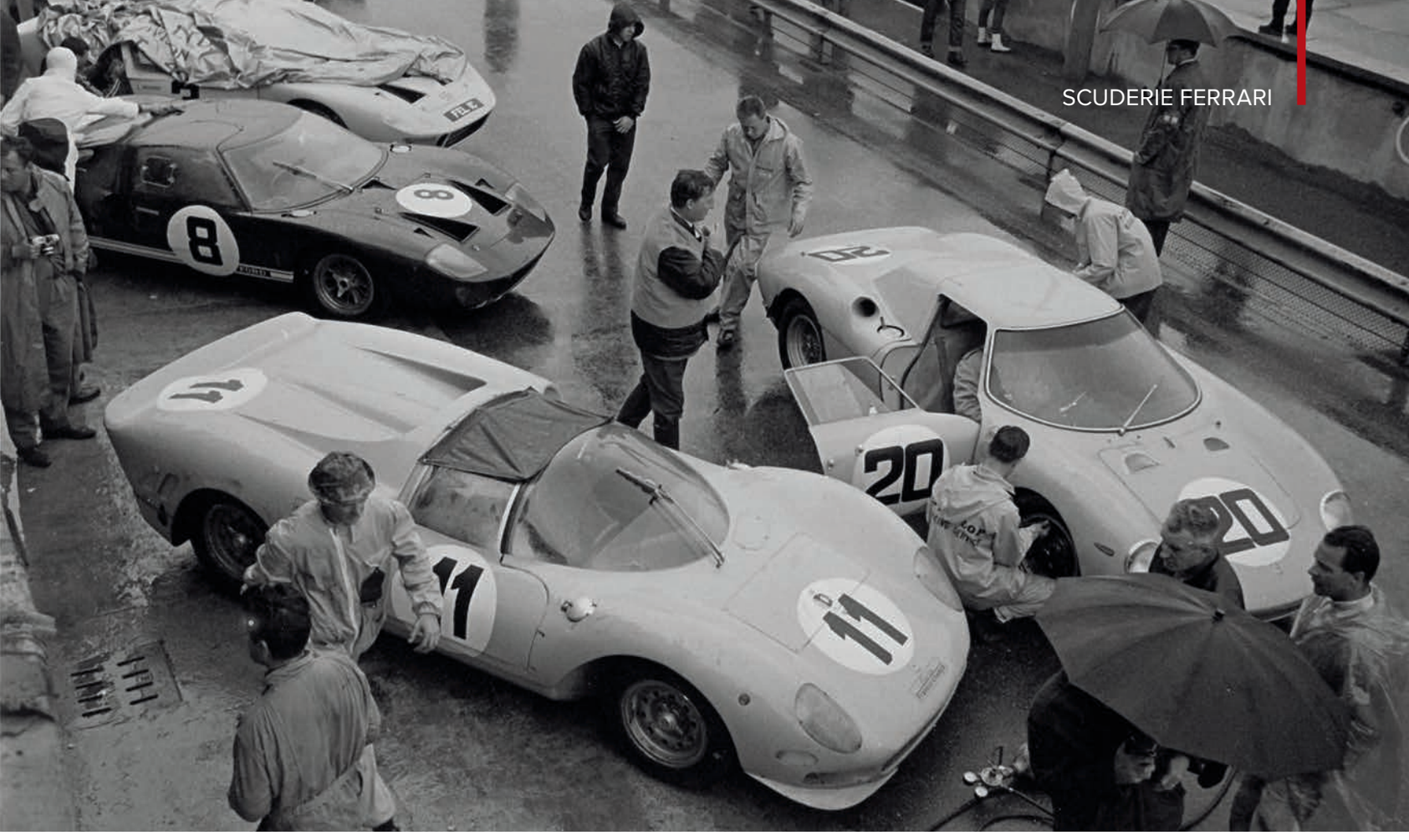




Pedro Rodriguez è stato un fedelissimo della NART. Lo vediamo a Le Mans con la Ferrari 330 TR- LM (in alto a sinistra - archivio Carmignani), con la 330 P2 (in basso a sinistra - archivio Carmignani) e con la 330P a Sebring (in basso a destra - Goodyear). George Filipinetti titolare dell'omonima scuderia (in alto a destra - Goodyear). La gialla Ferrari 275 GTB della Ecurie Francorchamps (al centro - archivio Carmignani) terza assoluta alla 24 Ore di Le Mans 1965.





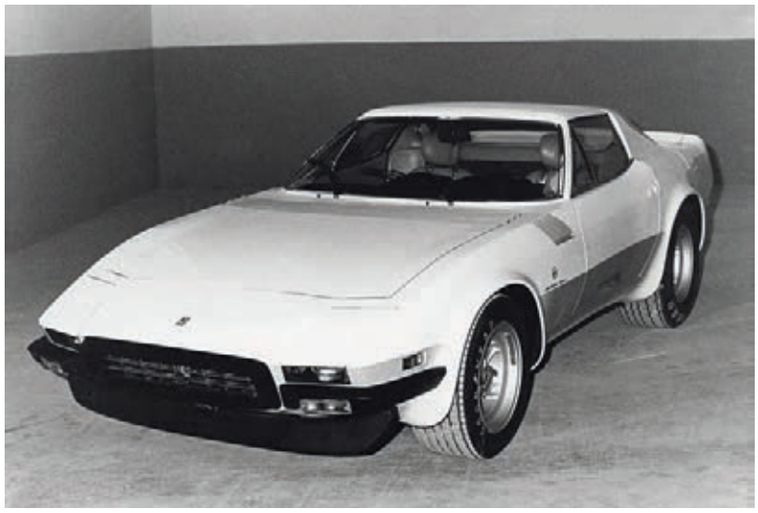


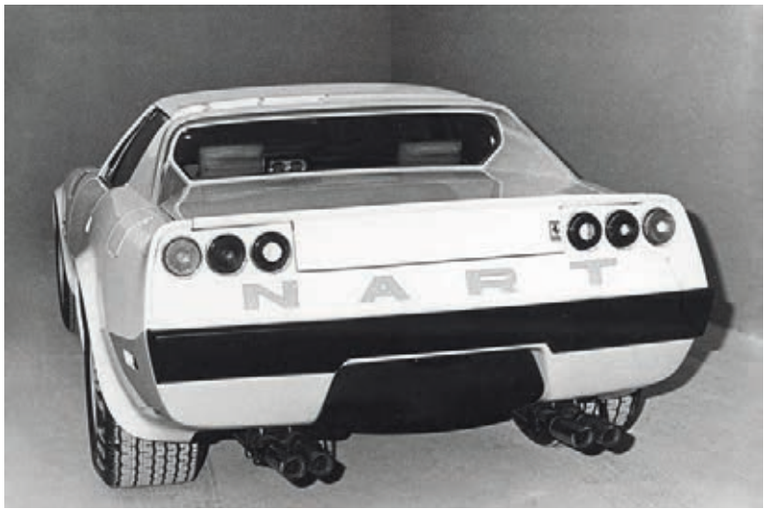
Le Ferrari gialle alla 1000 Km di Monza 1966, con il numero 11 la 330 P2 di Bianchi "Beurlys" e con il numero 20 la 250 LM di Noblet - "Eldè" (in alto e in basso a sinistra). In basso al centro e a destra (foto Carmignani) la Ferrari 512 M di Corrado Manfredini e Giancarlo Gagliardi iscritta dalla Scuderia Filipinetti.

Al di là della Manica c'è un'altra delle frecce del Cavallino, la Maranello Concessionaries, fondata nel 1960 dal colonello Ronnie Hoare, un venditore d'auto entrato nella sfera ferrarista l'anno prima quando aveva rilevato una 250 GT importata da Mike Hawthorn. Come è noto, il pilota con il farfallino ha perso stupidamente la vita a Guilford in un folle duello con Rob Walker che guidava l'odiata Mercedes. Hoare si propose come importatore della casa di Maranello e riuscì a vendere quattro 250 GT come aveva promesso all'Ingegnere e in pochi anni è diventato un leader fino al 1987. In pista le Ferrari di Hoare, rosse con una fascia celeste, hanno ottenuto numerose vittorie, la più importante alla 12 Ore di Reims con Graham Hill e Joakim Bonnier con una 250 LM, già secondi a Le Mans poche settimane prima con la 330P.

Tornando alla Le Mans del 1965 c'è una terza 250 LM nella top ten. È la vettura di Dieter Sporrey e Armand Boller, alla fine sesti, portacolori di Ecurie Filipinetti. La squadra svizzera, peraltro non esclusivista Ferrari, fa capo a Georges Filipinetti che a inizio anni '60 aveva favorito l'ascesa di Jo Siffert, prima della polemica rottura in occasione del Gran Premio Roma, dove Seppi contava di correre puntando alla vittoria e al gruzzoletto tra ingaggio e premi, mentre il suo capo lo voleva per lo "struscio" di Montecarlo. Alternando Ford e Ferrari, l'Ecurie rosso-crociata, molto quotato in società, ha vinto una Targa Florio con una Porsche 906. La ritroviamo a inizio anni '70 con le Ferrari 512, le Lola sport 2 litri, e poi con la direzione tecnica di Mike Parkes con le Fiat 128 preparate da Trivellato in Gruppo 2. Filipinetti scompare nel 1973 lasciandosi dietro un baratro finanziario che finirà per travolgere il figlio Jean Pierre.

Un fedelissimo del Cavallino Rampante è invece Charles Pozzi che ha iniziato il suo rapporto con le rosse a fine anni '50 e poi è diventato esclusivista per la Francia una decina di anni più tardi. Pozzi, il classico self made man si era fatto largo nel commercio di auto di lusso, trovando anche il tempo di correre.





Michelotti ha carrozzato questa speciale Ferrari NART (archivio Carmignani).

Jean Claude Andruet protagonista in pista e nei rallies con le vetture di Charles Pozzi, la 512 BB alla 24 Ore di Le Mans 1978 (Carmignani) e la 308 GTB nei rallies (archivio Presscentre).

Luzich Racing (n°61).

AF Corse (n°71 e 83) è da anni partner Ferrari nelle corse GT al pari di Risi Competizione (n°82), Iron Lynx (n°60) e altri ancora (sito Ferrari).

Nel suo palmarés la vittoria nel prestigioso Gran Premio di Commings con una Delahaye 175S e nella 12 Ore di Casablanca con la Talbot-Lago T26GS. Con la Talbot ha disputato anche il Gran Premio di Francia di F1 nel 1950. Nella fase finale della carriera s'è preso la soddisfazione di concludere (8°) la 24 Ore di Le Mans al suo terzo tentativo, e di mettersi al volante della Ferrari, la 166 MM con la quale si è piazzato terzo nella 12 Ore di Hyères del 1953 e la 500 Mondial salendo ancora sul podio a Hyères nel 1954 prima di appendere il casco al chiodo per dedicarsi alle sue attività commerciali.

Ma la passione per le corse è rinata sotto il segno di importatore Ferrari per la Francia. Già nel 1972 è una 365 GTB4 Daytona con i colori bianco-rossi di Charles Pozzi a vincere il Tour de France con Jean Claude Andruet. "Cavallo Pazzo" replica nell'81-'82 con la 308 GTB rally che incassa anche la Targa Florio.

A Le Mans nel '78 è iniziata la striscia delle Ferrari 512BB di Pozzi, che nel 1981 centra con Andruet e Claude Ballot Lena il quinto posto, prestazione solo sfiorata nel 1997 dalla 333P del Momo Racing sesta con Gian Piero Moretti, Max Papis e Didier Theys. Quel quinto posto rimane a tutt'oggi il miglior piazzamento di una Ferrari a Le Mans dopo il secondo posto di Merzario nel 1973 e il 3° di Sam Posey e Tony Adamowicz nel 1971 con la 512M della NART...

Oggi il testimone è passato all'AF Corse e tante altre strutture che fanno correre le 488 Evo nelle categorie Gran Turismo tenendo sempre alto il vessillo del Cavallino Rampante.

Una panoramica della mostra allestita da Genesio Bevilacqua con in primo piano la Bimota YB1 di Paolo Pileri. Con questa moto nel 1975 il compianto pilota ternano, legato a Bevilacqua da profonda amicizia, conclude al terzo posto nel Campionato italiano della 250, oltre ad essersi aggiudicato il titolo iridato nella 125 con la Morbidelli.

L'UOMO CHE HA SCONFITTO I GIGANTI

IN MOSTRA 20 MODELLI ESCLUSIVI DELLA COLLEZIONE "MOTO DEI MITI" DI GENESIO BEVILACQUA.

di Paolo Conti

Genesio Bevilacqua, i giganti, per rifarci al titolo della mostra allestita ad Auto Moto d'Epoca di Padova (22-25 ottobre), non li ha sconfitti solo sulle piste, quando i piloti del team Althea Racing hanno vinto i campionati del mondo Superbike e Superstock, ma li ha sconfitti, seppur sarebbe più corretto dire che li ha affrontati con pari dignità, anche nei padiglioni della Fiera.
Ormai da diversi anni la mostra-scambio padovana si è cucita addosso l'etichetta di salotto preferito per gli appassioni di automobilismo storico, lasciando al settore motociclistico il ruolo di Cenerentola, o poco più, lasciando alla presenza di qualche modello nello stand dell'ASI e dei club affiliati il compito di rappresentare questo settore.

Questa volta, accanto a quella che ormai è diventata la prassi consolidata, rafforzata dai modelli della collezione Morbidelli recentemente acquistata dall'ASI, grazie alla mostra allestita con 20 esemplari della collezione "Moto dei Miti" di Bevilacqua, lo spettacolo offerto dalle due ruote è stato di altissimo livello, capace di catalizzare le attenzioni di qualsiasi appassionato e non solo di quelli di motociclismo.
Prima di parlare della mostra è indispensabile dedicare un breve spazio a Genesio Bevilacqua, in attesa di conoscerlo meglio, almeno per quanto riguarda la sua passione verso i motori. Tutto inizia quando è ancora un ragazzino e, a differenza di tanti compagni di classe che preferiscono tirare

La Honda VFR 750 R (RC 30) del team Rumi con cui l'americano Fred Merkel nel 1988 ha vinto la prima edizione del campionato del mondo Superbike. La Cagiva V594 è la moto usata da John Kocinsci nel 1994, quando ha concluso al terzo posto nel mondiale della mezzo litro. La V594 è stata l'ultima Cagiva schierata nel Motomondiale. La Aermacchi-HD 350 del 1972 con raffreddamento ad aria con cui Renzo Pasolini ha ottenuto il terzo posto nel mondiale, oltre alla piazza d'onore con la "gemella" 250.

calci a un pallone, passa il tempo libero nell'officina di un meccanico vicino di casa. Viene poi il momento del "Benellino" 3 marce condiviso con il fratello di due anni più grande, con cui ci va a lavorare. Genesio lo usa quando può e iniziano le prime sfide con gli amici. Dopo qualche anno, siamo nel 1977, è la volta della Honda 350 Four, che personalizza con il kit Yoshimura. Assapora il piacere della pista e sente dentro la voglia di correre. Ma per fare il pilota servono quei mezzi economici di cui non dispone. Non gli resta che studiare e lavorare. Cose che fa molto bene, tanto che a 24 anni ha già fondato l'Azienda che poi diventerà Althea. Per correre non c'è tempo e, ormai, è troppo tardi. Non gli resta che dedicarsi a qualche competizione riservata alle moto d'epoca e iniziare la collezione di modelli con un pedigree agonistico.

Da sinistra, la Sanvenero 500 vincitrice del GP di Francia dell'82 con lo svizzero Michel Frutschi, è la punta di diamante della piccola Casa attiva nei primi anni 80 a Montelabbate (PU), anche se il fondatore Emilio Sanvenero è originario di Ceparana (SP). La Yamaha YZR 500 ex Norifuni Abe del 1994. Tra le mani del pilota giapponese la 4 cilindri a V della Casa di Iwata ha ottenuto scarsi risultati, mentre con un modello simile Luca Cadalora è finito secondo nel mondiale della mezzo litro. Virginio Ferrari in sella alla Cagiva 500 a disco rotante, con i 4 cilindri disposti secondo lo schema "reverse", che ha tenuto a battesimo nei GP nel 1981. Alla sua destra c'è Sandro Verticchio, che cura la collezione di Genesio Bevilacqua, alla sinistra di Ferrari.

Prova anche a fare il team manager, offrendo il suo appoggio a qualche giovane pilota. Ma l'esperienza è fallimentare. La svolta è legata all'incontro con Paolo Pileri, campione del mondo della 125 nel 1975 e poi titolare assieme al fratello Francesco del team due volte iridato con Loris Capirossi. Con Paolo nasce una profonda e sincera amicizia, che li porta a fondare un team schierato nel motomondiale 125. L'impegno di Bevilacqua nel motociclismo agonistico continua anche quando Pileri dice basta con il mondo delle corse, ma inizia a lavorare in seno alla Althea fino al momento dell'improvvisa scomparsa nel 2007.

Per Bevilacqua dopo il motomondiale è la volta dei campionati per moto derivate dalla serie, prima con la Supersport e poi con la Superstock e la Superbike, categoria, quest'ultima, che nel 2011 con il suo Althea Racing " lo vede sconfiggere i giganti", visto che con una moto "privata" vince il titolo iridato a squadre e piloti con Carlos Checa. Successi che uniti a quelli nella Superstock con Davide Giuliano e Raffaele De Rosa, sempre con moto "private" portano a 5 i mondiali vinti da Genesio Bevilaqua con l'Althea Racing.

La passione è a 360° e assieme alle corse va avanti la collezione delle "Moto dei Miti", ovvero non solo modelli da competizione, ma quelli di piloti di grande fama, con una storia ben documentata e accompagnati da quei componenti o accessori impiegati durante la "carriera" agonistica.

Alcuni degli esemplari di questa collezione sono stati esposti a Padova, ricreando, compatibilmente con i limiti imposti dallo spazio dello stand, quella storia che è stata alla base della raccolta. Gli esempi più significativi vengono dalle pareti dedicate alla Superbike e alla MotoGP. Nel primo caso, assieme alla Ducati 1198 usata da Carlos Checa ci sono le tute, le coppe, uno dei motori di scorta e il banco dell'officina. Qualcuno potrà obiettare che in questo caso è stato facile, visto che è bastato conservare quello che era già in casa. Il contesto, però, non cambia quando ci si trova davanti alle tre Ducati Desmo 16 ex "factory": la GP05 LC01 usata da Loris Capirossi del 2005, ancora con il motore 1000 e quelle di Casey Stoner. Sono la GP07, che ha vinto l'iride 2007della MotoGP ottenendo il successo in 10 GP e a portato la Casa di Borgo Panigale per la prima volta sul tetto del mondo, e l'esemplare dell'anno successivo, anche questa già con il motore 800, quando l'australiano si è aggiudicato 6 successi parziali e il secondo posto nella classifica finale preceduto solo da Valentino Rossi. Ci sono le moto, i ricambi, i cerchi con gli pneumatici con le termocoperte come se fossimo in un box della MotoGP.

Il valore tecnico, storico e agonistico di queste moto è assoluto e indipendente da tutto il resto, ma è indubbio che vederle in un simile allestimento ne accresce il fascino e l'interesse. Ovviamente a Padova non si poteva ricrearlo per tutte, ma questo non modifica il significato della mostra, che andiamo a conoscere con gli altri modelli esposti.

Per i cultori della tecnica Superbike, il "percorso" comprende la Honda VFR 750 R "RC30" del team Rumi, che con l'americano Fred Merkel nel 1988 ha vinto la prima edizione del campionato mondiale riservato a questa categoria. Siamo agli albori e, anche se le varie Superbike sono modelli destinati alle competizioni, mantengono, sulla falsariga di quanto avviene negli USA dove sono nate, una marcata somiglianza con le versioni stradali da cui derivano. È un rapporto che con il passare degli anni viene sempre più affievolendosi come emerge davanti alle due Ducati 1098 del 2008: la F08 ufficiale campione del mondo con l'australiano Troy Baylis e la RS 08 "clienti" con cui Max

Da sinistra, nel 1981, dopo tre "sconfitte" consecutive ad opera della Yamaha e di Kenny Roberts, la Suzuki torna a vincere il mondiale della mezzo litro con Marco Lucchinelli e la "XR 40" gestita dal team di Roberto Gallina, che replicherà l'anno successivo con Franco Uncini. La Paton V70 è l'ultima mezzo litro da Gran Premio costruita da Peppino Pattoni nel 1993. La moto, realizzata con alcuni componenti di derivazione Cagiva, ha corso sino al 1996, prima di venir fermata dal mancato nullaosta per l'iscrizione al Motomondiale da parte di IRTA e DORNA.

Da sinistra, alla fine del 1980 la serie delle 500 YZR Yamaha si arricchisce della "OW 8 R" dove la R indica l'adozione del sistema "reverse" sul motore a quattro cilindri in linea, con i due cilindri centrali che hanno la luce di scarico posteriore e quelli esterni ce l'hanno anteriore.
La Yamaha TZ 750 "OW31" è la moto con cui nel 1977 Giacomo Agostini ha ottenuto l'ultimo successo in una gara iridata aggiudicandosi il GP di Germania della Formula 750. La "OW31" deriva dalla TZ 700 portata al successo a Daytona e Imola da Agostini nel 1974.

