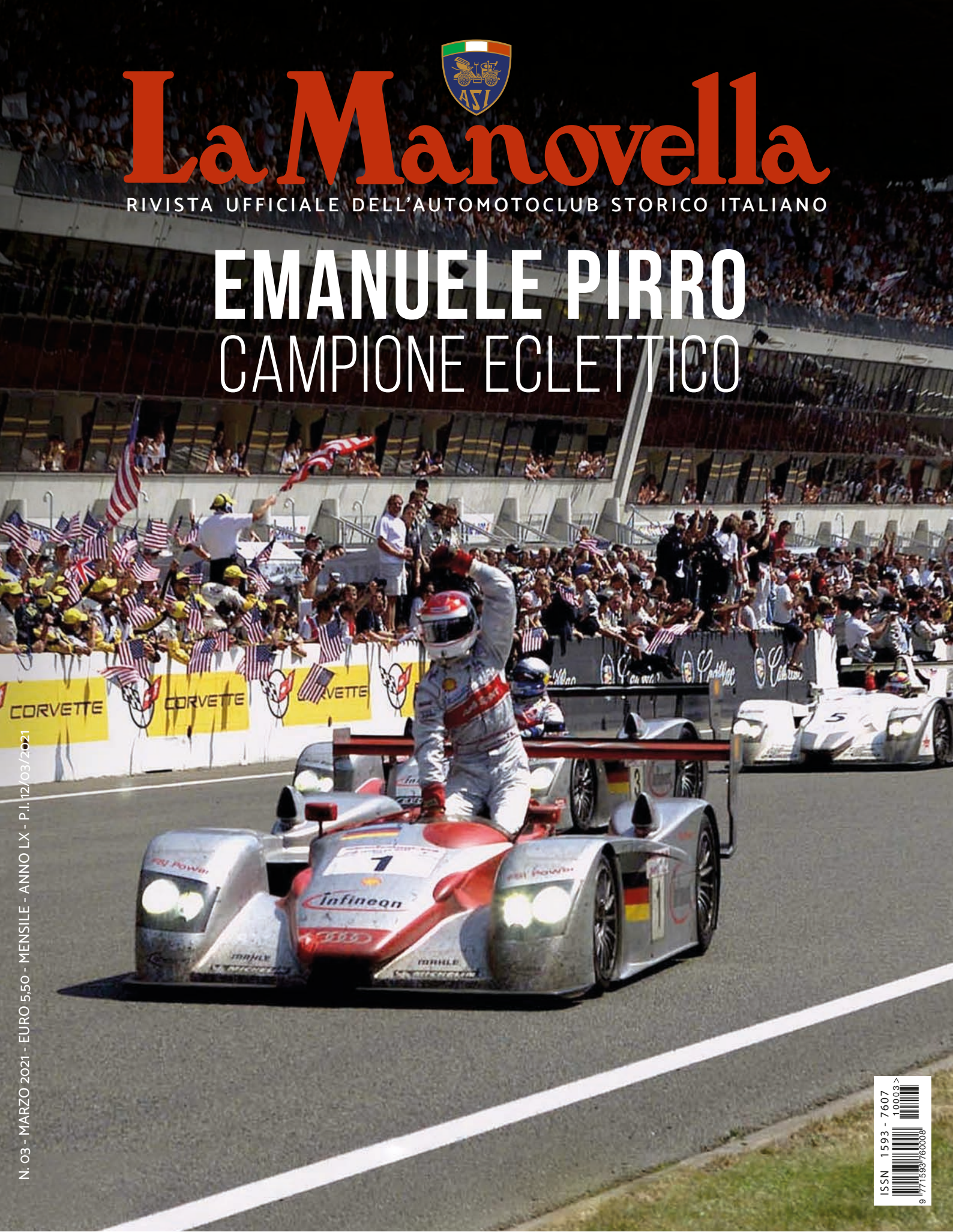
La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

EMANUELE PIRRO
CAMPIONE ECLETTICO



N. 03 - MARZO 2021 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LX - P.I. 12/03/2021

ISSN 1593 - 7607

COPPA DELLA PERUGINA 1924

Made in Perugia

21-23 maggio 2021

dal 1907 PERUGINA PERUGIA

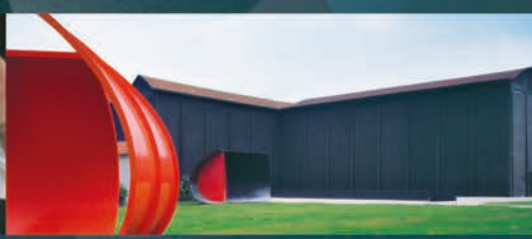
Manovella d'Oro dal 2012 al 2019

Glasurit

AXA

CIRCUITO TRICOLORE

dolcissimemozioni



IRON MOTORS CLASSIC CARS

EBERHARD & CO

mediolanum BANCA costruita intorno a te
Ufficio dei Promotori Finanziari di Perugia