Biaggi al suo secondo anno in Superbike conclude il mondiale al 7° posto.
Il gruppo delle GP, oltre alle tre Ducati Desmo16, comprende altri 11 esemplari. La più datata è la Aermacchi-H-D 350 usata da Renzo Pasolini, prima del tragico incidente del 20 maggio 1973 sulla pista di Monza nella gara della 250 in cui perse la vita anche Jarno Saarinen. Con la Cagiva 500 2C2 CI del 1981 cambiano il marchio del costruttore e le aspettative, ma non la fabbrica e il reparto corse che la progetta e realizza, visto che i fratelli Castiglioni rilevano quelli che erano stati lo stabilimento e le maestranze della Aermacchi-H-D alla Schiranna (VA). La moto, conosciuta con il soprannome di "cinghietta" per via della cinghia dentata che comanda i dischi rotanti, come ha spiegato Virginio Ferrari, che la usò nel mondiale 1981 e venuto appositamente a Padova su invito di Bevilacqua per rivederla e autografarla, ha diverse peculiarità. Oltre ai dischi rotanti al centro del carter e non lateralmente impiega il cosiddetto sistema "Reverse", ovvero i 2 cilindri laterali hanno la luce di scarico posteriore mentre i due cilindri centrali ce l'hanno anteriore. Il trittico varesino è completato dalla Cagiva C594, la 500 4 cilindri a V usata dall'americano John Kocinski nel 1994 e portata al terzo del mondiale. Questa è anche l'ultima versione costruita della Cagiva da GP.
Sono 4 le Yamaha esposte. La Bimota-Yamaha 250 del 1975 offre anche un tributo all'amico Paolo Pileri, che la impiegava nel campionato italiano e l'alternava alla Morbidelli 125 con cui vinse il mondiale. Ma è anche un omaggio al genio di Massimo Tamburini, la mente di Bimota. Le altre tre sono interamente made in Iwata. Sono la TZ 750 OW31, la moto del debutto vincente di Giacomo Agostini con la Yamaha alla 200 Miglia di Daytona, la 500 OW 48R del 1982 con il sistema "Reverse" ex Kenny Roberts e la più recente YZR 500 del 1994 con il motore a 2 tempi a 4 cilindri a V ex Norifuchi Abe.
Le Suzuki sono due, entrambe con il motore a 2 tempi a 4 cilindri in quadrato. Sono la 500 RG "clienti" del 1978 usata da Nico Cereghini e la RG 500 XR40 usata da Marco Lucchinelli per vincere il titolo iridato nel 1981, portando così a tre i successi della Casa di Hamamatsu dopo quelli vinti nel 1976 e '77 da Barry Sheene.
Il panorama delle GP si completa con due mezzo litro artigianali italiane, la Sanvenero e la Paton. La Sanvenero è una 4 cilindri in quadrato a 2 tempi, che ha corso solo nel 1982 con lo svizzero Michel Frutschi, comunque capace di vincere il GP di Francia a Nogaro; successo certamente agevolato dallo sciopero per motivi di sicurezza delle squadre ufficiali.
La Paton 500 V70 del 1993 è l'ultima moto che Peppino Pattoni ha costruito e visto correre nel mondiale, essendo stata impiegata anche nei due anni successivi, e a partire dal '97 IRTA e DORNA gli rifiutarono l'iscrizione al motomondiale.
L'esposizione è stata completata da due modelli stradali, ma altrettanto esclusivi come quelli da competizione. Sono la Ducati 500 Supermono preparata per partecipare all'omonimo campionato e la Honda 750 NR. Quest'ultima, che è stata costruita in serie limitata, nel 1992 costa 100 milioni di lire, ha il motore a 4 cilindri con i pistoni ovali e la distribuzione a 8 valvole per cilindro, solo per ricordare le principali peculiarità. E in tema di esclusività non si possono dimenticare i personaggi che hanno visitato lo stand, dal già ricordato Virginio Ferrari al 3 volte campione del mondo Pier Paolo Bianchi, da Roberto Gallina all'iridato della 250 Mario Lega e l'ingegner Jan Witteven, il "papà" delle imbattibili Aprilia 125 e 250 a due tempi.

Da sinistra, l'esordio della Ducati nella MotoGP è legato al nome di Loris Capirossi, che alla fine del 2002 la porta al debutto, nel 2003 vince il primo GP e con la versione del 2005 vince altri due GP. Il motore è a 4 cilindri a V di 90° di 989 cm³ di cilindrata con 235 CV a 16.500 g/m di potenza massima. Nella seconda metà degli anni 70 la Suzuki è la sola 500 competitiva disponibile per i piloti privati. La RG MK III del 1978 con cui ha corso Nico Cereghini deriva dalla prima versione della RG del 1976. Il motore è un 4 cilindri in quadrato con potenza superiore ai 103 CV. Nel 2008, dopo l'ottimo esordio nella Superbike dell'anno precedete, il già 4 volte campione del mondo della 250 Max Biaggi, corre con la Ducati 1098 RS, ovvero la versione "clienti" con cui conclude il Campionato delle derivate di serie al 7° posto, ma 1° dei privati.

Gli esordi in pista di Lele Pinto, al volante della Fiat Abarth 595.

LELE PINTO, CAMPIONE DI RALLY E DI SIGNORILITÀ

È SCOMPARSO IL 7 DICEMBRE 2020 IL PILOTA CHE HA CONQUISTATO UN TITOLO EUROPEO CON LA FIAT 124 SPIDER E UN RALLY IRIDATO CON LA FIAT 124 ABARTH, CORRENDO POI ANCHE CON LA LANCIA STRATOS

di Roberto Valentini - foto Actualfoto

Con la Lancia Fulvia barchetta F&M.

Sono pochi i piloti italiani che hanno vinto gare valide per il Mondiale Rally. A parte i fuoriclasse con vittorie a ripetizione Sandro Munari e Miki Biasion, altri 7 piloti sono riusciti a vincere una competizione iridata: Andrea Aghini, Fulvio Bacchelli, Amilcare Ballestrieri (anche se nel 1972 non esisteva ancora il Campionato Mondiale, ma solo quello internazionale), Gianfranco Cunico, "Tony" Fassina, Piero Liatti e Raffaele "Lele" Pinto, primo nel Rally del Portogallo del 1974 al volante della Fiat 124 Abarth Rally.

A dispetto della poliomielite che lo costringeva a camminare zoppicando, Pinto aveva un gran fisico, che gli ha permesso di vincere quando i rally erano maratone massacranti nelle quali si guidava di seguito giorno e notte.

Nato a Casnate in provincia di Como il 13 aprile 1945, si è appassionato all'automobilismo grazie al fratello Enrico, pilota Alfa Romeo, e ne ha seguito le orme correndo in pista con la Fiat Abarth 595, con la quale ha conquistato il Campionato Italiano nel 1966. Poi è passato al volante della Lancia Fulvia coupé, cogliendo il 2° posto nel Campionato Italiano e disputando con la vettura ufficiale alcune prove dell'Europeo Turismo. In quel periodo si stava formando il Reparto Corse Lancia, impegnato sia in pista sia nei rally, più o meno con gli stessi piloti. Direttore sportivo era Cesare Fiorio. Pinto si fa notare soprattutto nei circuiti stradali e nasce così l'idea di fargli disputare i rally.

Lele Pinto e Helmut Heisendle, al Rallye di Montecarlo 1972 con la Fiat 124 Spider. Concluderanno all'8° posto assoluto.

Nel 1968 partecipa ad alcuni rally internazionali con la Lancia Fulvia coupé 1.3 HF, esordendo nel Rallye di Montecarlo e piazzandosi poi 2° nel Rally 999 Minuti e 4° nel Rally di Spagna. Contemporaneamente non abbandona le corse in circuito e le cronoscalate, alle quali partecipa anche al volante della Fulvia F&M. Nel 1969 si corre con la Fulvia HF 1.6 nei rally e con la Fulvia Sport carrozzata da Zagato in pista. Pinto vince la categoria alla 24 Ore di Daytona in coppia con Claudio Maglioli e vince il Trofeo Rally Nazionali imponendosi nel Rally Villa d'este e arrivando 2° nel Rally di Spagna, in coppia con Arnaldo Bernacchini.

Nel 1970 la Lancia incrementa il suo impegno nelle competizioni e i piloti si dividono nelle due specialità, con Munari, Ballestrieri, Sergio Barbasio e gli scandinavi Simo Lampinen e Harry Kallstrom nei rally, e con Maglioli e Pinto in pista e nelle cronoscalate. Pinto utilizza la versione Evo dalla barchetta Fulvia F&M e aiuta il compagno di squadra a vincere il titolo Gran Turismo. Ha anche l'occasione di partecipare a qualche rally, piazzandosi 4° in Spagna.

La sua stagione non è così soddisfacente. Il suo talento non è compreso in una squadra con tanti campioni. Ma proprio nel 1970 la Fiat ottiene il suo primo importante risultato vincendo il Campionato Italiano con Alcide Paganelli e Ninni Russo con la Fiat 124 Spider. Un risultato che induce i vertici Fiat ad investire in questa specialità, rinforzando la squadra ufficiale, nella quale a metà stagione confluisce Pinto, che trova immediatamente il giusto feeling con la spider, decisamente diversa dalla Fulvia HF, perché dotata di uno schema meccanico tradizionale, con motore anteriore e trazione posteriore.

Al Rally di Sanremo 1973 con la Fiat 124 Abarth Rally, in coppia con Arnaldo Bernacchini.

Secondo assoluto nel Rally Tour de Corse del 1977.

L'ANEDDOTO
1966 RAFFAELE PINTO CAMPIONE

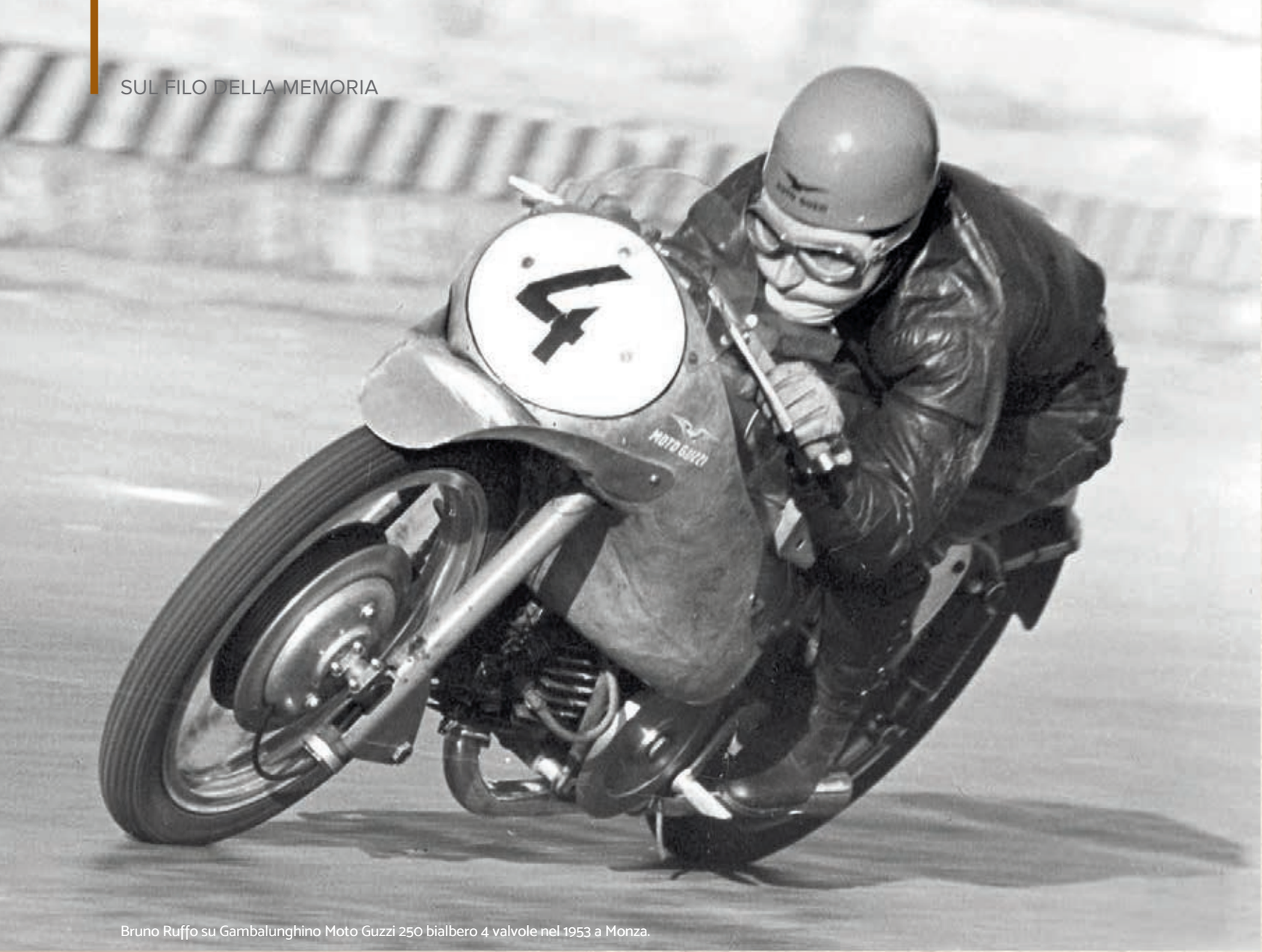
Un evento importante nella stagione delle bicilindriche Abarth è l'omologazione dell'assetto con campanatura a 0° per la 695 Assetto Corsa. I piloti della classe 700 cm³ si affrettano dunque ad acquistare le 695 con le carreggiate larghe, mentre i conduttori di punta della classe 600 cm³ preferiscono le vecchie Fiat Abarth 595 con le porte incernierate posteriormente perché pesano una ventina di chili di meno. Che la scelta non sia sbagliata è messo in evidenza dalla magnifica vittoria conquistata a Imola il 10 aprile da Raffele Pinto che con la sua Fiat Abarth 595 batte tutte le 695 che per l'occasione sono partite nello stesso raggruppamento. Raffaele Pinto e Alessandro Magnoni corrono entrambi su Fiat Abarth 595 con scocche tipo «D» e sono i protagonisti del Campionato Italiano Classe 600 Turismo. La vivace rivalità non esclude "sportellate" e reclami per irregolarità tecniche (Pinto contro Magnoni a Volterra il 19 maggio). Il finale della stagione a Vallelunga è incandescente: la prova vale il titolo italiano. Magnoni e Pinto partono affiancati, alla curva Roma la Fiat Abarth 595 di Magnoni sembra in vantaggio, ma urta il guard-rail, rimbalza, è toccata dalla vettura di Pinto e decolla. Il pilota esce dal tetto durante il volo e ricade esanime. Si teme il bis del dramma di Monza, ma per fortuna l'incidente si risolve con qualche graffio. Pinto è Campione con la verde Fiat Abarth 595 preparata da Romeo Ferraris.

e.d.

3 aprile 1966 Raffaele Pinto, Fiat Abarth 595, partenza Trofeo Patria a Sanremo. A fine anno è campione della Classe 600 Turismo

Già nella prima gara, il Rally San Martino di Castrozza, ottiene un lusinghiero 6° posto assoluto dietro Paganelli e davanti a Luciano Trombotto. Subito dopo è 2° nel Rally del Medio Adriatico. Lo stesso risultato lo ottiene nel "Rally der 1000 Minuten", valido per l'Europeo.
Nella nuova squadra Pinto si trova bene, anche perché è in atto un grande sviluppo, dovuto all'acquisizione dell'Abarth da parte della Fiat. La Squadra Corse diventa così ufficiale a tutti gli effetti, a cominciare dall'organizzazione e dal coordinamento professionale dei piloti. Per lui si prospetta una stagione 1972 completa, che inizia con la partecipazione al Rallye di Montecarlo nel quale è il migliore della squadra Fiat, piazzandosi 8° assoluto. Il suo programma prevede la partecipazione al Campionato Europeo, con Gino Macaluso a dettargli le note. L'intesa tra i due è subito perfetta e l'esordio coincide con la vittoria nel Rally Costa Brava, in Spagna. Altri successi li otterranno nei rally Hessen in Germania, Semperit in Austria, nel Rally di Polonia, nello Yu Rally in Jugoslavia e nel 1000 Minuten in Austria, vincendo così il Campionato Europeo. A fine stagione prendono parte al Rally RAC in Inghilterra per dare manforte alla squadra impegnata nel Campionato Internazionale Marche, ma sono costretti al ritiro, come tutte le altre Fiat 124 spider al via. Da segnalare, nella stessa stagione anche la partecipazione all'East African Safari con la Fiat 125 Special, che si conclude dopo un'uscita di strada.
Il 1973 è l'anno della Fiat 124 Abarth e delle ambizioni Fiat nella prima edizione del Campionato Mondiale Marche Rally. Pinto viene così schierato anche in alcune prove iridate a fianco di Lindberg e Aaltonen, in una squadra che ingaggia di gara in gara specialisti. Pinto dimostra di essere veloce in tutte le condizioni, sia sull'asfalto, sia sullo sterrato e disputa anche alcune gare dell'Europeo. La Fiat 124 Abarth Rally cresce e lui fa parte dei piloti che ne curano lo sviluppo. Così, nel 1974 è pronta la versione 16V, un po' più potente e le ambizioni della Fiat sono quelle di vincere il Mondiale, conquistato l'anno prima dall'Alpine Renault.
Il campionato non inizia a Montecarlo (annullato per la crisi petrolifera), ma in Portogallo, dove la Casa torinese schiera 4 equipaggi. Oltre a Pinto ci sono Paganelli, Barbasio e un giovanissimo Markku Alen. Pinto è subito il più veloce e domina la gara vincendo 20 delle 32 prove speciali disputate, precedendo sul traguardo Paganelli e Alen. È la prima vittoria di un pilota italiano nel Mondiale Rally.
La stagione del pilota lombardo prosegue al servizio di tutta la squadra. Nel Rally dell'Isola d'Elba agevola Maurizio Verini, in lizza per il titolo italiano, lasciandogli la vittoria. Al Sanremo, gara decisiva nella lotta iridata con la Lancia, esce di strada nel tentativo di contrastare le Stratos e la stessa cosa avviene al Tour de Corse. Partecipa anche al Giro Automobilistico d'Italia con la 124 Abarth prototipo concludendo al 4° posto.
Le sue prestazioni velocistiche non sfuggono all'occhio attento di Cesare Fiorio, che lo recluta nella squadra ufficiale L ancia Alitalia, usandolo come jolly nei vari campionati. Al suo fianco, Arnaldo Bernacchini. Esordisce a Montecarlo con uscita di strada, ma la prima vittoria arriva presto, nel Rally di Sicilia, valido per il Campionato Italiano. Si ripete nei rally San Martino di Castrozza e Coppa Liburna. A Sanremo si ritira per problemi tecnici, mentre al Tour de Corse esce di strada mentre lotta per il successo.
La stagione 1976 lo vede nuovamente con la Lancia Stratos: 4° in Portogallo e 3° al Sanremo, così come l'anno dopo, concludendo la stagione con il 2° posto nel Tour de Corse. Nel frattempo la Fiat prende dalla Lancia il testimone nel Mondiale Rally e la Lancia riduce il suo impegno.
Per le sue grandi doti di collaudatore, Pinto collabora con Michelotto alla preparazione e allo sviluppo della Ferrari 308 GTB da rally. Una scommessa che si rivela vincente nel 1979, quando Pinto vince il Rally di Monza. L'auto è da considerarsi sviluppata e pronta per i clienti. Nel 1982 Tonino Tognana la porterà al successo nel Campionato Italiano.
Per Pinto giunge il momento di organizzare diversamente la sua vita. Si trasferisce a Portoferraio, nell'isola d'Elba, dove avvia un'attività imprenditoriale legata alla nautica, la sua grande passione.
Tornerà a guidare per gioco una Lancia Delta Integrale nel Racing Show Alpi del Mare, regalando ancora una volta grande spettacolo e realizzando nell'edizione 1997 il miglior tempo. ■

Pinto ha curato lo sviluppo della Ferrari 308 GTB da rally: qui nel vittorioso Rally di Monza del 1979.



Bruno Ruffo su Gambalunghino Moto Guzzi 250 bialbero 4 valvole nel 1953 a Monza.

IL CAMPIONE CHE UNÌ L'ITALIA IN MOTO

NASCEVA CENT'ANNI FA BRUNO RUFFO, TRE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO DI MOTOCICLISMO: RIUSCÌ AD EMERGERE ANCHE NELLE CORSE D'AUTO DOPO AVER VINTO TITOLI MONDIALI IN SELLA A GUZZI E MONDIAL

di Danilo Castellarin

Lo chiamavano "Il Guerriero" perché correva a muso duro, stringendo i denti sulle Guzzi, le Mondial, le Alfa e le Maserati. Sempre a testa bassa, sempre con grinta da vendere. Bruno Ruffo, veronese di Colognola ai Colli, avrebbe compiuto cento anni il 9 dicembre 2020, cent'anni fa. Morì per arresto cardiaco nel 2007. In gioventù era diventato un'icona dell'Italia del Dopoguerra vincendo in sella a Guzzi e Mondial tre titoli mondiali consecutivi, negli anni duri della ricostruzione, il 1949, 1950 e 1951. E riuscì a correre come il vento anche in auto, al volante di Alfa e Maserati. Nella povera Italia raccontata nel 1948 da Vittorio De Sica in *Ladri di biciclette* e nel 1952 da Alberto Lattuada nel film *Il cappotto*, auto e moto diventavano simboli di affermazione sociale e pochissimi se le potevano permettere. Rumori, colori, velocità, personaggi insoliti, moto ruvide, belle auto e donne fascinose diventarono l'antidoto alla malinconia di tante povere vite che, sfogliando i rotocalchi (così si chiamavano le riviste), sfuggivano per qualche ora ad una quotidianità operosa ma grigia, con i figli da tirar su, le rate da pagare, il lavoro da difendere, l'Italia da ricostruire e la stessa strada da fare quattro volte al giorno in bicicletta o in tram per raggiungere la fabbrica o l'ufficio e racimolare un salario in ogni caso modesto.

In quello scenario sociale i "corridori" come Bruno Ruffo diventavano eroi e le corse trainavano quella che, pochi anni dopo, sarebbe diventata la stagione della motorizzazione di massa. La precarietà delle competizioni era palese perché in un Paese con pochissimi circuiti, gli organizzatori mettevano in scena corse su strada, dove le garanzie erano inesistenti, con moto ed auto lanciate a pochi centimetri da solidi paracarri, robusti alberi ad alto fusto, pali del telegrafo, di guard-rail nemmeno l'ombra. In questo scenario le corse divennero un appuntamento insolito e i piloti un'eletta schiera di bizzarri personag-

gi, molti dei quali provenienti da famiglie aristocratiche o benestanti, ansiosi di dimostrare il loro valore al mondo, a volte solo a loro stessi, mettendo in gioco l'esistenza in prove ardite. Bruno Ruffo era un campione insolito perché veniva dalla gavetta. Lavorava in un'officina vicino a Caldiero e un giorno arrivò la notizia che una donna stava per morire dopo un parto difficile. Ci voleva un farmaco, disponibile solo in Lombardia, a Mantova. Ma bisognava fare presto. Ci penso io, disse Bruno, inforcando la moto e ingoiando l'asfalto e la polvere delle strade di allora. E la donna si salvò. Perché le strade erano deserte e Ruffo correva forte. Scrisse Gianfranco Venè che *«se talvolta la moto o l'automobile s'insinuava negli inganni del dormiveglia, veniva subito fugata dagli impegni più urgenti che marito e moglie, d'accordo, avevano programmato»,* come la camera da letto, il frigidaire, qualche volta il televisore. Intanto dappertutto si asfaltavano strade, ma senza clamore, e nel 1950 chi si avventurava a percorrere i cinquecento chilometri di camionabili e autostrade, quanti ce n'erano prima della guerra, pativa lo sgomento della solitudine, udiva il vento tra gli alberi e il canto degli uccelli più sonoro del raschio del motore. Qualcuno già parlava di un rettilineo d'asfalto che avrebbe attraversato l'Italia da Milano a Napoli senza impigliarsi in città o paesi: una pista da corsa per vetture e motociclette ancora da costruire. Si sale in macchina al nord, si chiude la portiera e si è già al sud, l'avrebbero chiamata Autostrada del Sole. Sembrava una favola.

Oggi i piloti sopravvivono a impatti micidiali, escono indenni dalle fiamme. Non era così quando correva Ruffo. E il rischio, la consapevolezza che la posta in gioco era molto elevata, incollava un intero Paese alla radio ascoltando le imprese di quei temerari che scappavano via, incollati all'asfalto soltanto da un'ipotesi, piloti come cavalieri dannati e belle donne che aspettavano ai box fingendo indifferenza di fronte alla paura che cresceva ad ogni giro. La passione dominava su tutto e quando i meccanici - le unghie nere di morchia, i capelli bisunti, le tute logore - abbassavano il capo per far capire ai piloti che moto e auto potevano prendere il via e accendevano i motori, quella melodia spazzava d'incanto amarezze, delusioni, rabbie. Tutti capivano -costruttori, piloti, direttori sportivi, meccanici- di appartenere a una dimensione altra, di far parte di un ambiente privilegiato, e tutto questo mentre l'Italia tirava come una locomotiva per uscire dal tunnel della miseria. A chi gli chiedeva che cosa spingesse un pilota a correre, Enzo Ferrari rispose che «il gusto di rischiare disinvoltamente l'esistenza è una delle poche cose che distingue l'uomo da altre specie e che la scelta del mezzo e del modo è sempre occasionale e irrilevante e spesso asseconda un sogno dell'adolescenza». In un caldo pomeriggio d'estate, nel prato della sua villa a Cerro Veronese, Ruffo mi raccontò che i suoi tre titoli mondiali avrebbero potuto diventare quattro, un poker d'assi. E aggiunse: *«Capitò invece che un dirigente della Guzzi, Parodi si chiamava, mi mandò a chiamare e mi disse a chiare lettere "Caro Ruffo se lei vince anche il campionato del 1952 la gente pensa che il merito sia sempre e solo del pilota e non della moto. Così noi abbiamo pensato che sarebbe meglio se vincesse il suo compagno di scuderia". Andò a finire che non rinunciai solo a una vittoria, ma addirittura a un campionato del mondo per ordini di scuderia. Fa niente. Quello che conta davvero è che la moto avvicinò la gente perché accorciò le distanze del nostro Bel Paese».*

Adriana Leso allaccia il casco del marito Bruno Ruffo al circuito delle "Cascine" di Firenze. Sotto, Bruno Ruffo alla partenza della Mille Miglia del 1952 su Alfa Romeo 1900S.

Ruffo ingessato dopo l'incidente al Tourist Trophy del 1953.

A bordo della compagna di viaggio, la Fiat Balilla "3 Marce", acquistata 40 anni fa.

IL PRIMO AMORE NON SI SCORDA MAI
RINASCE IL RAID REGGIO CALABRIA-MILANO

IL COLLEZIONISTA CORRADO LOPRESTO, PER FESTEGGIARE I 40 ANNI DALLA PRIMA AUTO D'EPOCA ACQUISTATA, LA BALILLA "3 MARCE" CHE LO ACCOMPAGNA E CELEBRARE I 70 ANNI DAL PRIMO RAID REGGIO CALABRIA-MILANO, HA RIPERCORSO QUELL'AVVENTURA DA SUD A NORD, PER RIVIVERE GLI INIZI DELLA SUA VICENDA... ANCHE PERSONALE.

Incontro con altri appassionati alla Tonnara Florio, in Sicilia: è la partenza del Raid. A destra, il passaggio a Nicosia, dove tutto il paese si è messo in moto per ricreare scenari anni '20, con tanto di botteghe, figuranti in costume e parroco che benedice le vetture.

A Pesaro, davanti alla scultura di Arnaldo Pomodoro,

Il “Libro di Bordo” dove Lopresto ha fatto firmare tutti coloro che hanno fatto parte di questa grande avventura. Sotto, foto ricordo con il presidente de La Manovella del Fermano Giovanni Ricci e amici.

Per celebrare due importanti avvenimenti che hanno condizionato fortemente la sua passione per le auto d’epoca, Corrado Lopresto - collezionista tra i più autorevoli e noti in campo internazionale, per l’unicità della sua collezione e il rigore filologico con cui effettua i restauri delle sue vetture - ha ideato e organizzato lo scorso dicembre 2019 un evento particolare e “fuori dagli schemi”: il Raid Reggio Calabria-Milano, riservato ad auto storiche possibilmente anteguerra.
Un evento ricco di significati che esula dal mondo automobilistico per la ricchezza di rimandi storici e culturali, e che ha visto una partecipazione popolare fuori da ogni aspettativa.
Infatti, in occasione di ogni tappa sono nate manifestazione spontanee di accoglienza a Lopresto e alla carovana dei partecipanti, che non hanno coinvolto solo le autorità, ma che sono partite spontaneamente dagli abitanti delle città visitate dal Raid. Eclatante, a questo proposito, l’esempio di Nicosia, dove la popolazione del centro si è vestita in stile anni ’50, creando un’atmosfera da set cinematografico e sulla falsa riga del “Goodwood Revival” che ha colpito nel segno!
I due fatti che hanno portato Lopresto a ideare questo raid sono: il 40° anniversario dall’acquisto della sua prima auto d’epoca, una Fiat Balilla 3 marce da lui interamente restaurata, avvenuto il 23 dicembre 1979 e la ricorrenza dei 70 anni dalla disputa dell’omonimo Raid Reggio Calabria-Milano ad opera di Luigi Fiertler nel 1949, a bordo di un’originalissima automobile da lui costruita, una piccola spider, la “Lupetta” con motore Lambretta di 125 cm^3. L’impresa principe di Fertler fu il Raid che dalla Calabria lo avrebbe portato in Lombardia percorrendo 1.730 km, coperti nei mesi di agosto e settembre 1949. Fiertler con questa vettura attraversò un’Italia reduce da una guerra devastante.
Il legame con Fiertler nasce dalle comuni origini calabresi, ma anche dal fatto che la famiglia Lopresto acquistò un’Alfa Romeo 6C 2500 Sport ex-Fiertler, con la quale corse lo zio di Corrado. Lopresto ha quindi raccolto il testimone di questo suo conterraneo è ha “rilanciato la palla” quarant’anni dopo, a bordo di quella che fu la sua prima auto restaurata. Un’auto che ha anche un grandissimo valore affettivo, perché la storia del suo acquisto e del suo restauro coincide con l’inizio del felice legame con sua moglie.
Il Raid è partito il 14 dicembre 2019 dalla Tonnara Florio a Palermo, attraversando la Sicilia e arrivando a Reggio Calabria la sera del 15. La mattina dopo è avvenuta la ripartenza in direzione di Castrovillari, passando da Bagnara Calabra, città natale di Lopresto. Si sarebbe dovuti proseguire verso nord, quando a causa di un improvviso problema familiare il Raid è stato interrotto. Il collezionista calabrese non ha comunque “gettato la spugna” è appena la situazione lo ha consentito, si è rimesso in movimento con la sua Balilla per completare il Raid. Il percorso per forza di cose ha dovuto essere aggiornato e modificato, e il Raid è ripartito da Pescara in occasione della “Festa della Rivoluzione” dedicata a Gabriele d’Annunzio; qui, la mostra “I Conti del futuro” con i disegni dell’archivio Trossi una parte oggi di proprietà del collezionista, ha inaugurato l’evento dannunziano, e si è messo in cammino toccando le località di Fermo, Ancona, Senigallia, Pesaro, Ferrara, Mantova e infine a Milano. In tutte queste località la Fiat Balilla 3 marce è stata accolta da comitati dei Clubs federati ASI locali, che hanno organizzato incontri, sfilate ed eventi. Lopresto è stato accompagnato di volta in volta lungo i vari tratti del percorso, da amici e appassionati a bordo delle loro auto storiche preferibilmente costruite prima del ’49, ma anche in epoche successive. L’importante era condividere lo spirito dell’evento!
Ci sarà un’altra edizione? È presto per dirlo, sicuramente non mancano gli spunti e le occasioni per celebrare la grande storia automobilistica del nostro Paese e le imprese di tanti pionieri e arditi delle quattro ruote.
La cultura enciclopedica del collezionista Corrado Lopresto saprà trovare senza dubbio la chiave giusta per riproporre e riportare alla ribalta in futuro, un altro di questi temi.

Comitato di accoglienza a Senigallia, davanti alla celebre Rotonda sul Mare. A destra, l’accoglienza degli amici del CMAE.

“I CONTI DEL FUTURO”

Lopresto con una delle opere esposte.

“Auto con rimorchio” – Revelli di Beaumont.

A PESCARA IN MOSTRA LA COLLEZIONE DEL CONTE CARLO FELICE TROSSI CON I DISEGNI ORIGINALI DI BEAUMONT. È STATA INAUGURATA DA CORRADO LOPRESTO IN OCCASIONE DEL PASSAGGIO DEL RAID REGGIO CALABRIA-MILANO: I GIOIELLI ESPOSTI FANNO PARTE DELLA SUA COLLEZIONE.

Dal 2 all’8 settembre si è tenuta nella città rivierasca di Pescara, la Festa della Rivoluzione “d’Annunzio torna in Abruzzo”. Fra gli eventi della kermesse, una ha coinvolto il collezionista Corrado Lopresto e la sua collezione, di recente acquisizione, appartenuta al Conte Carlo Felice Trossi, pilota, aviatore, armatore e mecenate, ideatore di progetti rivoluzionari come la monoposto con motore radiale Monaco-Trossi: i disegni e le opere dell’archivio, molte a firma autografa del designer “indipendente” Mario Revelli di Beaumont, sono stati esposti per dar vita alla mostra “I Conti del Futuro”, dedicata quindi ai due personaggi e volta a mettere in luce la loro capacità di anticipare il futuro e tradurre prima su carta e poi su carrozzeria le loro idee visionarie. La mostra raccoglie una selezione di disegni degli anni ‘20 e ’30 che sono in grado di coniugare l’acutezza mentale e la lungimiranza di Trossi con il genio e l’estro di Beaumont, un binomio felicissimo.
La mostra viene organizzata per la prima volta in occasione del Concorso d’Eleganza di Kyoto 2018, organizzato da Corrado Lopresto insieme al collezionista giapponese Hidetomo Kimura, dove riscuote un grande successo.
Per la prima volta in Italia, la mostra “I Conti del Futuro” si è tenuta presso lo spazio Aurum di Pescara.
Il conte Mario Revelli di Beaumont nasce a Roma nel 1907 da una antica famiglia nobile piemontese. Inizia ben presto a collaborare con diversi carrozzieri dell’epoca, come Pinin Farina, Viotti, Ghia, Bertone. Nel 1929 viene assunto dalla Fiat come designer, dove sviluppa il disegno della Fiat 1500, la prima auto aerodinamica italiana. Durante questo periodo lavora anche come disegnatore di aeroplani, barche e inventa veicoli futuristici come monovolume e vetturette elettriche da città. Negli anni ’30 è uno dei più noti designer di vetture di lusso e anche delle più futuristiche. Brevetta oltre 35 invenzioni.
Il conte Carlo Felice Trossi nasce a Biella, in Piemonte, nel 1908. Inizia a correre già da giovane e a 23 anni partecipa alla sua prima gara. Diventa uno dei migliori piloti italiani e nel 1933 entra a far parte della Scuderia Ferrari come pilota ufficiale, vincendo 6 gare il primo anno e diventando campione europeo della montagna. È anche uno dei principali finanziatori e primo presidente della Scuderia Ferrari.

Scuderia Trentina Storica con Balilla fuoriserie e Triumph Dolomite Sprint e Bianchina Club Italia con Trasformabile e Cabriolet.

Da sinistra, il Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca " Giannino Marzotto" ha esposto ben tre "barchette" Osca, una MT4 2AD del 1949 (motore monoalbero da 1079 cm^3) e due del 1955, una 1,1 litri e una 1,5 litri bialbero. Il Club Lancia Appia ha esposto una berlina C10 e una Zagato GT.L'Historic Club Schio ha esposto la vettura più anziana presente alla kermesse, la bellissima Bugatti T13 del 1920.

I CLUB TRIVENETI TUTTI INSIEME PER RICOMINCIARE

ALL'ULTIMA EDIZIONE DELLA FIERA AUTO D'EPOCA A PADOVA ERANO PRESENTI TANTISSIMI CLUB ASI DEL NORD-EST.

Ad Auto d'Epoca di Padova, tenutasi in questo bizzarro 2020 in extremis, prima che ricominciasse un nuovo lockdown, i club federati ASI del Veneto - insieme a qualche "cugino" di Friuli e Trentino - sono stati degli ottimi padroni di casa: nel padiglione a loro dedicato infatti, hanno esposto modelli di auto e moto di tutte le epoche e tipi, pubblicizzato le loro manifestazioni più belle, supportato i soci per il disbrigo delle pratiche relative a iscrizione e certificazioni delle vetture secondo lo Statuto ASI e dimostrato una fortissima voglia di tornare a vivere insieme una grandissima passione, quella per il motorismo d'epoca e per auto e moto di tutti i tempi che, solo grazie all'organizzazione di eventi come quelli dei club federati ASI, si riuniscono per generare dei veri e propri musei a cielo aperto. L'Historic Club di Schio (VI) ha esposto la vettura più anziana presente alla kermesse, la bellissima Bugatti T13 del 1920 che ha compiuto un secolo; 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 della mitica bicilindrica di Desio; 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 e una Fiat 509 Zagato; il Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca "Giannino Marzotto" ben tre "barchette" Osca, una MT4 2AD del 1949 (motore monoalbero da 1079 cm^3) e due del 1955, una 1,1 litri e una 1,5 litri bialbero; 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.

Da sinistra, Moto Guzzi e Ford Model A per il Club Venezia Auto e Moto Storiche. Il Club Serenissima Storico ha mostrato una Fiat 1100 Cabriolet Farina del 1949. Il Veteran Car Club Padova con la rassegna di sportive Dino, Maserati e Ferrari. Le tre supercar Lamborghini per eccellenza: Miura, Countach e Dino del Club Patavino.

La Best in Show è questa splendida Bugatti T13 del 1920.

CIRCUITO STORICO SANTA MARINELLA: PREMIO “LA DOLCE VITA” ALLA BUGATTI T13

CONSEGNATI DOMENICA 18 OTTOBRE NEL CASTELLO DI SANTA SEVERA I RICONOSCIMENTI PER LA QUARTA EDIZIONE DEL TROFEO.

È la Bugatti T13 del 1920, guidata da Franco Majno, la vincitrice del premio “Best in Show” del trofeo per auto d’epoca “La Dolce Vita”, organizzato dal Circuito Storico Santa Marinella. Al pilota è stata consegnata una creazione artistica del designer Stefano Notargiacomo, nella quale si riproduce un megafono da regista in onore al centenario di Federico Fellini, al quale era dedicata l’edizione di quest’anno.
Nel corso della cerimonia di premiazione, che si è svolta come di consueto nella splendida cornice del Castello di Santa Severa, sono stati consegnati anche gli altri riconoscimenti. Per le vetture anteguerra 1919-1940 premiato Ugo Amodeo con la Jaguar SS 100 del 1937. Premio Speciale Pininfarina alla Cisitalia 202 guidata da Andrea Bona del 1948. Il premio “Volpe Argentata” è andato alla Lancia Aurelia B24 guidata da Riccardo Sciullo mentre la “Coppa delle Dame” è stata assegnata a Veronica Sgaravatti alla guida di una Lancia Aurelia B20 del 1954.
In terza posizione per la gara cronometrica, Fabio La Penna con una Porsche 356 B Super 90 del 1963. Secondo Roberto Chiodi con una Mercedes 250 SE Coupé del 1966. Sul gradino più alto del podio Andrea Fasciolo, con una Porsche 356 B Super 90 del 1961, vincitore anche del “Premio Porsche”.

La Cisitalia 202 Berlinetta: “Scultura in Movimento”.

Per la categoria vetture Turismo premiata la Flaminia 2.8 del 1963 guidata da Lucio Foresti, mentre il riconoscimento per le Granturismo è andato alla Maserati Ghibli SS del 1970 guidata da Francesco Maria Caristo. Infine, il premio per le Sport anni 1947-1963 è stato consegnato alla Cisitalia Ermini Sport del pilota Roberto Begliomini.
Assegnati anche i premi della giuria per il Concorso di Eleganza che, come di consueto, si è svolto il sabato sera nella piazza di Santa Marinella, con una sfilata che ha visto abbinare a ogni vettura una modella in abito d'epoca, a tema. Il premio come migliore abbinamento vettura-abbigliamento per gli anni '20-'30 è stato riconosciuto a Giorgio Notari per la Balilla Coppa Oro del 1936, per gli anni '40-'50 ad Ennio Spadini al volante di una Austin Healey 3000 del 1959, per gli anni '60-'70 ad Alessandro Falez e la sua Jaguar E Type 4.2 del 1967.
Di notevole pregio tutte le vetture in gara. Tra le presenti, la Triumph TR3 del film "La Dolce Vita", una rarissima anteguerra Lancia Dilambda Blue Shadow, unico esemplare al mondo e una Amilcar.
Gli appassionati di auto d'epoca hanno potuto poi ammirare tra le barchette da competizione due Ermini, di cui una 357 Scaglietti, due Stanguellini, una Bandini, una Taraschi e una Osca MT4, tutte vetture che hanno gareggiato nelle Mille Miglia ante '57.
E ancora meritano una menzione speciale la Cisitalia 202 Berlinetta, esposta per diversi anni al Moma di New York come esempio di "Scultura in Movimento", e una 303 Berlinetta. Infine, anche una Lola da competizione, che ha corso a Las Vegas, Laguna Seca, Portland, Phoenix Suns e Sears Point.
Per il quarto anno consecutivo l'evento si è svolto in sostegno all'Ospedale pediatrico Bambino Gesù, con il supporto alla nuova campagna sociale "Abbraccia la ricerca": un progetto di sostegno alla ricerca scientifica, sulle possibili conseguenze del Covid19 nei neonati e nei bambini e per l'implementazione di tecnologie e apparecchiature mediche essenziali.
La premiazione delle autovetture si è svolta domenica 18 ottobre alla presenza dei Sindaci dei Comuni coinvolti, di LazioCrea, del CONI, degli Sponsor e dell'Amministratore della Fondazione Bambino Gesù. Sponsor Automotive della manifestazione ancora una volta Autocentri Balduina, dal 1962 concessionario Porsche a Roma.

La premiazione.

La Jaguar 100 SS "Miglior Vettura Anteguerra".

Una barchetta da competizione Stanguellini.

La Lancia Aurelia B24 Spider, una delle regine sui green.

ELEGANZA SENZA TEMPO SUI GREEN

SUL CIRCOLO DI GOLF PIÙ ANTICO D'ITALIA, IL ROMANO ACQUASANTA,
HANNO SFILATO E FATTO BELLA MOSTRA DI SÉ ALCUNE FRA LE PIÙ BELLE AUTO DI SEMPRE.
A GIUDICARLE, PERSONAGGI CELEBRI ESTRANEI AL MONDO DEI MOTORI.

È stata un'intuizione felice: un concorso di affascinanti vetture storiche in una cornice unica al mondo, con giudici che sono personaggi del tutto estranei al mondo delle quattro ruote. E così, sui green del più antico circolo di golf italiano, l'Acquasanta di Roma, dal 5 al 7 ottobre sono state schierate sessanta splendide vetture. A sceglierne una "Bella come Roma" è stata Jill Morris, ambasciatrice del Regno Unito.
"La mia preferenza" - ha dichiarato - *"va alla Cisitalia 202 SC del 1947. Ne vidi un modello analogo al Museo di arte moderna di New York. Stile e sportività*

La Siata Daina Sport e dietro la Cisitalia 202 SC vincitrice del trofeo "Bella come Roma".
A destra, pletora di Ferrari: 212 Inter (Trofeo "Volpe Argentata"), 275 GTB (Premio "Fendi") e 275 GTS.