VICTORINOX

cdp 100 Concessionaria De Poi

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**

IN QUESTO **NUMERO**

N° 03 - MARZO 2021 La Manovella

FOTO DI COPERTINA

24 EMANUELE PIRRO
Campione, non solo in pista
di Roberto Valentini,

OGGI COME IERI
C-Type, un mito che continua
di Luca Marconetti **34**

40 STORIA E COSTUME
A.G.A. fine di un'illusione
di Elvio Deganello

54 YAMAHA XS650
Due cilindri a quattro tempi per i tre diapason
di Matteo Comoglio

48 LAMBRETTA 250
Innocenti: non solo scooter
di Franco Daudo

62 ALFA TURBODELTA
Giovanili turbamenti
di Luca Marconetti

IL PERSONAGGIO
Piero Dusio, l'indomito
di Massimo Grandi, Lorenzo Morello, Rino Rao **74**

NEWS

EDITORIALE *di Roberto Valentini* **03**
Tra incertezza ed entusiasmo

LETTERA DEL PRESIDENTE *di Alberto Scuro* **05**
Quei milioni di vecchie carrette
che non abbiamo mai visto...

ASIPRESS **08**
Notizie dall'ASI

ATTUALITÀ
Quando il lavoro di una vita diventa un museo **14**
di Danilo Castellarin

FENOMENO CONTINUATION **38**
Vorrei incontrarti fra cent'anni

AUDI QUATTRO E SPORT QUATTRO STRADALI **70**
Velocità, sicurezza, funzionalità
di Luca Marconetti

PUCCINI E I MOTORI **82**
La velocità in terra e in mare
secondo Giacomo Puccini - *di Pietro Maria Gibellini*

IL TESTIMONE **88**
Fiat Abarth: la svolta pistaiola abortita
di Sergio Limone

MEZZI COMMERCIALI **92**
Volkswagen LT, robustezza per pesi importanti
di Luca Marconetti

MEZZI AGRICOLI **96**
Fiat 80 R: maturità con lode

VITA DI CLUB **100**
Il CVSP alla Dakar Classic

IN LIBRERIA **103**

ANTICIPAZIONI E CALENDARIO **104**

ASSICURIAMO LA TUA STORIA

DA SEMPRE **L'UNICA** CONVENZIONE ASSICURATIVA ASI,
DA OGGI CON NUOVI VANTAGGI PER I TESSERATI

QUOTAZIONI SU

WWW.PERTESICURO.COM

ESEMPI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

NORD	1 mezzo di qualsiasi anno con Certificato d'identità **100€**	1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI **110€**	1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 1995 e il 1979 con iscrizione ASI **191€**	1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 2001 e il 1996 con iscrizione ASI **A PARTIRE DA 250€**
CENTRO	1 mezzo di qualsiasi anno con Certificato d'identità **110€**	1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI **120€**	1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 1995 e il 1979 con iscrizione ASI **217€**	1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 2001 e il 1996 con iscrizione ASI **A PARTIRE DA 260€**
SUD	1 mezzo di qualsiasi anno con Certificato d'identità **120€**	1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI **130€**	1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 1995 e il 1979 con iscrizione ASI **227€**	1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 2001 e il 1996 con iscrizione ASI **A PARTIRE DA 270€**

**LA POLIZZA PUÒ COPRIRE FINO A 50 MEZZI APPARTENENTI ALLO STESSO NUCLEO FAMILIARE*

La garanzia del mese

PARTECIPAZIONE A GARE DI REGOLARITÀ

Puoi pensare solo al cronometro, questo prodotto assicurativo è uno dei pochi che ti copre anche durante le gare di regolarità.