Jaguar SS 100, "la più teatrale" secondo il maestro Gabriele Lavia, e la XK 120 FHC, la migliore tra le Jaguar.

di questa meravigliosa auto di 73 anni, ne fanno un'icona impareggiabile del design italiano".
L'attuale proprietario, Giuliano Bensi, presidente del CAMET fiorentino, ha ritirato il trofeo tra gli applausi di un pubblico che accusava i primi i sintomi non del Covid (accuratamente evitato grazie al rispetto rigoroso delle norme vigenti) ma di quella "sindrome di Stendhal" che colpisce chi è troppo sensibile ai capolavori dell'arte. Delle cinque Ferrari in mostra, tre sono state premiate: dalla stilista Anna Fendi la 275 GTB; da Hetica Capital la 250 GT Boano; da Prisca Taruffi (trofeo la "Volpe argentata") la Inter 212. L'attore e regista Gabriele Lavia ha scelto come" la più teatrale" la Jaguar SS 100, mentre per "la più cinematografica" il produttore Andrea Occhipinti si è fatto sedurre dalla "doppia gobba" di una sessantenne Flaminia Zagato. Premiata in casa Lancia anche una Aurelia B20 che al giurato Gianni Letta ricordava tempi di gioventù. Due direttori (Andrea Vianello, Rainews24, e Luigi Contu, ANSA) hanno decretato una BMW Fraser Nash "la più televisiva" e una Lagonda M45 Tourer "la più affascinante tra le inglesi". Per l'ex Guardasigilli Paola Severino una rossa XK coupé era la più rappresentativa delle Jaguar; per le Rolls Royce, Simonetta Matone, Sostituto procuratore generale, ha premiato una Phantom II Continental del '34.
Concorrenti, ospiti e visitatori hanno contribuito per l'occasione all'acquisto di cinquemila "Buoni Pasto" che il Circolo San Pietro distribuirà nelle "mense del Papa" ai bisognosi della Capitale.

La Lola T70 MK3. A destra, Rolls Royce Phantom II e, in lontananza, Mercedes Benz 190 e 300 SL.

Riva Aquarama Atlantic, anno 1967, 8.35 mt.
Monta due motori Crusader Marine da 380 CV.

ELEGANTE MOTONAUTICA A VILLA D'ESTE

UNA GIORNATA SUL LAGO DI COMO, ALL'INSEGNA DI PASSIONE E CULTURA, DI STORIA ED ECCELLENZA.

di Gian dell'Erba

Sabato 12 settembre scorso a Villa d'Este, sul lago di Como, ha avuto luogo una bella manifestazione organizzata dall'ASDEC (l'Associazione che raccoglie gli armatori delle imbarcazioni storiche), un raduno per scafi d'epoca e classici, a motore. Sono stati ben 22 i pregevoli motoscafi presenti, i proprietari dei quali hanno trascorso una stupenda giornata di sole sullo specchio d'acqua lombardo. *"Dato il difficile periodo, non ci aspettavamo davvero una partecipazione così numerosa* - ha dichiarato Alessandra Morandini, responsabile dell'ufficio stampa dell'ASDEC - *e con imbarcazioni così importanti, alcune delle quali veri e propri capolavori artigianali che celebrano il "made in Italy" e l'antica tradizione*

Raro Chris Craft modello Cobra 21', Bal-ami, anno 1955, 6.40 mt.,
monta un motore Chevrolet Crusader da 350 CV.

In planata Ghibli, un Abbate modello Villa d'Este costruito nel 1958 da uno dei più importanti cantieri del Lago di Como; misura 6.80 mt.

Sosta davanti alla Villa del Balbianello, dimora dell'esploratore Guido Monzino.

A sinistra, un bell'esempio di Riva Ariston di nome Lava del 1963; 6.96 mt. Al centro, Segue Sherry Lane, un Riva Super Florida del 1963 di 5.97 mt.
A destra, questo Colombo Super Indios, del prestigioso cantiere del lago di Como, è dotato di un comodo prendisole; costruito nel 1971 misura 6.85 mt.

nautica. Specialmente quella lariana, con i suoi cantieri così celebri in tutto il mondo".

Tra le protagoniste di questo indimenticabile raduno - un abituale ritrovo che ASDEC ha organizzato per la prima volta nel 1990 - erano presenti esemplari unici nel proprio genere: come il Chris Craft Cobra 21', uno Swiss Craft cabinato, 2 dei 3 scafi Pucci da corsa del cantiere Giacomo Colombo, oltre alle tre barche della collezione privata dell'Hotel Villa d'Este: un "Abbate Villa d'Este Super" del 1961, una Vaporina Cranchi del 1960 e un'incantevole "Lucia a remi" del 1971, opera del Cantiere Riva di Laglio. Notevole la rappresentanza degli indimenticabili "gioielli" Riva, tra i quali un Aquarama, 3 Super Florida, un Ariston, un Super Ariston e uno Junior. Piccolo - ma raro - il fuoribordo della Chris Craft datato 1957. Il lago calmo ha favorito la navigazione iniziata a centro lago davanti al Grand Hotel Villa Serbelloni di Bellagio, permettendo ai partecipanti di apprezzarne le bellezze con tanti scorci affascinanti e suggestivi. Sosta alla mitica stupenda Villa del Balbianello per un brindisi e una foto di gruppo. L'arrivo a Cernobbio, nell'incantevole scenario di Villa d'Este, ha dato agli armatori la possibilità di condividere la loro comune passione e di apprezzare la calda ospitalità e l'eccellente cucina di questo magico luogo e del suo elegante hotel. La ciliegina sulla torta è scaturita da una visita al poco conosciuto ma inimmaginabile orto di Villa d'Este.

Dalle immagini potrete percepire lo spirito d'entusiasmo e amicizia che aleggiava nel gruppo composto da equipaggi italiani e stranieri. Anche quest'anno c'è stata la partecipazione al raduno di parecchi giovani appassionati, i quali hanno dimostrato un interesse autentico per il mondo delle barche d'epoca.

Uno dei due Pucci (nella foto il Pucci II del 1962, 6.50 mt.) da corsa costruiti dal cantiere Giacomo Colombo di Menaggio.

Tom Dooley è un cabinato del famoso cantiere Swiss Craft nato sul lago di Zurigo; la barca nasce nel 1950 ed è lunga 9 metri.

Fiat 1200 Cabriolet immersa
nello stupendo scenario naturale dei Monti Sibillini.

GRAN FINALE PER IL CAEM SCARFIOTTI

Lancia Flaminia Coupé in uscita da una delle porte della città medievale di Amandola.

CON IL 27° GIRO DELLE ABBAZIE
IL CLUB MACERATESE CONCLUDE
LA SUA ATTIVITÀ RADUNISTICA
DI QUESTO SINGOLARE 2020,
CON LA SPERANZA CHE SI POSSA RIPRENDERE
A TROVARSI TUTTI INSIEME
SENZA RESTRIZIONI NE TIMORI.

Il club Club Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano Lodovico Scarfiotti di Recanati (MC) ha completato la sua stagione di eventi nel rispetto delle limitazioni per la pandemia, con la 27^ edizione del Giro delle Abbazie, domenica 11 ottobre. L'iniziativa ha riscosso il pieno gradimento dei 35 equipaggi che sono convenuti a San Ginesio, nella campagna maceratese, anche dalle vicine regioni, per le operazioni preliminari. Interessanti le vetture presenti, come una Mercedes 220S cabrio, una Lancia Aurelia B20, un'Alfa Romeo 2000 Spider Touring, alcune Porsche 356, un'Alfa Romeo 2600 sprint e diversi modelli di Lancia Flaminia fra i quali Pininfarina e Touring.

Dal suggestivo centro rinascimentale il programma ha portato i partecipanti verso alcuni assoluti gioielli paesaggistici della zona quali Sarnano, Amandola, fino a Montemonaco, suggestiva e panoramica cittadina situata nel Parco dei Monti Sibillini, nella zona ascolana che comprende il Monte Vettore, il Monte Sibilla e il Lago di Pilato. Nel paesino, ubicato a circa 1000 metri d'altitudine, è stato possibile visitare il Museo della Sibilla, dedicato al mito e alla leggenda del luogo oltre che alle bellezze naturalistiche, e anche il Museo delle Arti Sacre. I responsabili del club organizzatore hanno avuto il piacere di ricevere il benvenuto del sindaco Francesca Grilli, che ha portato i saluti dell'Amministrazione Comunale. L'itinerario successivo ha permesso di raggiungere il Santuario della Madonna dell'Ambro, nel vicino fermano, dove oltre alla visita del sito religioso e una benedizione impartita dal Rettore Frate Gianfranco, si è potuta visitare la zona, particolarmente interessante dal punto di vista naturalistico con la vicina Gola dell'Infernaccio. Il raduno si è concluso nel vicino Ristorante Ambro, con le delizie gastronomiche del luogo, dove lo staff ha salutato tutti i partecipanti che hanno permesso con il loro immutato entusiasmo la ripresa delle attività nella seconda parte di questo singolare 2020, che ha richiesto particolari precauzioni e attenzioni, ma che ci ha portato anche a profonde riflessioni.

SETTE VOLTE ETNASPRINT

È ORMAI UNA CLASSICA SICILIANA E QUEST'ANNO IL CVS TITANI DI TRINACRIA NON HA VOLUTO RINUNCIARE A UNA TRADIZIONE COSÌ APPREZZATA DAGLI APPASSIONATI DELL'ISOLA E NON SOLO

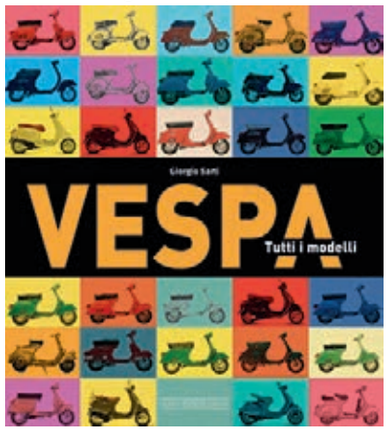
Il CVS Titani di Trinacria - nonostante il momento difficile e tutte le dovute cautele e prescrizioni - con il suo stile efficace e sobrio ha deciso di svolgere comunque la sua manifestazione di punta, Etnasprint, il 18 e 20 settembre, giunta alla sua 7^ edizione. Epicentro è stata Agrigento, raggiunta da una ventina di equipaggi.

Al sabato, giro impegnativo a cavallo tra le province di Agrigento, Palermo e Caltanissetta, punteggiato da deliziosi paesini dalle millenarie tradizioni, alcuni dei quali meritevoli di attenzione. Prima tappa sul monte delle Rose per la visita all'eremo della "Santuzza" la patrona di Palermo, Santa Rosalia Sinibaldi, una grotta dove la giovane visse per 12 anni. Affianco l'eremo dei frati a lei devoti, costruito successivamente. Si è proseguito con la tappa alla vicina Fattoria dell'arte, possedimento di famiglia dello scultore Lorenzo Reina, che vi ha realizzato i propri atelier creativi; un camminamento, disseminato da possenti sculture, porta a una suggestiva altura su cui egli ha ideato e costruito "Andromeda", suggestivo teatro all'aperto, i cui sedili in pietra (108) hanno la stessa disposizione della omonima costellazione. Immancabile la sosta pomeridiana a Santo Stefano Quisquina, "Citta' dei formaggi 2020", per rendere omaggio alle prelibatezze locali tra cui "U' Cinniri" (formaggio stagionato nella cenere di mandorlo), o la "Tuma 'Mbriaca" (stagionata nel Nero d' Avola) tutti a base di latte di pecora e capra "girgentana", pascolate nei verdeggianti pascoli di zona. Intrapresa la via del ritorno (151 tra curve, semicurve e tornanti) della strada Corleonese-Agrigentina, si giunge all'ultima tappa, quella di Raffadali. Qui è ora di una prova di abilità cronometrica, vinta da Nicotra (Porsche) su Manganaro (Mercedes) e Cappellani (MG), seguita successivamente dal rinfresco a cura dell'Amministrazione locale.

Domenica, a bordo di un comodo torpedone, ci si è recati, per una interessante visita guidata, alla celeberrima valle dei Templi, culla della civiltà ellenica, con successiva "puntata" alla vicina quanto spettacolare Scala dei Turchi.

CHI VESPA... LEGGE I LIBRI

...parafrasando una celebre pubblicità che recitava "Chi Vespa mangia le mele" e altri slogan accattivanti, dedicati ai giovani e a un modo di vivere libero e spensierato, quello che ha incarnato - e continua a farlo oggi - la Vespa. Come è la copertina del libro "Tutti i Modelli" dello Scooter di Pontedera curato da Giorgio Sarti (per Nada): colorata, irriverente e briosa. Perché la Vespa, in tutte le sue infinite declinazioni, è stata, oltre che importante portatrice di innovazione, modernità, tecnica geniale, anche fenomeno sociale e culturale, passando indenne epoche, mode e modi di vivere anzi, diventandone simbolo. L'opera nasce dal catalogo modelli del testo del 2006 Vespa 70 anni sempre di Sarti, ingegnere e grande studioso e appassionato di Vespa e vuole essere una guida all'identificazione completa e ben strutturata per scoprire il modello che fa per noi o capire quali siano le peculiarità e le caratteristiche dell'esemplare che ci accingiamo a comprare o restaurare.



"Vespa tutti i modelli" *di Giorgio Sarti, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 280 pagine, 28,00 €*

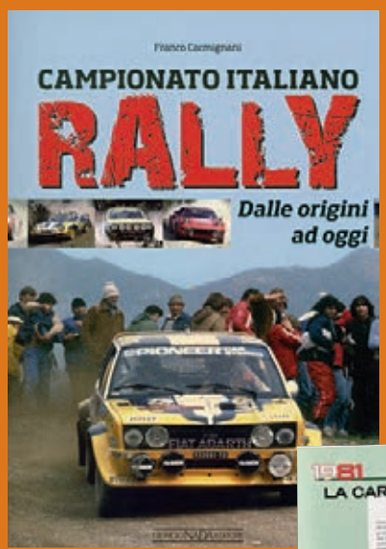
UN LITRO E MEZZO DI PASSIONE

La Formula 1 con motori da appena 1,5 litri di cilindrata è durata il breve spazio di cinque stagioni - dal 1961 al 1965 - ma questo ristretto arco temporale le è stato sufficiente per farla diventare immortale. Cinque stagioni nel corso delle quali le monoposto hanno compiuto un notevole passo in avanti a livello di telai, sospensioni e aerodinamica, probabilmente per sopperire alla ridotta potenza di motori che non superavano i 150 CV all'inizio dell'avventura e non superarono in assoluto i 220. Un'epoca indimenticabile, fatta di circuiti pericolosissimi e di monoposto i cui standard di sicurezza oggi fanno inorridire, ma capaci di esaltare i piloti più dotati e quelli più coraggiosi. Un'epoca significativa, documentata con immagini dell'archivo McKlein davvero imperdibili sia a livello di fascino che di valore documentale e ben raccontata, stagione per stagione, dagli autori: Jorg-Thomas Fodisch; Rainer Rossbach; Nils Ruwisch. Da consigliare anche ai giovanissimi e a chi, naturalmente, oggi si lascia sfuggire qualche sbadiglio nell'era ibrida dominata dal binomio Hamilton-Mercedes.

"Grand Prix 1961-1965 The 1.5 litre days in Formula 1" *AA.VV., McKlein Publishing, testi in inglese e tedesco, foto b/n e colori, 444 pagine, 99,90 €. www.mckleinstore.com*

IL RALLY IN ITALIA

Nel 2020 si festeggiano i 60 anni del Campionato Italiano Rally ma ci volle un po' di tempo perché la specialità si attestasse fra le più apprezzate emergendo tra una selva di formule troppo legate alla pista o alla regolarità. Emersero ben presto due "scuole": quella ligure di Taramazzo, Cella e Patria e quella veneta di Cavallari, scopritore di Munari, colui che porterà il CIR alla ribalta grazie all'impegno ufficiale di Lancia e Fiat. Proprio da qui parte questo volume: una lunga storia, dalle origini fino ai giorni nostri, che affronta le vicende sportive di personaggi come Ballestrieri, Verini, Cambiaghi, Pregliasco, Vudafieri, Biasion, Cerrato o Cunico per poi approdare a Basso e infine al pluripremiato Andreucci. Siamo di fronte a una cavalcata che va dai primordi (1961-1969), ai quali è dedicato un capitolo-introduzione fino agli anni '2000 passando dalla cosiddetta "epoca d'oro", ossia quella compresa tra il 1970 e il 1999. Una vera e propria guida che spiega e illustra - con immagini spesso inedite e spettacolari - cosa significava "rally" in Italia, tanto che è completa di classifiche, regolamenti, ordinamenti. Un volume per appassionati, semplici curiosi o neofiti ma anche di consultazione per gli addetti ai lavori.



"Campionato Italiano Rally. Dalle origini ad oggi" *di Franco Carmignani, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 288 pagine, 50,00 €*

FERRARI CONTRO FORD, L'ETERNA SFIDA

Una sfida che non verrà mai dimenticata: il colosso americano che vuole vincere le corse e il piccolo ma leggendario "produttore di sogni" modenese che le corse se le mangia a colazione, pranzo e cena. Lo sa bene Paolo Marasca, appassionato conoscitore del Drake e della Ferrari. Nella seconda edizione di quello che è ormai diventato un testo irrinunciabile per gli appassionati dell'eterna lotta vissuta a Le Mans tra il 1964 e il 1967 (il libro è la ristampa del primo volume della collana appunto Ferrari vs Ford - La Guerra dei quattro anni 1964-1967), troviamo 80 pagine in più di immagini inedite, le introvabili schede tecniche delle Ferrari e Ford SP, i ricordi e le testimonianze di piloti come Amon, Hill, McLaren, Rindt, Rodriguez, Spence. E poi interviste, interventi, la viva voce dei protagonisti raccolta da chi li ha conosciuti (la foto di Enzo Ferrari firmata dallo stesso con dedica a Marasca lo dimostra), un'epoca in cui eroi e giganti infiammavano il cuore degli appassionati e lasciavano col fiato sospeso.

"Ferrari Contro Ford. Giganti contro" *di Paolo Marasca, The V12 Motor Company Publishing, testo in italiano, foto b/n, 400 pagine, 50,00 €, disponibile solo su internet scrivendo alla mail: racingdays@hotmail.com*

AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

Collezione Ufficiale Autunno / Inverno

€ 54.00

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

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 3XL

€ 64.00

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 3XL

€ 48.00

GIACCA IN FELPA "TEDDY"

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

€ 54.00

GIUBBOTTO BOMBER IN SOFTSHELL TRAPUNTATO

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

€ 38.00

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

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)

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

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

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

€ 27.00

BRACCIALETTO CON CIONDOLI E PERLE

Braccialetto da donna in lega di metallo comune (nichel free), color argento con ciondoli e perle bianche oppure in versione con perle color argento.
Un'originale idea regalo per San Valentino.

€ 15.00

COPRIVOLANTE UNIVERSALE

Morbido coprivolante elasticizzato in poliestere 100% con stemma 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.

NUOVO FORMATO GRANDE DISPONIBILE

€ 68.00/ € 78.00

COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

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

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

€ 9.00

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE

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

€ 13.00

€ 10.00

CAPPELLINI DA BASEBALL

Cappellini da Baseball a 6 pannelli con visiera rigida, in morbido cotone oppure in leggero spandex/tessuto tecnico, con stemma ASI a colori sul fronte e scritta sul retro. Cinghia regolabile. Disponibile in vari colori (vedi modulo).

€ 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

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 01/2021

(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 ☐
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 ☐
Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI	€ 99,00 ☐
CARLO UBBIALI	€ 20,00 ☐
SEMPLICEMENTE UOMO - Masetti	€ 8,50 ☐
TONINO BENELLI	€ 24,65 ☐
"I Piloti Moto" 3 VOLUMI	€ 45,00 ☐
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 PIÙ 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 ☐

ASISHOP

PIUMINO IMBOTTITO con cappuccio € 54,00 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL
☐ Blu ☐ Nero (no S) ☐ Grigio (no M)

PARKA SLIM con cappuccio € 64,00 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL (solo nero) ☐ Rosso ☐ Nero

GIACCONE TRAPUNTATO € 64,00 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL ☐ Verdone ☐ Blu Navy

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

GIUBBOTTO BOMBER IN SOFTSHELL TRAPUNTATO
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL € 54,00 ☐
☐ Nero ☐ Blu (no L)

GILET BODYWARMER TRAPUNTATO
☐ S (solo grigio) ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL € 38,00 ☐
☐ Blu Navy ☐ Bianco (solo L e XL) ☐ 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) ☐ Nera ☐ Celeste (con macchinine)

GUANTI GUIDA MEZZE DITA PELLE colore nero
☐ XS ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL € 28,00 ☐

GUANTI GUIDA MEZZE DITA pelle e cotone
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL
☐ XXXL (solo marroni) € 25,00 ☐
☐ Marrone ☐ Nero

CAPPELLINO BASEBALL in spandex tessuto tecnico
☐ Rosso ☐ Blu Royal € 13,00 ☐

CAPPELLINO BASEBALL in cotone
☐ Beige ☐ Verde ☐ Bordeaux ☐ Blu
☐ Rosso ☐ Verde militare € 10,00 ☐

BRACCIALETTO CON CIONDOLI E PERLE
☐ Perle bianche ☐ Perle argento € 27,00 ☐

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 ☐

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
Kit 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
REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE
REVISIONE SERVOFRENI
RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO GANASCE FRENO
NEW
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

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.

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

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

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.....

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, parauarti 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. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Tutti i ricambi per Jeep militari-Fiat AR 51 59-AR76-Land Rover.

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

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

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

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Guarnizioni di carrozzeria, fanaleria, fregi, ghiere 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.ilsorpassoricambi.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 - commerciale@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.

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.

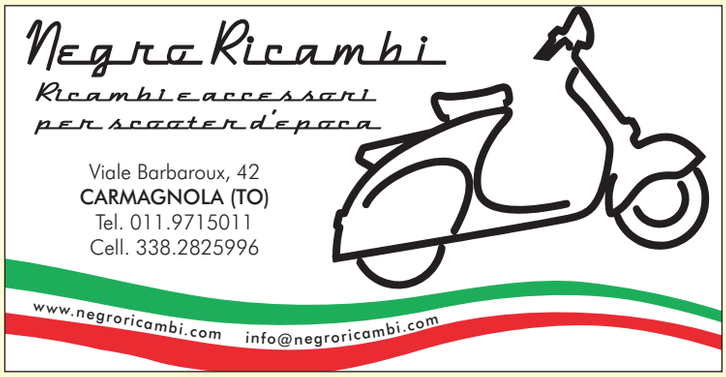
Agenzia Autosprint - CR - Tel. 0373 84850 - Fax 0373 252514 - www.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazioni e reiscrizioni auto e moto d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello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

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 elettricl 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, bocchetti d'accensione.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Ci occupiamo degli impianti elettrici di tutti i modelli Fiat Topolino, Fiat 1100 E-A-B, Balilla, inoltre disponiamo di una vasta gamma di ricambi Topolino.

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

23. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

LABANTI&AMIANTI - BO - Tel. e fax : 051 753250 - www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it. Restauri, riparazioni di iniezioni K e KE jetronic.

M&C injection specialist- RO - Cell: 349 6761792 - www.revisionek-jetronik.com. Revisione iniezioni K e KE jetronic.

24. 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.

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

1968 50 2018

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

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

www.brezzisamuele.com
REPLICHE MARMITTE PER MOTO D'EPOCA

Kawasaki Z900-Z1000 BMW R80-GS-Dakar

Brezzi Samuele COLLEZIONISMO

RIVESTIMENTI SELLE SU MISURA

MADE IN ITALY

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

25. 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 celo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori disponibili),mediante l'utilizzo di skai, viple, panni lana e tessuti; materiali omologabili ASI, originali per vetture italiane 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.ilsorpasso-ricambi.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.

26. 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.

27. 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, parauri 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.

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, curiamo ogni volta il restauro nel minimo particolare facendo sempre delle vere 'opere d'arte'. Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel./Fax 0372 70422. Restauro di auto d'epoca dagli anni '50 agli anni '60. Specializzato in Mercedes 190 SL.

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

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

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade- Cascina Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauri.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto/moto/sport/fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito.

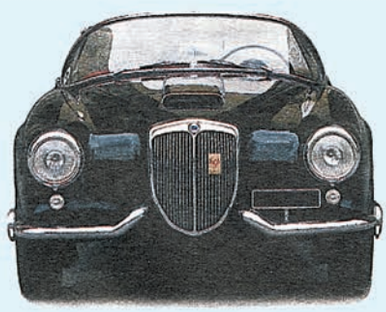
dal 1945

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

LANCIA



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 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.

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.ilsorpassoricambi.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 - commerciale@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.

28. 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.

29. 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.

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

30. MARMITTE COLLETTORI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Marmitte Abarth nuove anni 60-70-80 per Alfa Romeo GT - BMW- Fiat 125 - Mini 850 - Mercedes 230SE - Renault 5 - 8 - 10 e tantissime altre macchine.

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - 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 per 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 vetture 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.

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
CONCESSIONARIA MULTIMARCA
AUTOFFICINA - CENTRO REVISIONE
AUTO - MOTO - FURGONI - TRICICLI - QUADRICICLI
Vigano di Gaggiano (MI)
cell.: 320 0227150

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

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.

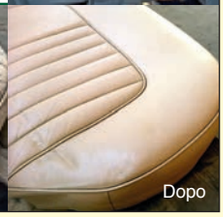
autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com

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

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

Amerigo Ricambi

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

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

31. 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.

32. MILITARIA

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

33. 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. Ampia disponibilita' di motori nazionali sportivi anni '60/'70: Alfa Romeo GTA; Alfa Romeo GT 1300, 1600, 1750, 2000; 695 e 850 Abarth; altri eventualmente su richesta.

Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272. Disponibilità di vari ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto. Si effettuano anche 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 - Siamo 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 - brg-moss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

Brusa - Il mondo delle Mini - Tel. 348 7419838. Motori revisionati di rotazione per tutta la gamma dei Mini da 850cc a 1300cc completi o semicompleti. Testate pronte per benzina verde da 850cc-1300 cc.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti 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. - Fax 031 933663 - www.centrolariano-fuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Effettuiamo la revisione di 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.

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di pistoni, bielle, alberi motore, alberi a cammes, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

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

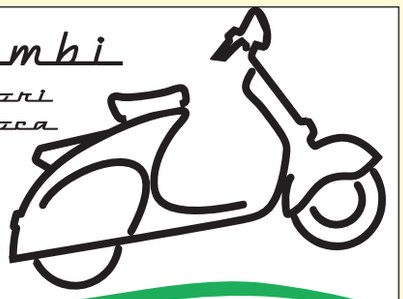
Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

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

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 Autos

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

MECCANICA | COMPONENTI MOTORE | CARROZZERIA | PARTI ELETTRICHE

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

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. Si effettuano 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 Romeo, Fiat , Lancia anni '40 -'75 dispongo di: 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 - commerciale@tm-motori.it. Componenti di meccanica e motore per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.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.

34. 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.

35. 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.

36. 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. Disponiamo 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.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - info.ilsorpasso@gmail.com - www.ilsorpassoricambi.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.

37. 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

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

Virginio Brambilla

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

Lambretta Point

Vasta gamma Ricambi - Accessori - Elaborazioni - Manuali - Libri - Gadgets
Assistenza tecnica - Preventivi - Spedizioni rapide

Una piccola selezione di novità ed articoli disponbili su ordinazione:

Messa in moto a strappo Lambretta E	-su richiesta-	€ 420,00
Contakm completo con fusione e rinvio Lambretta D - LD 125cc. - C - LC		€ 200,00
Fregi cromati cofani Lambretta LD tutte le versioni		€ 60,00
Sella anteriore in pelle completa Lambretta A(m) prima serie	-su richiesta-	€ 240,00
Contakm rettangolare Lambretta LD '57		€ 50,00
Portaruota meccanismo scorrevole Lambretta LD '57 nichelato € 80,00	cromato	€ 110,00
Sella completa bicolore Lambretta 150cc. Special	-su richiesta-	€ 200,00
Portaruota Lambretta TV prima serie	-su richiesta-	€ 70,00
Pedaline 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

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

38. 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 l'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 modelliCitroen. Si effettuano spedizioni in tutta Italia.

39. PRODOTTI SPECIALI

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.

40. 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.

41. 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.

42. 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.

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).

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

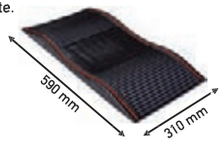
Maggiolino GARAGE

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.



CARATTERISTICHE:
- distribuzione del peso dell'auto su una superficie maggiore
- evita la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici durante le lunghe soste
- kit di 4 pezzi, peso totale di 12 Kg
- prodotto brevettato

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

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. - Fax 031 933663 - 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.

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. Si effettua il 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. Eseguiamo la 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.

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.

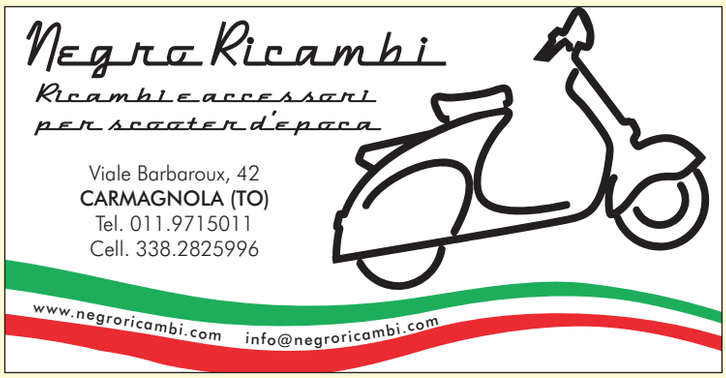
Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - &0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuanienrico.com info@vertuanienrico.com. Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche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

43. 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.

www.casadelcontachilometri.it
Casa del contachilometri
di Giuseppe Pedota
Riparazione e restauro strumenti per Auto, Moto e Nautica
Cruscotti Fiat 500-600-1000
Tripmaster per Rally auto storiche
Via Parmeggiani, 2/2 40131 Bologna
Tel. 051 521140 - 552274 - info@casadelcontachilometri.it



44. 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, depliantistica, 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.

45. 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.

46. 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.

47. 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, anche su misura, per selle di motocicli nazionali.

48. 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. Realizziamo 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.

RESTAURO-CARBURATORI
WEBER
SOLEX
DELLORTO
SU
STROMBERG
ZENITH
WWW.CARBURATORIGERMANI.COM
Via Papini 9/A - 43036 Fidenza (PR) tel. 0524 525616 - cell. 335 6621130

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

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.

49. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.
Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauriamo parabole fari auto/moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.
Studio Nicolini Bruno Snc - RE - Tel. 0522 558130 - Fax 558131 - paolo@nicolinibruno.it. Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà dal 1962.

50. SITI INTERNET

www.cicognaniguarnizioni.it. Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 in poi, ricostruzione anche su campione.
www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati nel sito www.manualiauto.com e oggetti originali in vendita, in grado di arricchire la collezione degli appassionati di auto e moto d'epoca.
www.gmajag.net - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.
www.internationalclassic.com. L'obiettivo del sito è mettere in contatto i migliori artigiani del restauro con gli appassionati di auto d'epoca. I restauratori possono farsi conoscere e comunicare i loro risultati creando una vetrina online personalizzata.
www.lambrettapoint.com. Vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.
www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie od originali, se disponibili, per mantenere al meglio la propria auto e la propria moto d'epoca.

51. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

Casa del Contachilometri - BO - Tel. 051 552274 - Tel./Fax 051 521140. Restauro, riparazione e vendita di strumentazione e cruscotti di autovetture e motociclette classiche e sportive; cruscotto per Fiat 500, 600, 850, 1000 e derivate, Giannini e Abarth, ampia disponibilità di articoli a magazzino.
FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186067 - Ampia 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.

52. TRASPORTI

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

53. TURBOCOMPRESSORI

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

54. VALVOLE

MR VALVOLE di 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.

55. VOLANTI

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.

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 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 GIULIA NUOVA SUPER 1300, 08/1974, TARGHE (MI V1…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.

VETTURA D'EPOCA PERFETTA, MANIACALMENTE CONSERVATA, INTERNI INTONSI E MANIACALI

€ 13.500

ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPIDER 750 D PASSO CORTO CON HARD TOP, 01/1959, TARGHE (PA 68…) DEL PERIODO, UNO TRA I PIÙ BELLI SPIDER FIRMATI PININFARINA!

OMOLOGATA CSAI CON TESSERA D'IDENTITA' PER AUTO STORICHE

€ 66.500

ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE COUPE' 1^ SERIE TIPO 105.44, 02/1969, Targhe (NA R5…) del periodo, SEDILI E PANNELLI IN TUTTO CUOIO NERO ACCESSORIO ORIGINALE DELL'EPOCA.

RESTAURO TOTALE ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ESPERTI IN VETTURE ALFA ROMEO

€ 47.500

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

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 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 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

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!

SILVAUTO SPA AUGURA A TUTTI GLI AMICI E CLIENTI UN SERENO 2021

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

AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO

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 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 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 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

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

FIAT 130 COUPE' 3200 CAMBIO MANUALE, 01/1972, Targhe (CO 32…) e documenti originali dell'epoca.

VETTURA RARA PRODOTTA IN SOLE 4.491 UNITA'

€ 17.500

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 BERLINA 2.8 826.000 6 POSTI TOTALI, 11/1964, Targhe (VR 29…) e documenti originali dell'epoca.

VETTURA RARISSIMA DI ELEVATO PRESTIGIO PRODOTTA IN SOLI 556 ESEMPLARI CON GUIDA A SINISTRA DEI 599 TOTALI OTTIMAMENTE CONSERVATA

€ 26.500

LANCIA FLAMINIA 2.8 3C SUPER SPORT ZAGATO, 03/1965, targhe (CN 88….) vettura totalmente restaurata, interni in pelle nera.

MATCHING NUMBERS - MATCHING COLORS OMOLOGATA ASI 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

LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA CON HARD TOP "FONTANA", 04/1955.

RESTAURO DI LATTONERIA, LAMIERATI, VERNICIATURA E MONTAGGIO ESEGUITO PRESSO LA CARROZZERIA "NOVA RINASCENTE" DI COGNOLATO DINO E C. SNC DI VIGONZA (PD) CON AMPIA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E DOCUMENTAZIONE FISCALE ATTESTANTE I LAVORI SVOLTI

TRATTATIVA RISERVATA

LANCIA FULVIA COUPE' RALLYE 1.3 S, 09/1969, Targhe (PG 14…) e documenti originali dell'epoca.

OMOLOGATA ASI 3^ GRADO TARGA ORO, RARISSIMI VERSIONE 1^ SERIE LEVA LUNGA - RESTAURO MANIACALE - PERFETTA

€ 19.000

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

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

PORSCHE 911 964 COUPE' CARRERA 4 MANUALE, 02/1990, telaio WP0ZZZ96ZLS404417 - motore M64/01-62L08673 - cambio G6400.

MOTORE COMPLETAMENTE RIMESSO A NUOVO CON FATTURE PER CIRCA €15.000

€ 55.000

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

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

Acquistiamo ovunque con Pagamento e Passaggio IMMEDIATO auto d'epoca, usate, supercar, e intere collezioni.

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 1.600 "GRAN TURISMO ALLEGGERITA", ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE – originale al 100% DALLA NASCITA, corpo in alluminio, volante Hellebore, vetri plexiglass, motore con doppia accensione, slittone, cerchi in magnesio, freni Dunlop, maniglie ad archetto.
MARZO 1967 HA 54 ANNI
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

FERRARI DINO 246 GT, °°°RESTAURO TOTALE eseguito dalla Concessionaria Ferrari Sauro°°°, ASI TARGA ORO, TARGHE NERE, ITALIANA DA SEMPRE, LIBRETTI FERRARI VENDITA e SERVIZI., SOLO 53.000 KM, PRECEDENTE PROPRIETARIO DA OLTRE 30 ANNI !
GENNAIO 1972 HA 49 ANNI
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

ALFA ROMEO GT 2.000, IMM.1972 COLORE ARGENTO con ***INTERNI color TABACCO FAVOLOSI*** Condizioni da LODE, matching numbers, ITALIANA DA SEMPRE.
TARGA MANTOVA HA 49 ANNI !

ALFA ROMEO DUETTO 2.0l, Rossa con interni NERI BELLISSIMI, CON HARD-TOP, in condizioni Superlative, matching numbers, vari colori e modelli disponibili.
GIUGNO 1993 HA 28 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 63 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3, ANNO 1957°°°750D PASSO CORTO°°°, colore BIANCO ,matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.
TARGA COMO HA 64 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1.6, IMM.1962, °°°RESTAURO INTEGRALE FATTO DA NOI - INTEGRALMENTE DOCUMENTATO°°°, ITALIANA DA SEMPRE.
TARGA MILANO HA 59 ANNI !
CERTIFICATO ALFA ROMEO HERITAGE

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 !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 1.600 102CAVALLI, COLORE ROSSO con INTERNI BLU RARISSIMO, ASI , Italiana da sempre, 4 posti, condizioni eccellenti.
IMM. 1981 FINALMENTE COMPIE 40 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIA----- 1.300, ---- 4 MARCE ------- 1° SERIE ----- ANNO 1964 ----RESTAURO TOTALE..VERDE..PRIMISSIMA PRODUZIONE.
TARGHE VENEZIA HA 57 ANNI !

MINI MOKE AUSTRALIAN 998cc 52cv, COLORE BIANCO, CARROZZERIA SANISSIMA , una beach car favolosa, carrozzeria senza difetti, introvabile.
APRILE 1980 HA 41 ANNI !

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 44 ANNI !

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 DA PERSONALE SPECIALIZZATO IN PORSCHE CLASSIC , CERTIFICATO PORSCHE MATCHING NUMERS !
GENNAIO 1968 HA 53 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

ALFA ROMEO DUETTO CODA TRONCA 1.600 VELOCE 110 CAVALLI, COLORE AVORIO, ASI , POCHI ESEMPLARI MODELLO VELOCE, EX PROPRIETARIO DA 18 ANNI, 4 POSTI.
GENNAIO 1973 HA 48 ANNI !

ALFA ROMEO GIULIA BERLINA ----- 1.600 ----- T I ------- 1° SERIE, ----- ANNO 1963 ----RESTAURO TOTALE..BIANCA, ITALIANA DA SEMPRE, CONDIZIONI SUPERBE.
TARGA PERUGIA HA 58 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

LANCIA FULVIA RALLY 1.3, GENNAIO 1968 con PORTE E COFANI IN PERALUMANN, Colore Amaranto Montebello, PRECEDENTE PROPRIETARIO da 30 anni.
TARGA TORINO HA 53 ANNI !

ALFA ROMEO SZ, °doppia certificazione°°, °SOLO 24.000 KM DA NUOVA, ITALIANA DA SEMPRE, completa di tutto, BOOK SERVICE TIMBRATO.CERTIFICATO D'ORIGINALITA', ITALIANA DA SEMPRE.
IMM. 1991 FINALMENTE COMPIE 30 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

ABARTH 1.000 STRADALE, ASI, OGGETTO RARISSIMO, ITALIANA DA SEMPRE, COMPLETAMENTE MATCHING NUMBERS. ORIGINALE AL 100%.
MARZO 1963 HA 58 ANNI !

ABARTH 595, Colore Bianco, *******VERA e ORIGINALE*******, ITALIANA da SEMPRE, TARGA LIVORNO, matchingh numbers, sigle Abarth.
IMM. 1969 HA 52 ANNI !

ABARTH 124 SPIDER STRADALE, IMM.1975, MATCHING NUMBER, ASI ORO, COMPLETA DI BOOK SERVICE E DOCUMENTAZIONE ORIGINALE IN DOTAZIONE. SUPERLATIVA.
TARGA MILANO HA 46 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

LANCIA AURELIA B20S GT, Colore AZZURRO CIELO, interni tessuto/pelle ORIGINALI di nascita con ancora il profumo della qualità LANCIA, CONDIZIONI SUPERLATIVE, INCESSANTEMENTE ITALIANA.
IMMATRICOLATA 1959 TARGA ROMA HA 62 ANNI !

PORSCHE 993 CARRERA 4S 3.800cc, °°°300 CAVALLI ORIGINALI A LIBRETTO°°°, ITALIANA DA SEMPRE, TARGHE DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE, BOOK SERVICE TUTTO TIMBRATO PORSCHE, SOLO 2 PROPRIETARI, FULL OPTIONALS.
IMM.1996 SOLO 65.000KM DA NUOVA!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

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

1981 FERRARI 208
UNIPROPRIETARIO € 59.800

1966 MERCEDES 230 SL
AUTOMATICO, SERVOSTERZO € 89.800

1959 MASERATI 3500 GT
TOURING SUPERLEGGERA

1985 MORGAN 4/4 4 SEATER
€ 26.800

1959 ALFA ROMEO 2000
SPIDER TOURING € 69.800

1969 TRIUMPH GT6

1973 ECCEZIONALE TRIUMPH TR6
TOTALMENTE RESTAURATO € 29.800

1960 TRIUMPH TR3A
OMOLOGATA ASI € 36.800

1955 JAGUAR XK 140 CABRIOLET

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

1964 MG B ROADSTER SERIE 1
ASI ORO PERFETTA € 25.800

1988 BENTLEY EIGHT
ORIGINALE ITALIANA € 34.800

1989 PORSCHE 964 CARRERA 2
CABRIOLET € 62.800

1979 PORSCHE 911.930 3.0 SC
PER RALLY STORICI € 64.800

1961 PORSCHE B 356 S90 € 59.800

1930 RILEY BROOKLAND

2005 AC COBRA PILGRIM
COME NUOVA € 55.800

1967 MINI COOPER S RACING
PRONTO GARE € 29.800

1948 ALLARD K1
1000 MIGLIA ELIGIBLE

1968 ALFA ROMEO
105.57 DUETTO 1750

www.cristianoluzzago.it

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

NERVESAUTO

Via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV)
335 82 62 808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com

Buone Feste ed un Sereno 2021

www.nervesauto.com

Pilgrim Cobra, 1980, 2.300 cc Ford, manuale, due posti, con finestrini laterali e tonneau cover. Video messa in moto al nostro sito.

Fiat 1100 E Musone, 1952, cambio al volante, targhe nere TO, CSAI, ASI con CRS, eleggibile alla Mille Miglia. Video al nostro sito.

Triumph Roadster 2000, 1949, 2+2 posti, con certificato d'origine inglese, video al nostro sito.

MG YA, 1949, 1.250cc, targata, iscritta all'ASI, con tetto apribile, conservata, video al nostro sito.

MGB Roadster, 1973, 1800cc, guida a sx, con capote, raggi crom., portapacchi, certificato d'origine inglese, targata, video al sito.

MGB Roadster, 1966, 1800cc, con capote, raggi, gomme nuove, radiatore olio, ventola.

Morris Minor, 1958, guida a sinistra, targhe nere Roma, ottime condizioni generali, video al nostro sito.

Peugeot 304 Cabriolet, 1972, 1.288cc, iscritta al registro storico, targata Italiana, revisionata, video al nostro sito.

Royale Sabre, 1988, Ford 2.000cc, manuale, con capote in canvas, copri capote, moquette nuova, video al nostro sito.

Royale Sabre, 1983, motore Ford V6 2300cc, automatica, targata Italiana, revisionata, iscritta al Registro Storico, con CRS.

Triumph Spitfire 1500, 1978, 2 posti, 1500cc, targata con certificato di rilevanza storica, revisionata, video al nostro sito.

Triumph TR3, 1957, 1991 cc, freni a disco anteriori, deflettori, raggi cromati nuovi, con Certificato di Rilevanza Storica. Altro TR3A in sede.

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

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

1953 JAGUAR XK 120 FHC LHD 3.4L

1962 AUSTIN HEALEY 3000 MKII BT7
RARA 3 CARBURATORI

1962 JAGUAR ETYPE 3.8 SERIE I
RESTAURO INTEGRALE

1950 LANCIA AURELIA B50
CABRIOLET PININFARINA

1973 ALFA ROMEO GT JUNIOR 1600
LIBRETTO TAGLIANDI ORIGINALE

1970 JAGUAR Xj6 2.8L UNICO
PROPRIETARIO DA NUOVA

1923 LANCIA LAMBDA SERIE II
RESTAURO INTEGRALE

1913 ITALA 18/30HP

1963 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER

1972 OPEL GT 1900 AL

1968 PORSCHE 911 2.0 L

1953 CITROEN TRACTION AVANT
11BL ULTIMA SERIE

1949 FIAT 500C GIARDINIERA
LEGNO RARA GUIDA A DESTRA

1993 BMW M3 E30 CABRIOLET
RESTAURO MANIACALE

1984 RENAULT 5 TURBO 2 8221 SOLO
200 ESEMPLARI COSTRUITI

1991 FIAT PANDA 4X4 SISLEY
LIMITED EDITION

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / 25030 Roncadelle, Brescia (ITA) / tel. +39.030.2411531
whatsapp +39.335.5350022 / www.luzzago.com / info@luzzago.com

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 1973, più altre e due MG A Roadster.

Triumph TR 4 IRS, anno 1967, italiana da sempre.

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, in ottime condizioni.

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.

Maserati Biturbo, anno 1984, in buone condizioni.

Lancia Fulvia Coupè prima serie, anno 1965, cc 1200.

Alfa Romeo GTV 2000, del 1980, molto bello, restaurato tutto.

Chevrolet Corvette Stingray, anno 1976, più altra del 1970.

RESTAURO E COMPRAVENDITA AUTO D' EPOCA

AUTOVIGANO

AUTOVIGANO - Via Dell'industria 30
20083 Vigano di Gaggiano - MI

TRIUMPH TR2 LONG DOOR, 1954, restauro integrale.

TRIUMPH SPITFIRE MK3, 1970, restauro integrale.

TRIUMPH TR3 SHORT MOUTH, 1956, restauro totale

OFFICINA - CARROZZERIA - CENTRO REVISIONI AUTORIZZATO - LATTONERIA SPECIALIZZATA

Autovigano acquista auto d'epoca ed intere collezioni - pagamento immediato

FERRARI 550 MARANELLO, 1998.

FERRARI 360 MODENA SPIDER, cambio F1, 2003.

PORSCHE 356 A T2, 1958, restauro integrale.

PORSCHE 356 SC CABRIOLET, 1965.

PORSCHE CARRERA 4 COUPÉ, 2001.

PORSCHE 928 S4, manuale, 1987, perfetta.

ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE, 1972, rest. Integrale.

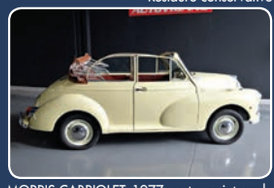
ALFA ROMEO GT2000 VELOCE 1973. Restauro conservativo

ALFA ROMEO 75, 1.6, 1991.

ALFA ROMEO GIULIA GT SPRINT, 1.6, 1966, restauro integrale.

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, 1.3, 1961, restauro totale.

BMW Z3 ROADSTER, 1.8, 1997.



MORRIS CABRIOLET, 1977, restauro integrale.

ROVER 2000 TC, 1974, restauro integrale.

MINI COOPER 1000, 1970, restauro integrale.

Per info: Maurizio Gavazzi: 320 0227150 / autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com - Stefano Lunardi 335 8084207

Panza Auto

Solo per passione...

FARMOBIL FM 700 '63

FORD A COUPÈ TWO DOOR '32

MG MAGNETTE ZA - PRIMA SERIE '55

Via Donizetti n°1 - 24060 Casazza (BG) - tel. 035 0173659 - cell. 380 6971605 - panza-auto@outlook.it

BENTLEY TURBO R ASI '90

LANCIA FULVIA COUPÈ 1.3 S '74

LANCIA FULVIA 2C '71

FIAT 600 D '64

FIAT 500 L '68

FIAT COUPÈ 2.0 I.E 20V 5 CILINDRI ASI '96

DUNE BUGGY OMOL. 4 POSTI ASI '72

DODGE RAM VANDAY DISCOVERY

VOLKSWAGEN GOLF CABRIO 1.8 GLI '85

AUDI 80 1.8 E QUATTRO 4X4 UNIPRO ASI '88

CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 T-TOP

CHEVROLET BLAZER K5 SILVERADO 6.2 DIESEL ASI '83

MOTO GUZZI LODOLA & STORNELLO RESTAURATI

BMW K100 RS - SOLO 47.000 KM - '84

YAMAHA XT600 TENERÈ '83

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

venosta®

GARAGE
di Carlo Giovanni Venosta

Più informazioni sul sito
www.venostagarage.com

GESTIONE, VENDITA E CONTOVENDITA DI AUTO D'EPOCA E YOUNGTIMER

Abarth 1000 OT coupé, anno 1967, Certificata Abarth, in allestimento.
Trattativa riservata

Bmw Z3 M Roadster, 321 cv, perfetta, appena tagliandata.
€ 45.000

Bmw 2002 tii, anno 1973, perfettamente originale.
€ 34.000

Mercedes 250 SL, anno 1967, vettura restaurata.
€ 75.000

Mercedes 200 slk kompressor, colore blu, interni bordeaux, cerchi AMG, interni in carbonio.
€ 10.900

Mercedes 560 sec, trentennale, nera interno beige.
€ 21.000

Volvo Super Polar, anno 1993, bellissima, nessun lavoro da fare.
€ 6.800

Autobianchi Y10 4wd, anno 1990, conservata in maniera eccellente.
€ 4.200

Saab turbo SE cabrio, anno 1996, 185 cv, nessun lavoro da fare.
€ 9.800

Porsche 911 2.2 T, anno 1969, vettura da restauro.
€ 39.000

Land Rover series 88 2A, anno 1970, gasolio, trasformabile, nessun lavoro da fare.
€ 15.500

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - carlogiovanni@venostagarage.it

GUIDA AGLI AFFARI
VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

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.

ALFA ROMEO

164 2000 106KW, 1991, omologata ASI con CRS, Km 96.000, colore bianco, interni in velluto grigio, perfettamente funzionante, buona carrozzeria, revisionata ogni due anni. € 4.000. Tel. 339 7186467 - 099 4008451. gravame.v@libero.it.

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.

2.300 6 C, 1936, prototipo berina, Pescara carrozzeria in alluminio, assetto corsa, ottime condizioni. € 800.000. Tel. 051 269969.

33 SPORT WAGON, 1992, omologata ASI, colore grigio metallizzato, motore 1.700 cc, trazione integrale permanente Q verde, Km 119.000, unico proprietario, sempre custodita in garage. € 16.000. Tel. 370 3708557.

ALFASUD 1300 SPRINT, 1978, molto bella e ben tenuta, pronta all' uso. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.

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 1800, 1974, prima serie, completa, da restaurare, più altra del 1980 cc 2000. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.

DUETTO, 1992, iscritta ASI, colore rosso, Km 141.000, collaudo regolare, targa e documenti originali, in ottimo stato. € 22.000. Tel. 338 3893699.

DUETTO (N° 11535), 1986, omologata ASI, motore 1.600 cc, colore rosso, interni in pelle nera, tutta originale, Km 76.000, revisioni regolari. € 13.000. Tel. 348 6464621. marinetta.bisi@gmail.com.

DUETTO 1.3 CODA TRONCA SPIDER, 1972, 4 posti, 1290cc, con capote beige, targhe nere Ancona, ASI, revisionata. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

GIULIA 1300 GT JUNIOR SCALINO, 1967, motore tipo AR0530 1.300cc, con certificato di rilevanza storica, disponibile video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

GIULIA 1300 TI, 1967, omologata ASI targa oro, vettura conservata in ottime condizioni, colore bianco con interni rossi, targhe e documenti originali. Prezzo e altre info a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. carrozzeriabaresi@tin.it. www.carrozzeriabaresi.com

GIULIA 1600 SPIDER, 1966, vettura da restauro, con documenti, ultima serie con freni a disco all'avantreno. Prezzo e altre info a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. carrozzeriabaresi@tin.it.

GIULIA SPRINT SPECIALE, 1964, omologata ASI, auto conservata, colore bianco, motore 121 1600 cc, rivista completamente di meccanica e ciclistica, affidabile, targhe e libretto originali da passaggio. € 109.000. Tel. 335 1266353. info@calzaturificioisola.it.

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 2.0 TI (TURISMO INTERNAZIONALE, 04/1983, targhe (sv 27...) originali dell'epoca, un'unico proprietario utilizzatore e due collezionisti. € 12.900. Tel. 348 5503882.

GIULIETTA SPIDER, 1956, ASI, colore rosso, prima serie, telaio 00689, documenti in regola, ottimo stato, colore acqua di fonte. € 100.000. Tel. 338 3893699.

GIULIETTA SPRINT, 1965, 5 marce, targhe nere. Visibile a Brescia. € 53.800. Tel. 328-2454909. info@cristianoluzzago.it.

GT 1600, 1972, omologata ASI, documenti originali, motore nuovo, ottima vettura in perfetto stato. € 35.000. Tel. 338 3893699. pierinogabana@gmail.com.

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.

MONTREAL, 1973, auto perfetta di meccanica e carrozzeria, colore oro metallizzato, interni in pelle beige, targhe e libretti originali, qualsiasi prova. € 70.000. Tel. 339 6076316.

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

TAXI INGLESE, 1967, autovettura in buone condizioni. € 4.500. Tel. 347 5963339.

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.

SPRITE MK3, 1966, 1275 cc, guida a sinistra, video al nostro sito. Abbiamo anche una AH Frogeye in fase di ripristino. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.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.

A112 ELITE, 1982, omologata ASI, Km 50.000, 35 Kw, 48 cv, alimentazione a benzina, interni originali, motore perfetto, carrozzeria allo stato originale, quinta serie, tenuta sempre in garage. € 4.000. Tel. 338 3939767. corrado.tassone@alice.it.

A112 JUNIOR, 1984, perfetta, storica, sempre in garage, prezzo dopo visione. Valuto anche la permuta con A112 Abarth con eventuale conguaglio. No perditempo. Tel. 335 8212442. fiore@studioraimo.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 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.

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

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*

Gli splendidi restauri della Carrozzeria "2000" Autofficina

Via delle Confina di Fucecchio, 4 - 56029 Santa Croce sull'Arno (PI)

Tel. 0571 30597

335 7125791

info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it

BENTLEY

MULSANNE, 1980, motore 6.750cc, targata italiana, iscritta all'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. € 13.500. Tel. 348 5503882.

520I E28 122CV, 07/1985, omologata 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.

520I E34 150CV, 01/1993, targhe (BO G3...) e documenti originali dell'epoca, ISCRITTA ASI CON CRSC, disponibile carpetta completa di libretto tagliandi con cronistoria tagliandi completa – PERFETTE CONDIZIONI. € 6.800. Tel. 348 5503882.

535 I (E34), 1988, omologata ASI targa oro, colore grigio, auto da vetrina, conservata, qualsiasi prova. € 14.900. Tel. 344 15903228. www.mdvracing.com

BUICK

SPECIAL, 1962, 3.500 cc, cambio automatico, gomme con fascia bianca, targata italiana ed è iscritta all'ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

CITROEN

2 CV CHARLESTON, bellissima, interni, meccanica e carrozzeria impeccabili. Collaudata di nuovo. No perditempo. € 10.000 non tratt. Tel. 0544 523012 - Cell. 3484451122.

2CV 6 CLUB, 07/1985, targa (PA 78...) originali dell'epoca, RESTAURO TOTALE, AUTO DA VETRINA, Iscritta ASI. € 11.500. Tel. 348 5503882.

COBRA

AC COBRA PILGRIM, solo 7300 km, condizioni pari al nuovo, visibile a Brescia. Tel. 328-2454909. info@cristianoluzzago.it.

DAIMLER

2500 V8 SALOON RHD, 1969, cambio aut., servosterzo, conservata molto bene, originale inglese .Vis. a Brescia. € 18.500. Tel. 328-2454909. info@cristianoluzzago.it.

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.

DAYTONA SPIDER, 1970, replica in alluminio e plexiglass su meccanica 8 V, targhe e documenti in regola, autovettura molto fedele esteticamente, ruote a raggi Borrani, no perditempo. Tel. 327 7930559.

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.

TESTAROSSA, 1991, vettura in buone condizioni. € 124.000. Tel. 333 9864463. dott.mario.germani@gmail.com.

FIAT

1100 ELR FURGONE, 1950, per passeggeri, funzionante, sverniciata, libretto e targa, radiata d'ufficio. € 26.500. Tel. 336 661353.

1100-103 58D, 1958, motore revisionato, da restaurare, fondi buoni, interni originali. € 4.500. Tel. 340 9002208.

1100-103 D, 1962, bellissima, più bella che nuova, documenti originali, volturabile, targa TO. € 5.200. Tel. 329 7460041.

1200, 1959, auto completa, da restauro totale, alcuni ricambi, colore bianco, mai ritoccata. € 8.000. Tel. 347 6480840.

124 SPECIAL T BIALBERO, 1971, tutta conservata originale, rilevanza storica, pronta per il passaggio. € 5.300. Tel. 339 8762750.

124 SPORT SPIDER, 1970, omologata ASI targa oro, colore bianco, capote nera, 1608 cc, taragata CA...., in buone condizioni, pronta all'uso. Invio foto se interessati. € 22.000. Tel. 329 4743277. nicola77@gmail.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 BIS TIPO 126AA43A, 08/1989, targhe (TO 82...) e documenti originali dell'epoca, UN SOLO PROPRIETARIO utilizzatore e due collezionisti, MANIACALMENTE CONSERVATA, DA VETRINA. € 4.800. Tel. 348 5503882.

127 I°SERIE, 1973, omologata ASI, solamente Km 45.000, unico proprietario, conservata, colore nocciola, collaudata 2020, come nuova, invio foto su richiesta. € 6.500 tratt. Tel. 339 7992280.

127 SUPER 5 SPEED 1050CC 50CV, 09/1982, targhe (SO 13..) e documenti originali dell'epoca - vettura d'epoca MANIACALMENTE CONSERVATA, una delle vetture FIAT che hanno fatto la storia del marchio. € 4.500. Tel. 348 5503882.

130 COUPÈ, 1972, 2 esemplari completi, vetture da restauro parziale e da reimmatricolare, una automatica l'altra manuale. € 4.000 cadauno. Tel. 327 7930559.

130 COUPÉ BLU METALLIZZATO, 1973, bella macchina, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1400 B, 1956, documenti in regola, funzionante in tutto color blu. € 12.000. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

500 A, 1947, omologata ASI oro, colore amaranto/nero, motore, capote, interni, gomme e carrozzeria come nuovi, con accessori, qualsiasi prova, revisionato fino al 2021, targhe nere, proprietario da 30 anni. Solo se interessati. Prezzo a richiesta. Tel. 339 6573913.

500 A TOPOLINO BALESTRA LUNGA, 1936, 569cc, motore originale targhe nere Potenza, revisionata, eleggibile alla Mille Miglia; altre Topolino visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

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.

www.asimarket.it

CDR
DAL 1961 ABBIAMO
A CUORE I VOSTRI RADIATORI

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

CDR ITALIA OFFICIAL PARTNER KESSEL

CDR ITALIA - Via Pistoiese 763/L - 59100 Prato - Tel: +39 0574 620817 - info@cdritalia.it - www.cdritalia.it

ByMont
di Luigi Montani
Bologna
Restauri conservativi
in pelle per auto d'epoca e moderne

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

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

PARCO CODMA
Fano 29-30 MAGGIO 2021 Mostra Scambio
Auto Moto Ciclo
e Ricambi d'epoca

Vicinissimo al casello A14 uscita FANO
Ingresso visitatori 5€ - Ragazzi sino ai 14 anni Gratuito

Cell. 347 1844267 - Cell. 338 5944590
mostrascambiofano@gmail.com
www.museomotociclo.it

ORGANIZZATA DA:
CON IL PATROCINIO DI:

IN PRIMO PIANO

MGA ROADSTER

DISPONIBILI VARIE MGA ROADSTER GUIDA A SINISTRA DI DIVERSE ANNATE, SERIE E CILINDRATE, IN DIVERSE FASI DI LAVORAZIONE: DA RESTAURARE, LATTONATE O VERNICIATE.

PIÙ INFORMAZIONI SU RICHIESTA. AL NOSTRO SITO TROVATE UN VIDEO DI ESEMPIO DI NOSTRI RESTAURI DI MGA ROADSTER.

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

500 C TOPOLINO, 1950, capote in buone condizioni, funzionante, targhe nere CT, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

500 C TRASFORMABILE "TOPOLINO", 01/1951, targhe (PD 09...) e documenti originali dell'epoca, restauro totale, PERFETTISSIME CONDIZIONI. € 12.000. Tel. 348 5503882.

500 F, 1967, omologata ASI, colore blu standard, restauro totale nel 2020, percorsi solo Km 300 dagli interventi, documentazione fotografica, pneumatici nuovi Michelin. Prezzo adeguato alle condizioni della vettura. Tel. 339 5047702.

500 L 110 F, 05/1971, targhe (TO.....) e documenti originali dell'epoca, RESTAURO TOTALE ALTAMENTE PROFESSIONALE eseguito da artigiani esperti in vetture Fiat 500. € 9.300. Tel. 348 5503882.

500 L, 1972, bianca, auto in buonissime condizioni documenti e targhe originali. € 4.000. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

500 L, 1972, colore rosso, motore revisionato con pochi Km e funzionante, interni in ottime condizioni, carrozzeria da risanare solo per ricambi, senza documenti. € 800. Tel. 339 4070270. petrus@live.it.

500 L, 1972, omologata ASI targa oro, colore giallo ocra, Km 65.000, uniproprietario, targa e documenti originali. € 6.500. Tel. 338 7314491. carlomurolo@alice.it.

500 R, 1973, iscritta ASI, motore 600 cc, marciante, uso quotidiano, colore giallo senape, ottima di motore e carrozzeria (rifatti fondi e sotto porta), revisionata, buono stato generale. € 4.200 tratt. Tel. 328 8699726.

500 SPORTING, 1996, allestimento Abarth, pochi esemplari, colore giallo, iscritta al Reg. Fiat, con assetto, barra Duomi, volante Sparco, autoradio, vettura in splendide condizioni. € 7.400. Tel. 346 3045499.

600 (REPLICA ABARTH), 1964, auto molto bella, fedele all'originale, motore 112 elaborato G. Baistrocchi (Parma), 5 marce, come nuova, rifatta totalmente sia internamente che esternamente, bellissima. Prezzo trattabile dopo visione. Tel. 347 9375856. m.cristian90@gmail.com.

615, 1958, furgone, motore a benzina 4 cilindri, carrozzeria già risanata attualmente in primer, funzionante. Valuto permuta con Ferrari. € 85.000. Tel. 336 661353.

850, 1966, interno originale, colore rosso, targhe nere, buone condizioni generali. € 4.500. Tel. 340 9002208.

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 T 8 POSTI, 1973, 4 fari rotondi, colore azzurro con interni tabacco, restaurato, bellissimo, solo targhe originali, da reimmatricolare. € 9.000. Tel. 328 5481616.

BARCHETTA, 1997, molto bella, tettuccio nuovo, gomme nuove, pochi Km. € 8.500. Tel. 339 7122843.

BARCHETTA 1.8 130CV, TARGHE (BS...) E DOCUMENTI ORIGINALI – 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, 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. SUPERPREZZO. € 7.450. Tel. 348 5503882.

CINQUECENTO ED, 1994,, Km 46600, Unico proprietario, color verde acqua, auto in ottime condizioni di meccanica funzionante in ogni sua parte. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

COUPÈ 1800 CC 16V, 1998, Km 77.000, perfette condizioni, unico proprietario. € 8.000. Tel. 340 9002208.

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.

CROMA 2.0 I.E. TURBO CAT, 1994, colore nero metallizzato, interni in pelle nera con inserti in radica di noce, in ottime condizioni. Sempre tenuta in garage. Mai incidentata. € 5.000. Tel. 393 6388373.

DINO 2000 COUPÉ, 1974, pronta per la verniciatura, è incompleta, strumenti, motore e cambio non sono inclusi. Ulteriori info su richiesta. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

DINO SPIDER 2400, 1972, vettura originale italiana. Targhe nere e libretto verde dell'epoca. Pochi proprietari, in ottime condizioni originali. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.

Fabbrica Guarnizioni Auto Classiche & Sportive

Sangalli GUARNIZIONI 1943

www.sangalliguarnizioni.com

info@sangalliguarnizioni.com

Sangalli Guarnizioni s.a.s. - Via Matteotti 128 - 20041 Agrate Brianza (Mi) - Tel 039/6056388 - Fax 039/6056389

Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani

CLUB MOTORI D'EPOCA SENIGALLIA

RADUNO SULLE STRADE DELLE MILLE MIGLIA – 26 Luglio 2020

Come Club dopo tanto tempo, rinchiusi a causa del Covid, abbiamo pensato di fare cosa gradita ai nostri soci organizzando un piccolo giro per evadere dalla oppressione causata dal lockdown.
Organizzare tale evento ci sembrava una cosa semplice, abituati alla complessività degli eventi fatti negli scorsi anni ma tenendo conto di tutte le precauzioni dettate dalla normativa anticovid, la cosa non era così semplice.
Negli incontri per organizzare l'evento, all'interno del direttivo venne fuori l'idea di effettuare un raduno percorrendo il tragitto che la Mille Miglia aveva effettuato nel nostro territorio.
Ci mettemmo all'opera ed iniziammo a pensare come organizzare questo evento, tenendo conto di tutte le norme, alla fine tutti d'accordo, si stabilirono la data e le tappe del percorso, finendo con un raduno conviviale a base di pesce del nostro Mar Adriatico.
Il percorso prevedeva la partenza presso uno dei simboli più importanti della nostra Senigallia, cioè dal piazzale antistante la mitica Rotonda a Mare.
Come organizzatori, non si pensava, data la situazione da cui si proveniva, ad una affluenza molto numerosa ma ci stupimmo in quanto alle 9,30 del 26/7/2020, ora della partenza si sono presentati ben 110 veicoli storici fra auto e moto.
Essendo in piena stagione estiva, i turisti presenti si affollarono nel piazzale per ammirare i veicoli parcheggiati e fu così che la partenza prevista per le 9,30 fu data alle 10, in modo da dare la possibilità ai turisti di godere ed apprezzare i veicoli presenti.
Alla partenza, assieme al rombo dei nostri motori si aggiunse l'applauso di tutti i presenti.
Durante il percorso verso il paese di Castelleone di Suasa, sede dei reperti storici romani, la strada che si percorre è immersa nella bellissima campagna Marchigiana.
Arrivati in questo stupendo ed antico paese, gli abitanti si affollarono ai margini della strada per vedere il lungo corteo rombante.
La tappa successiva ci ha portato a Corinaldo, denominato dalla famosa rubrica televisiva, uno dei borghi più belli d'Italia, anche qui un bagno di folla ad applaudire il passaggio, di seguito il percorso ci ha portato agli antichi paesi di Monterado e Trecastelli, proseguendo raggiungiamo i castelli di Roncitelli e Scapezzano che furono dei capisaldi storici della campagna Senigalliese.
Finito il giro, tutti i partecipanti, si avviarono presso il paesino di Brugnetto, frazione di Senigallia, dove era allestito un grande tendone dove assistemmo alla Santa messa con la benedizione dei veicoli ed i partecipanti.
La giornata infine si è chiusa in bellezza degustando un ottimo pranzo a base di pesce preparato dalla famosa Osteria Baldini. Questo bellissimo giorno, non solo bello dal punto di visto del tempo ma anche bello per la partecipazione di tanti soci che ci hanno ringraziato per l'ottima organizzazione che da tanti è stato definito il Raduno anticovid.
Cogliamo l'occasione con questa pubblicazione, per salutare e augurare a tutti i soci un Buon Anno con la speranza che il 2021 sia per tutti migliore e che ci porti fuori da questa pandemia.

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

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 30 S, 1985, 652cc, iscritta al Registro Fiat Italiano con CRS, colore originale, sana, ben tenuta sia internamente che esternamente. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

PANDA YOUNG, 1999, 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.

TOPOLINO C, 1949, omologata ASI targa oro, vettura restaurata completamente, spesi € 21.000, come nuova, eleggibile Mille Miglia, visibile a Montichiari (BS). € 12.500. Tel. 335 6648387. geometrafrancodaini@gmail.com.

X 1/9, 1980, iscritta ASI, targa originale, azzurro metallizzato, ben conservata, manutenzione e riparazioni documentabili, tappezzeria rifatta, volante Nardi e cerchi Technocast dell'epoca, stesso proprietario da 22 anni, vis. a Caserta. Prezzo interessante. Tel. 335 6514400. osvaldo_telese@virgilio.it.

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.

FORD

GT 40 REPLICA, 1972, avenger fiberglass, già dato il fondo per verniciatura, interni da rifare e meccanica da controllare. € 8.000. Tel. 349 7317558.

MODELLO A, 1928, omologata ASI, cabrio, originale, ottimo stato, colore celeste e nero, perfettamente funzionante. € 45.000. Tel. 338 3893699.

SIERRA COSWORTH, 1988, omologata ASI, colore bianco, proprietario dal 1990, ottimo stato, circa Km 87.000. € 20.000. Tel. 389 1377011 solo SMS. strangolino.erm@libero.it.

TAUNUS SW 1.300, 1973, vettura in buono stato di vernice e motore, colore marrone. € 4.000. Tel. 340 3815400.

TRANSIT, 1978, buono di carrozzeria e motore. € 1.500. Tel. 340 3815400.

INNOCENTI

J5 BERLINA, 1972, omologata ASI targa oro, colore bianco, condizioni perfette, originale, doppie chiavi, libro tagliandi e manutenzione, molto sana. € 4.500. Tel. 327 7930559.

MINI COOPER MK III, 1971, omologata ASI targa oro, targhe originali, restaurata, colore blu con tetto panna, cerchi in lega, fari di profondità Tripmaster, ideale per regolarità. € 12.500. Tel. 347 0405045.

JAGUAR

420 BERLINA, 1967, colore bianco, interni rossi, targhe VA originali, completa, motore 4.200cc, guida a sinistra, aria condizionata, da restauro totale o per pezzi di ricambio. € 3.000. Tel. 328 5481616.

E TYPE 4200 COUPE' S2, 1969, totalmente restaurato, ruote da 7" in acciaio inox, marmitte inox, ammortizzatori speciali, gomme nuove, omologata asi targa oro, versione europea con 3 carburatori SU. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.

E TYPE SPIDER PRIMA SERIE 4.200CC, 1968, opalescent silver blue, pelle blu, restauro integrale perfetto, stupenda, da rodare. Tel. 349 7317558.

SS 100 SALOON 3.5 L, 1939, ASI targa oro, ottime condizioni, perfettamente funzionante e marciante, vincitrice concorsi d'eleganza, carroz. e mecc. ottime. € 50.000. Tel. 335 6042976. augusto.tucci@studiotucci-bg.com.

XJ SC 5300 V 12, 1988, targa originale italiana, 2 proprietari, full optional, visibile a Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

XJ6 4200 CC III° SERIE, 1986, omologata ASI targa oro, ultimo modello prodotto con radica totale, condizioni stupende, pari al nuovo, colore bianco, interni in pelle nera, doppie chiavi, Sovereign, full optional, libro tagliandi. € 10.500. Tel. 349 7317558.

XJS COUPÈ 3.600 CC, 1987, colore nero, pelle nera, libro tagliandi, gomme XWX nuove, stupenda, Km 80.000, meccanica eccellente. € 16.000. Tel. 349 7317558.

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 COUPÈ PININFARINA, 1962, colore bianco, sana, completa, da restaurare, targhe Roma in ferro originali. No perditempo. € 13.500. Tel. 347 6480840.

Appia Vignale Lusso, 1962, bicolore, da restauro completa. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

APRILIA "TRASFORMABILE", 1939, omologata ASI, fuoriserie Pininfarina, targhe originali, condizioni pari al nuovo. Prezzo adeguto alla sua importanza, rarità e condizione. Tel. 339 7080407.

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.

DELTA HF 4WD, 1986, iscritta ASI, tetto apribile, colore rosso Monza, da vetrina. € 35.000. Tel. 340 9002208.

FLAMINIA COUPÈ 2500, 1960, riverniciata a nuovo, colore rosso, funzionante, con documenti da passaggio. € 42.000. Tel. 336 661353.

FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2500CC, 1960, bicolore grigio, autovettura in buono stato originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAMINIA TOURING SUPERLEGGERA GT 2500, 1962, 3 carburatori, totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 98.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

FLAVIA COUPÈ 1.800 CC, 1963, colore grigio, interni in pelle beige, autovettura originalissima, funzionante, da restaurare ma sana e completa, proveniente da unica famiglia. € 9.800. Tel. 327 7930559.

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.

FULVIA ZAGATO 1.3 S, 1971, omologata ASI-FIVA-CSAI 2° livello, auto completamente rifatta di carrozzeria, meccanica e ciclistica, colore rosso, interni neri, 5 cerchi Cromodora, radio d'epoca, qualsiasi prova, visibile a Verona. € 39.000 tratt. Tel. 347 1435133. l.olivieri42@yahoo.it.

THEMA TURBO I.E., 1987, colore grigio metallizzato, revisionata, doppio treno di gomme, motore e turbo rinnovati, originali Lancia. € 3.500. Tel. 346 6397613 (whatsapp). info@avvocatomantovani.it.

LAND ROVER

RANGE ROVER 2.5 TD, 1999, omologata ASI, colore verde inglese metallizzato, interni in velluto grigio, doppio treno completo di ruote in lega estive e invernali, Km 137.000, sospensioni modificate, radio con CD e navigazione originali, bellissima, condizioni introvabili. € 7.800. Tel. 348 5182377.

RANGE ROVER 3.900 SE VOGUE, 1990, verde metallizzato, pelle grigia, 5 porte, GPL, 8 V, Km 120.000, manuale originale, molto in ordine. € 9.500. Tel. 328 5481616.

MASERATI

4200 SPIDER CAMBIO CORSA, uniproprietario con 33.000 km originali, condizioni pari al nuovo, visibile a Brescia. € 39.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

BITURBO 2.500 CC, 1984, automobile in ottimo stato, Km 120.000, ben tenuta, sempre in garage. Valuto la migliore offerta. € 9.000. Tel. 349 5260719.

BITURBO SI, 1987, autovettura in condizioni da concorso, con Km 27.000 reali e dimostrabili, nessun lavoro da fare, targa originale MI....., colore argento metallizzato. Visibile a Pavia. € 12.000. Tel. 347 2366050.

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.

MERCEDES

170 DA, 1951, ASI targa oro, immatricolato in Italia, unico, da vetrina, solo per amatori e competenti. Prezzo da concordare. Tel. 338 7314491. carlomurolo@alice.it.

200 (W124), 1986, colore bianco, interni blu, Km 113.000, revisionata agosto 2020, gommata nuova, unico proprietario, mai incidentata, sempre in garage. € 4.000. Tel. 339 2033863. sacchetti.clara@gmail.com.

200 E VERSIONE SPORTLINE (W124), 1992, berlina, colore bianco, costruzione 1991 confermato da CRS, impianto GPL montato da poco, aria condizionata, molto bella, super tagliandata. € 2.900. Tel. 389 1158815. www.mdvracing.com

220 D/8 (115.110), 04/1972, auto perfettamente conservata in garage, colore blu, carrozzeria perfetta, meccanica revisionata, certificato di proprietà 1972, da reimmatricolare, unico proprietario. Prezzo affare. Visibile ad Osimo (AN). Tel. 335 1331421. stefano.carpera@gmail.com.

250 SL, 1967, targa italiana, auto in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

260 E SPECIALE, 1986, omologata ASI, Km 125.000, solo 293 esemplari, ottimo stato, ben tenuta, full optional. Valuto la migliore offerta. € 10.000. Tel. 349 5260719.

www.asimarket.it

IN PRIMO PIANO

LANCIA AURELIA B24 S GT 2500 CONVERTIBILE, 05/1958

Targhe (VI 07...) e doc.orig. dell'epoca. EVENTUALMENTE DISPONIBILE HARD TOP - COPIA REG. DI PROD. LANCIA CON TUTTI I DATI RELATIVI ALLA PROD. DELLA VETTURA: TELAIO B24S 1563 – MOTORE B24 NR 1681 – SCOCCA 00529S – PROP. DIFFERENZIALE 1154 – SOSPENSIONE ANTERIORE 388. **RESTAURO MANIACALE COMPLETO**

€ 340.000

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

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.it.

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.

PONTON 219, 1957, iscritta ASI, omologata 6 posti, 5 porte, carrozzeria berlina limousine luxury class, unico proprietario negli ultimi 50 anni. € 36.000. Tel. 329 2174068. emazzaglia@yahoo.com.

SL 280 V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft+hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. € 110. Tel. 333 3547372.

MG

A 1500 COUPE', 1957, totalmente restaurata ai MASSIMI LIVELLI. Visibile a Brescia. € 34.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

A TWIN CAM ROADSTER, 1959, sempre stata italiana, molto bella, targhe originali. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.

TD, 1951, auto perfetta, da collezione, avviamento anche con manovella, sempre tenuta maniacalmente, usata solo per raduni e passeggio. € 38.000. Tel. 338 8922064. tolminogennari@gmail.com.

TF 1250, 1954, totalmente restaurato, perfetto in tutti i dettagli, completo di short tonneau cover, pronta da usare. Visibile a Brescia. € 39.800 tratt. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

MORGAN

4/4 2 POSTI, 1969, omologata ASI targa oro, motore 1600 cc Ford, panchetta, stupenda, pari a nuova, colore panna, visibile a Genova, vera auto da collezione. Valuto permute di mio interesse. € 29.000. Tel. 335 5604632.

PLUS 4, 1985, auto in ottime condizioni, colore rosso e interni in pelle nera, targhe italiane, rara versione con motore Fiat 2.000 cc. Prezzo e altre info a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. carrozzeriabaresi@tin.it. www.carrozzeriabaresi.com

OPEL

KADETT E 1.3 CC S 4 PORTE, 1988, iscritta ASI, colore grigio met., impianto GPL, ottimamente conservata, sempre in box, tagliandata e revisionata fino al 2022, compreso numerose parti di ricambio di carrozzeria e meccanica, uniproprietario e collezionista. Invio foto a richiesta. € 2.500 tratt. Tel. 338 4824100 - 011 344555.

PEUGEOT

205 1900 CC CTI CABRIO, 1998, con CRS, pronta da passaggio, Km 93.000, no perditempo. € 13.000 non tratt. Tel. 349 5842859.

PORSCHE

356 B S 75 CV, 1963, totalmente restaurato, omologato ASI, motore in rodaggio, gomme nuove, super accessoriata, perfetta e pronta da usare, equipaggiata con tutta la strumentazione di bordo per le gare di regolarità. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328-2454909. info@cristianoluzzago.it.

356 B T5 COUPÉ, 1961, autovettura da restauro, completa di documenti. Prezzo a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. carrozzeriabaresi@tin.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 S 2000, 1967, scocca relitto con mozzi ruote, ponte e ciclistica, numeri visibili originali. No perditempo. € 8.000. Tel. 328 5481616.

IN PRIMO PIANO

ABARTH 1000 TCR (TURISMO COMPETIZIONE RADIALE) (210), 04/1968

Vettura dotata del rarissimo e preziosissimo motore ABARTH 1000 RADIALE con carburatori WEBER 40 a doppio corpo completamente revisionato e rimesso a nuovo, ancora da rodare.

SOSPENSIONI PENDOLARI - IL SOGNO DI OGNI VERO APPASSIONATO E COLLEZIONISTA ABARTH

TRATTATIVA RISERVATA

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

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: 10/11 APRILE 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.

BUSTO ARSIZIO - VA - Moto Club Anni '70 - **MOSTRA SCAMBIO - AUTO BICI MOTO D'EPOCA E RICAMBI: 6/7 MARZO 2021** - MALPENSA FIERE - Espozizione 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/OTTOBRE 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: DATA DA DESTINARSI** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 metri dal casello Cesena Nord della A14.

FANO - PU - MOTORIUS - Presso PARCO CODMA - Tel. 347 1844267 / 338 5944590 - www.museomotociclo.it - mostrascambiofano@gmail.com. **MOSTRACAMBIO AUTO MOTO CICLI D'EPOCA - RICAMBI - AUTOMOBILIA: 29/30 MAGGIO 2021** - CENTRO TURISTICO BALNEARE - GASTRONOMIA ITTICA

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: 26/27/28 MARZO 2021** - 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 AUTOMOBILI E MOTOCICLI 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.

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).

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.

914 2000 CC 4 CILINDRI, 1974, colre bianco, autovettura completa, da facile restauro, sana, aria condizionata, mai ritoccata. € 8.300. Tel. 347 6480840.

964, 1989, condizioni stupende, vettura appena tagliandata, 11.000 euro di fatture lavori, visibile a Brescia. € 59.800. 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

R25 2.0 TX, 1992,, omologata ASI, Km 104.500, carrozzeria in ottime condizioni, interni conservati molto bene, colore verde scuro, interni in velluto. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

R5 1.1 TL, 1982, colore blu, interni neri e blu, auto in ottime condizioni di meccanica, solamente 65.000 Km. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

ROVER

216 COUPÈ, 1994, ASI targa oro, Km 62200, ottimo stato, blu tahiti, conservata, mot. HONDA cv122, 200 km/h, antifurto, scad.rev.9/2021. Sostituito: cuffie giunti, pompe freni/acqua, filtro olio/benzina, olio motore, liq.raffreddam., cinghia/cusc. distrib., 4 pneum. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

SAAB

900 2.0 16V TURBO, 1995, 3 porte, possibilità ASI, solo 112.000 Km, color verde, interni in pelle nera, tetto apribile, clima automatico, molto bella. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

900 2.0 TURBO SE CABRIO, 1994, omologata ASI targa oro, colore blu metallizzato, capote blu con frangivento, interni in pelle nera, turbina e capote perfette, stereo Clarion originale, catalizzata. € 6.900. Tel. 347 4897247.

900 NG CABRIO TURBO, 1997, omologata ASI, colore grigio, interni in pelle nera, versione Aero serie limitata "Talladega", gancio traino, revisionata e tagliandata, la capote funziona solo manualmente, sempre in garage, usata solo il fine settimana. € 4.500 tratt. Tel. 389 1158815. matteodivito@gmail.com. www.mdvracing.com

900 TURBO SE CABRIOLET, 1995, unico proprietario, autovettura in condizioni estetiche e di meccanica ottime, colore blu con capote blu, interni in pelle nera, Km 143.000, full optional. € 10.000 non tratt. Tel. 339 8790201. enricodimambro2@gmail.com.

94 4V, 1978, colore nero, meccanica perfetta, interni belli, originali, carrozzeria da ripristinare, documenti ok. € 4.800. Tel. 347 6480840.

TRIUMPH

TR 3 BOCCA STRETTA, 1958, vettura da restauro, ottima base, equipaggiata di overdrive, cerchi a raggi, freni a disco all'avantreno. Prezzo e altre info a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. carrozzeriabaresi@tin.it. www.carrozzeriabaresi.com

TR 6, 1973, omologata ASI targa oro, auto in perfette condizioni, colore mollare, disponibile a qualsiasi prova. € 20.500. Tel. 339 1406080.

TR3A, 1960, OMOLOGATA ASI, splendida, medesimo proprietario in 25 anni, ruote a raggi cromate, portapacchi, interni in pelle, tonneau cover e altri accesssori, molto bella e pronta da usare. Visibile a Brescia. € 36.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.

TR4, 1962, 2.138 cc, con Surrey top, targata, omologata ASI oro, restaurata dai precedenti proprietari, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

TR4 PRIMA SERIE, 1965, ASI targa ORO, totalmente restaurato, motore con testata in alluminio e sedi valvole per benzina verde, ruote a raggi cromate, marmitta acciaio, gommata nuova, interni in pelle, visibile a Brescia. € 35.800. Tel. 328-2454909. info@cristianoluzzago.it.

TR6 (ECCEZIONALE RESTAURO TOT. RECENTE), 1973, 3 carburatori Weber, ammort. e sosp. speciali, cerchi MiniLite, molto performante, spesi il doppio della cifra richiesta, vasta docum. dei lavori eseguiti, targhe e doc. orig., certificato British Heritage, superaccessoriata, sempre stata in Italia. € 29.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.

VOLKSWAGEN

GOLF CABRIO MK1, 1989, omologata ASI, restauro completo, colore grigio metallizzato, capote nera, impianto a metano, 1.600 cc, versione sportline, cerchi in lega da 15", impianto a metano, motore nuovo, valuto possibili permute. A richiesta invio foto. € 8.500. Tel. 339 7992280.

T3 CARAVELLE GL, 1988, colore blu metallizzato, TD 1.600 cc, in buone condizioni di meccanica e carrozzeria, Km 200.000 circa. € 5.500. Tel. 347 6219742. toscanorinaldo@libero.it.

ALTRE MARCHE

AUTOUNION DKW F91/4 MUNGA, 1960, omologata ASI, esente bollo dal 1991, verde Nato, capote originale nuova più altra replica, inoltre tutti gli accessori possibili (catene, triangoli, estrattori, lampada, ecc....). Foto su richiesta. Tel. 335 7503610.

Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani

www.asimarket.it

DE SANCTIS FORMULA 3, 1968, telaio 001. Appartenuta alla scuderia De Sanctis. Totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 69.800. Tel. 328-2454909. info@cristianoluzzago.it.

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.

SUMBEAM ALPINE, 1953, ottimo cabrio di produzione inglese, alquanto raro, soprattutto in Italia. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.

WOLSELEY HORNET SPECIAL, 1934, 1.217 cc, 6 cilindri, interni nuovi, 12 V, 4 marce, freni idraulici, completa di finestrini, revisione al 2022. Tel. 327 7987172 ore serali.

AGRICOLI

FIAT 420 DT TRATTORE, 1982, buonissime condizioni, funzionante, motore Fiat 42 cv, 3 cilindri con idriguida, n°2 distributori idraulici, sollevatore con aratro Dondi 25, prima vernice, valuto scambio con Vespe di mio gradimento con eventuale conguaglio. € 5.800. Tel. 347 4286328.

FUORISTRADA

FIAT CAMPAGNOLA DIESEL, 1968, iscritta ASI, omologata autocarro 3 posti, in perfette condizioni, collaudata fino a gennaio 2022, per mancanza di spazio. € 7.500. Tel. 324 8695123.

JEEP CJ7 RENEGADE, 1987, omologata ASI, in ottime condizioni, bicolore giallo-nero, portellone posteriore apribile completamente, sedili posteriori reclinabili, 6 cilindri. € 16.000. Tel. 335 5363188. gianluhome@gmail.com.

SUZUKI SANTANA SJ410J CON SOFT TOP NERO, 05/1987, Targhe (BG 85.....) e documenti originali dell'epoca, vettura 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 AR 59 CAMPAGNOLA A, 1960, iscritta ASI, con documenti e meccanica in ordine, carrozzeria e copertura da rivedere. € 4.800. Tel. 338 2691092. pizzatipaolo@tiscali.it.

INNOCENTI LAMBRO 550 V (VOLANTE), 1969, ottime condizioni originali, funzionante, motore 200 cc, pportata Kg 550, targa PC....., libretto a pagine di prima immatricolazione, inoltre altro motocarro identico per ricambi. € 3.500. Tel. 347 4286328.

MOTO

AERMACCHI HD 350 SPRINT, 1971, esemplare unico, carrozzeria Sprint, motore TV originale della casa non modificato, cambio a 5 marce, restaurato professionalmente e totalmente, motore e telaio stesso numero. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

BIANCHI MT 61, 1962, omologata ASI, motociclo perfettamente funzionante, con documenti, restauro datato. € 2.800. Tel. 338 2691092. pizzatipaolo@tiscali.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.

CAGIVA LOW RIDER 125, 1984, nuova, resto di magazzino, Km 500, perfetta, iscritta FMI targa oro. € 3.500. Tel. 0523 896247.

CAGIVA ST 250, 1982, iscritta ASI, colore grigio metallizzato, Km 19.000, tutti pezzi originali, revisione giugno 2020, ruota anteriore e batteria di giugno 2020. Prezzo dopo visione. Tel. 348 6464621. marinetta.bisi@gmail.com.

DEMM ANDY 48 CC, 1980, con librettino, contachilometri, va benissimo, percorso meno di 3.000 Km, ottima occasione. € 590. Tel. 349 6844119.

DUCATI 900 SS DESMO, 1978, veicolo d'interesse storico e collezionistico, iscritta al registro FMI, dichiarazione Ducati Motor Holding SpA, in ottimo stato, documenti da passaggio. € 35.000. Tel. 338 2196606. nikmoffa@tin.it.

GARELLI VELOMOSQUITO 515, 1955, colore rosso originale, motore a tre marce, conservato, con libretto. € 590. Tel. 349 6844119.

GILERA 300 EXTRA, 1963, motociclo in buono stato, volturabile. € 2.200. Tel. 340 3815400.

GILERA 500 LE - HONDA, 1937, documentazione regolare, disponibile per qualsiasi prova, inoltre Honda 750 four del 1974 con Km 19.000. € 9.500. Tel. 339 7716279.

GILERA DIMOSTRAZIONE, 1954, motociclo senza targa, visibile a Milano. € 3.500. Tel. 333 75557285. bolide@virgilio.it.

GILERA GIUBILEO 175 EXTRASPORT, 1966, documenti originali e pronti per il passaggio, moto restaurata qualche anno fa e mai usata. € 4.000 tratt. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

HONDA 750 FOUR, 1974, ottime condizioni originali, motore 4 cilindri 750 cc, targa Venezia, da voltura, blu metallizzato, molto bella. € 8.300. Tel. 347 4286328.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI oro, ottimo stato, km.29.200, conservata, cc 395, blu/azzurro met., revisionata 7/2019, completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pasticche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

INNOCENTI LAMBRETTA 150 SPECIAL, 1962, colore bianco, conservata. € 5.000. Tel. 347 1595321 dopo le 21.00. studiorx.mangialardi@gmail.com.

ISOMOTO 125 III° SERIE, 1953, omologabile ASI, riverniciato con codice colore LeCler originale, montato conta chilometri con marchio ISO, provvisto di targa, libretto, foglio complementare e misura del P.R.A. dove risulta cancellata d'ufficio. Stupendo, da collezione. € 2.100. Tel. 349 6844119.

ITALJET CROSS ROAD, 1970, per bambino, conservato, originale, colore nero. € 600. Tel. 335 5315434.

LAMBRETTA 125 D, 1952, omologata ASI, restauro totale, documenti regolari € 4.000, inoltre Gilera 98 cc Giubileo del 1960, restauro totale, targa ASI, documenti regolari € 2.000. Tel. 059 549226.

LAMBRETTA 150 D, 1956, buonissime condizioni, funzionante, targa AL....., libretto a pagine di prima immatricolazione, da voltura. € 2.500. Tel. 347 4334828.

MALAGUTI 50 SPORT, 1963, con librettino, 3 marce a mano, conservato, sano, manubrio alto, motore Franco Morini 2 T, modello raro. € 380. Tel. 328 9152518.

MATCHLESS G3L, 1940, colore verde opaco militare, perfettamente funzionante, con documenti originali e targa d'epoca, iscritta al Registro Storico. € 6.000 non tratt. Tel. 340 6684751 - 0731 205742.

MINI TRIAL, 1980, motociclo in perfette condizioni, motore Minarelli P4 50 cc, più dispongo anche di un Malaguti Grizzly da restaurare. Tel. 366 9503340 no messaggi.

MOTO GUZZI 250 SPORT, 1952, restaurato, bello, con documenti da passaggio, targa d'epoca, il massimo d'accessori, vero affare. € 4.900. Tel. 328 9152518.

MOTO GUZZI AIRONE 250, 1950, colore blu, ex Carabinieri, volturabile. € 6.450. Tel. 340 3815400.

MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1951, targa Oro FMI, omologata motocarrozzetta, ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MOTO GUZZI ASTORE 500, 1949, motociclo restaurato e mai usato con documenti da voltura. € 15.000 poco tratt. Tel. 333 9813848 . frabarso16@gmail.com.

MOTO GUZZI GTV SIDECAR, 1947, restauro maniacale in ogni suo particolare. € 22.000. Tel. 335 5298925. bernardo.b@alice.it.

MOTO GUZZI LE MANS III, 1982, certificata ASI targa oro, colore bianco/nero, ottime condizioni, per inutilizzo. € 6.000. Tel. 349 1993843.

MOTO GUZZI SPORT 14, 1929, perfettamente restaurata e circolante, completa di targa e documenti originali. € 26.500. Tel. 339 6767270. pedavio@libero.it.

MOTO 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.

MOTO MORINI CORSARINO Z, 1965, omologato ASI, in ottime condizioni di carrozzeria e meccanica, con documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MOTO MORINI CORSARINO ZZ, 1970, sportivo, colore azzurro, funzionante con librettino, motore revisionato, conservato. € 1.000. Tel. 328 9152518.

MOTOBI 50 CC SCOOTER, anni '60, modello raro, conservato, originale, marciante, con librettino, da esposizione. € 300. Tel. 328 9152518.

MOTOBI CATRIA 175 LUSSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MV AGUSTA 83 CC "CHECCA", 1961, con targa, libretto, foglio complementare e visura (cancellato d'ufficio), motore a 4 tempi, revisionato, riverniciato, ruote rifatte con cerchi in alluminio, prodotti pochi esemplari. € 1.900 tratt. Tel. 349 6844119.

Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani

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

NIMBUS STANDARD, 1938, omologata ASI targa oro, perfetta, documenti regolari. € 12.000. Tel. 335 6468789.

PAGLIANTI MOSQUITO, 1958, bellissimo con motore a rullo 49 cc, funzionante. € 1.100 tratt. Tel. 331 2640840. stefanopoli1961@gmail.com.

PARILLA 125 2 TEMPI - COMPETIZIONE, 1951, motociclo senza documenti, visibile a Milano. € 2.000. Tel. 333 7557285. bolide@virgilio.it.

SUZUKI SV 650 S, 2000, omologata ASI, colore blu chiaro, impeccabile, Km 36.000, appena effettuato il check completo e tagliando, Foto su richiesta. € 4.000 non tratt. Tel. 339 8790201. enricodimambro2@gmail.com.

YAMAHA XT 600 - 43F, 1984, conservata, colore bianco-rosso, targa originale PR....., libretto originale, 3 proprietari, funzionante perfettamente, iscritta al registro storico FMI, invio foto su richiesta. € 2.500. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.

VARIE

ACCESSORI VARI, per Fiat 500 Suite del 1997 ruotino di scorta 135/70R13 € 25, crick/attrezzi € 40, catene da neve Cora € 40, frontali Sony CDX (unico, usato poco) € 25, custodia manuali uso/manut. ed assistenza € 30, più braccio metallo/sedile dumper ottimo € 50. Tel. 0185 939353.

ATTREZZATURE VARIE, rivolte ad autofficine, nuove ed usate, inoltre dispongo di ricambi per Alfa, Lancia, Fiat, Maserati anni '50, '60 e '70. Tel. 333 2476148.

AUTOMOBILINE ANNI 60/70, in blocco vari modelli di marca e dimensioni con scatola, telecomandate. Tel. 335 5315434.

AUTORADIO D'EPOCA, anni '50, '60, '70, '80, '90, 2000, Blaupunkt, Becker, Philips, Grundig, Autovox, Condor, Voxson, Stereo8, altoparlanti, consolle, antenne, anche elettriche, telefonare dopo le ore 18. Tel. 339 7704801. marcopirovano66@gmail.com.

CALESSE SPECIALE CABRIOLET, 1850, stile 1800, da un/due cavalli da tiro, capote in cuoio rifatta, in ottimo stato. A chi offre di più. € 12.000. Tel. 349 5260719.

CARBURATORI DELL'ORTO, modello DRLA40, dispongo di due pezzi, tutti in buonissime condizioni. € 350. Tel. 346 3045499.

CERCHI E PNEUMATICI, 4 cerchi in acciaio orig. VW 6Jx15 H2 a 18 fori aeraz. (diam. 36mm) produz. '10/'11, dotati 5 fori/bulloni fissaggio (interasse 6,6 cm) con foro moz. cent. 57 mm in buone condizioni a € 25 cadauno, più un treno di pneumatici 185/60R15 cond. 75% € 100. Tel. 0185 939353.

CERCHI OZ, dispongo di 4 pezzi misura 7x15 in lega, attacco Alfetta GTV, ecc..... Tel. 335 5393147.

CERCHI PER FIAT, dispongo di 4 cerchi a raggi misura 13x4,5, completi di mozzi e gallettoni attacco Fiat, più altri 4 già verniciati per Fiat 500 D. Tel. 339 5382578.

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.

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.

MODELLINI E TRENINI, 450 macchinine marca Dinky, Corgi, Politoys, Togi, Shuco, Mercury, di latta, inoltre 20 trenini. € 3.500. Tel. 333 7557285. bolide@virgilio.it.

MOTO GUZZI/INNOCENTI ERCOLE 500, '50/'60, 2 motori (1 con avviamento elettrico, carburatore MC 26 F.....), serbatoio e manubrio, inoltre carburatore SS 29 A per Falcone Sport, ricambi vari per Lambretta e motocarri derivati. Prezzi da concordare. Tel. 347 4286328.

MOTORINI AVVIAMENTO E DINAMO, '40/'50, regalo suddetti motorini e dinamo più altro materiale nuovo sempre di quegli anni. Tel. 349 1716194.

PER 500 F, dispongo di un motore per suddetta auto. Tel. 338 4084510.

PER ABARTH 850-1000, carburatore Weber 36 DCD7, in buonissime condizioni. € 550. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO 164, porte lato destro, cofano anteriore e posteriore in ottime condizioni. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO 1900 BERLINA 1°SERIE, dispongo di due vetri (anteriore e posteriore). € 400. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 75, dispongo di carburatori revisionati in perfette condizioni. € 400. Tel. 366 9503340.

PER ALFA ROMEO ALFETTA 2'500 GTV, 1984, 1 motore completo + cofano motore. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER ALFA ROMEO GIULIA GT 1300/1600, 1750 GT, dispongo di un motore per questi modelli. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER ALFA ROMEO GIULIA SUPER, 1965/'66, due paraurti anteriore e posteriore. € 400. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA, dispongo di un quadro completo strumenti, velocità Km/h 180, funzionante, pronto per il montaggio. € 150. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO GT SCALINO, '63-'70, dispongo di un cofano anteriore come nuovo. € 400. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO NUOVA GIULIA, 1973, dispongo di un conta chilometri. € 50. Tel. 338 9144434.

PER AUSTIN HEALEY SPRITE / MG, dispongo di quattro borchie ruote in buone condizioni a € 80, per MG un copiato indoro con logo MG di colore bianco misura media a € 160. Tel. 339 6226015. fpulella@libero.it.

PER BMW 2000 CS, dispongo di un motore più il cambio. Tel. 339 7492374.

PER CITROEN 2 CV, modelli da 1949 al 1953, 375-425, tipo A - AV 375, AZL, AZU 425 cc dal 1954 al 1957, libretto uso e manutenzione, riprodotto, testo in francese. € 20 comp. sped.. Tel. 338 3391744.

PER CITROEN DS E DS CABRIOLET, vendo ricambi nuovi e usati. Tel. 335 5945776.

PER CITROEN SM + MASERATI MERAK, dispongo di un motore per questi modelli. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

PER FIAT 1100 "BAULETTO", 1953, dispongo di un faro posteriore completo in ottimo stato. Invio foto su richiesta. € 60 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 1200 GRAN LUCE, dispongo di un motore e cambio serie 103 G e altro materiale usato. Tel. 339 1987696.

PER FIAT 131 DIESEL, dispongo di una testata tipo 8848 - 1342 - 5990529 e un'altra per 131 benzina tipo 131 - 1342 - 4030113 con valvole già spianata - 0,40. Tel. 347 9440642.

PER FIAT 241 DIESEL, dispongo di una testata in ghisa T210 - 2 - FST con valvole. Inoltre un'altra testata per Fiat 128 completa di albero a camme e bilancieri. Al miglior offerente. Tel. 347 9440642.

PER FIAT 500 F, dispongo di guarnizioni per giro vetri nuove. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 F O 126, dispongo di un motore con elaborazione stradale. € 4.000. Tel. 347 1864338.

PER FIAT 500 F/L, dispongo di motorini d'avviamento e dinamo revisionati, pari al nuovo. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 R - 126, dispongo di un motore 594 cc tipo 126A500D restaurato. € 750. Tel. 346 3045499.

PER FIAT 600 D, in blocco o singolarmente: un motore completo del tipo con doppio filtro olio, carburatore, spinterogeno, generatore, motorino d'avviamento, parti elettriche, cofano anteriore e posteriore, vetyri ed altro.... Tel. 347 1209641. properzi.giovanni@libero.it.

PER FIAT 850 COUPE', marmitta nuova più motore, cambio e molti ricambi usati. Tel. 339 1987696.

PER FIAT BALILLA 4 MARCE / FIAT 1100, dispongo di un cambio differenziale completo e albero di trasmissione a 530, più per Fiat 1100 un motore completo 1200 cc del 1963, cambio differenziale con semiassi a € 1.600, invio foto su richiesta. Tel. 349 3186007.

PER FIAT DINO 2'000CC COUPÉ / 2'400CC, Blocco e albero motore, Bielle, coppa olio, 2x testate, cambio 5 marce, cofano motore, baul, dischi freni + pinze freni, radiatore d'acqua (nuovo), paraurti. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT TOPOLINO A - B, un cerchio con bordo anni '36-'38, primissime serie con borchie (no saldature). € 100. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO B-C, ottimo motore più cambio, marciante, ok per qualsiasi prova. € 1.500. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO B-C, una testata nuova, revisionata con prova idraulica, completa di valvole, da montare. € 400. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER HONDA 125 NSR, '88/'92, dispongo di vari ricambi di ciclistica e telaio. Altre info dopo contatto. Tel. 051 471871. bruno1947b@libero.it.

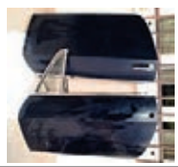
PER INNOCENTI A 40, catalogo parti di ricambio originale in buone condizioni. € 35. Tel. 338 3391744.

PER KAWASAKI H1A 3 CILINDRI 2T, dispongo di un serbatoio sano, senza ruggine, da verniciare, più altri per varie moto e modelli, sia giapponesi che italiani anni '70/'80. Tel. 366 9503340.

PER LANCIA APPIA III°SERIE, vettura con Km 80.000, dispongo di tutti i suoi ricambi usati. Tel. 339 1987696.

PER LANCIA FLAVIA VIGNALE CABRIO, 2x porte, 1x cofano motore, cofano baule. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER LANCIA FULVIA MONTECARLO, dispongo di due portiere, una completa di vetro e deflettore, l'altra manca il vetro, in ottimo stato, senza ruggine. € 300. Tel. 339 3963899. aerosculturamarrani@alice.it.



PER LANCIA FULVIA ZAGATO, prima serie, dispongo di una griglia ant. in acciaio cromato. Tel. 338 8630047.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO/ALFA ZAGATO, motorino elettrico apertura portellone posteriore. Tel. 338 8630047.

PER LANCIA HPE / ALFA ROMEO 147, 1 cerchi in lega (alluminio) originale Lancia, Made in Italy F.P.S. 5 1/2 J x 14 H2 34, e per 147 un'altro cerchio disegno a 5 triangoli grandi e 5 piccoli 46557982-HLI-165. Tel. 347 9440642.

PER MASERATI GHIBLI/CAMSI/INDY, dispongo di un cerchio ruota in buone condizioni. € 800. Tel. 338 9144434.

PER RANGE ROVER CLASSIC, modelli 3 e 5 porte, motore 3500 cc V8, dispongo di un libretto uso e manutenzione. € 60. Tel. 338 3391744.

PER SIMCA RALLY E 1100, dispongo di vario materiale compreso un motore e relativo cambio. Tel. 339 7492374.

PER SUZUKI 380 3 CILINDRI 2T, 1975, dispongo di un motore completo e funzionante, Km 22.000. Tel. 333 8758147.

PER VESPA E ALTRE MOTO, magnetizzo i volani scarichi di tutte le Vespe e tutte le altre moto con volano a 2/4/6 poli, sia con accensione a puntine che con accensione elettronica. A vostra disposizione per qualsiasi domanda. Tel. 348 7801727. maxyb@libero.it.

PER VETTURE OSCA, cambio a 5 marce con campana per motori Osca originale realizzata dai f.lli Maserati. Tel. 339 5382578.

PIAGGIO VESPA (MODELLO PER BAMBINI), anni '80, funzionante a batteria, conservata. Tel. 335 5315434.

SERBATOI MOTO, dispongo di 4 pezzi, uno per Malanca 125, uno per Cagiva 125 Dakar, Morini Dollaro 50 e Lambrettino 50 in blocco. € 120. Tel. 335 5315434.

VARIE, treni pneum. nuovi: 205/60R15 M&S € 200, 185/65R15 estivi € 150, coppia Michelin 215/75R16 furgone da carico € 100, per Vespone: mot. VN2M € 250, VNA1M € 500, mozzo ant. € 50, attacco pneum. € 20, base faro post. € 10, cassetto € 30, 3 serb. € 30 cad. Tel. 347 8473405 primo contatto sms.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCO

ABARTH OT 1000 SPIDER, 1966, con carrozzeria 850 Bertone prima serie. Tel. 03331803796. beppe.robasto@tiscali.it.

FIAT 600 GRANLUCE VIOTTI, anche da restaurare purché completa con documenti. Prezzo adeguato alle condizioni. Tel. 333 8362492. roberto600viotti@gmail.com.

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

LMX SIREX 2300, auto completa o parti di ricambio di carrozzeria e di meccanica. Tel. 335 6919403.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO E TRENINI, Politoys, Mebetoys, Mercury, Icis, Spoton, Dinky, Corgy e trenini elettrici Rivarossi, Conti, Pocher locomotori. Tel. 333 8970295.

PER FIAT STEYR - PUCH 650 TR, 1962, cerco materiale e/o collaboratoriper redazione libro sulla storia della FIAT STEYR - PUCH 500/650. Tel. 335 6369698. giacinti.roberto@gmail.com.

PER ROLLS ROYCE 25/30 HP, 1938, testata motore in buone/ottime condizioni. Tel. 333 7869893. e.tiozzo@geolog.it.

TRENINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercury, Schuco, Ingap, etc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

SONO DISPONIBILI
I *COFANETTI UFFICIALI* DE La Manovella
PER RACCOGLIERE
I 12 NUMERI DELL'ANNO E CUSTODIRE
LE VOSTRE COLLEZIONI.
PER ACQUISTI E INFORMAZIONI,
CONTATTATE IL NUMERO 011 0133124

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 RICEVUTA DI PAGAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDOLA PUBBLICAZIONE, EVENTUALE FOTOGRAFIA E COPIA DELLA TESSERA ASI. 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 via e-mail all'indirizzo info@grafart.it, oppure via posta a Graf Art s.r.l. – V.le delle Industrie 30 -10078 Venaria (TO), accompagnate dalla ricevuta del versamento su conto corrente o dall'assegno. 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.
Prezzo cofanetto 10 € **+ 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

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

COVERCAR AUTHENTICITY 45 YEARS

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

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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI

GAMMA COLORI PIPING

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

COPPA 1924 DELLA PERUGINA

21-23 maggio 2021

dal 1907 PERUGINA PERUGIA

Manovella d'Oro dal 2012 al 2018

Glasurit

AXA

dolcissimemozioni

IRON MOTORS CLASSIC CARS

EBERHARD & CO.

mediolanum BANCA controllo interno a te
Ufficio dei Promotori Finanziari di Perugia

VICTORINOX

cdp 100 Concessionaria De Pol

SERVICE

SUSA TRASPORTI SPEDIZIONI

CAMEP Club Auto e Moto d'Epoca Perugino **Iscrizioni** e **informazioni**: **www.coppadellaperugina.com** info@coppadellaperugina.com tel / fax **075 36000**