Tutte le garanzie prestate da TUA Assicurazione SPA

RCA – INCENDIO PRIMO FUOCO – TUTELA LEGALE – RIMBORSO TRAINO INFORTUNI CONDUCENTE – GUIDA LIBERA PER MAGGIORI DI 25 ANNI

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 S.r.l. 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

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.
Il Cliente prima della sottoscrizione della polizza deve prendere visione delle norme di accesso al prodotto e deve leggere attentamente il set informativo disponibile presso l'agenzia Per Te Srl e sul sito www.pertesicuro.com

La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

Comitato Editoriale
Danilo Castellarin
Franco Daudo
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, Marconetti, Comoglio, Deganello, Daudo, Gastaldi, Castellarin, Rao, Morello, Pirro, Audi, Vw, Limone, Gibellini, JDHT, Jaguar Works, Ason Martin Works

Hanno collaborato
Umberto Anerdi,
Danilo Castellarin, Matteo Comoglio, Franco Daudo,
Elvio Deganello, Luca Gastaldi,
Pietro Maria Gibellini, Massimo Grandi, Pierluigi Griffa,
Sergio Limone, Luca Marconetti,
Lorenzo Morello, Rino Rao

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

Stampa:
GRAFICA VENETA S.p.a.
Via 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 INCERTEZZA ED ENTUSIASMO

Mi capita spesso di parlare - in questo periodo solo attraverso il telefono - con molti presidenti di Club e nei loro discorsi di questi giorni traspaiono contemporaneamente incertezza ed entusiasmo. L'incertezza è legata ovviamente alle problematiche legate alle misure di contenimento della pandemia, che costringono a ridurre il lavoro delle segreterie e limitare l'apertura agli appuntamenti. Dall'altra la voglia di ripartire, di trovare soluzioni temporanee per proseguire comunque l'attività.

Molti Club si sono ritrovati ad inventarsi il modo di contattare direttamente i tesserati con telefonate ed e-mail per ricordare di rinnovare l'associazione. In passato per molti era prassi farlo in occasione degli auguri di fine anno o alle fiere. E comunque, pur con queste difficoltà, il tesseramento 2021 non sta mostrando le criticità che molti paventavano.

Per alcuni sodalizi questo periodo di attività rallentata sta diventando un momento di riflessioni e decisioni importanti. C'è chi valuta un cambiamento di sede, puntando su una ripresa nella quale sarà importante riprendere tutti gli aspetti sociali tipici di un'associazione, prevedendo comunque un futuro nel quale la componente digitale sarà essenziale nell'espletamento più rapido delle pratiche. Molti hanno incrementato le loro biblioteche, sfruttando anche la produzione dei libri di ASI Service, mettendola a disposizione dei loro associati. La pandemia ha costretto tutti a valutare diversamente gli atteggiamenti, ad adattarci a modalità meno spontanee e naturali. Le riunioni svolte in modalità web sono state e sono tutt'ora una necessità, ma presentano comunque dei limiti.

Le maggiori perplessità espresse riguardano l'organizzazione delle manifestazioni. È volontà di molti cercare comunque di riproporle in una nuova formula, che rispetti le norme di sicurezza consentendo comunque di riportare sulla strada i nostri veicoli. La speranza è legata al futuro, a come la pandemia sarà ridotta in seguito alla progressiva vaccinazione della popolazione. A tal proposito la "task force dei medici di ASI solidale" promuove la campagna di sensibilizzazione legata proprio alla vaccinazione.

Si avverte comunque una gran voglia di ripartire e, anche se non sarà possibile nel breve periodo tornare alle consuetudini precedenti la pandemia, i Club si stanno organizzando per affrontare al meglio questo periodo di transizione.

Roberto Valentini

MARTINI RACING

sparco®

THE LEGEND IS BACK

DISCOVER THE HERITAGE COLLECTION

#IAMSPARCO

SPARCO-OFFICIAL.COM

QUEI MILIONI DI VECCHIE CARRETTE **CHE NON ABBIAMO MAI VISTO...**

Sono passati due anni da quando la Legge di Bilancio 2019 ha introdotto benefici fiscali per i veicoli storici ventennali (anzianità tra i 20 ed i 29 anni). Un risultato per il quale ASI aveva lavorato a lungo. Voglio ricordare che la prima firmataria dell'emendamento era stata la Senatrice Cinzia Bonfrisco, da sempre vicina al nostro movimento, che l'Onorevole Massimo Garavaglia, attuale Ministro del Turismo, era allora viceministro all'economia e si era dimostrato molto attento alle problematiche del motorismo storico e che la Presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati, nel settembre 2018 ci aveva consentito di organizzare presso la Sala Koch del Senato stesso il Convegno "Il futuro del motorismo storico".

Per usufruire del 50% di esenzione sulla tassa di possesso, nella legge era stata introdotta la necessità di registrare il CRS - Certificato di Rilevanza Storica - sulla carta di circolazione, con l'obiettivo di monitorare con grande precisione il volume del parco veicolare storico circolante in collaborazione con la Motorizzazione.

Bene, ora che sono passati 24 mesi dalla sua introduzione e che il provvedimento è da considerarsi andato a regime quali risultati abbiamo visto?

In base ai dati ufficiali della Motorizzazione, al 31 dicembre 2020 risultano circolanti in Italia 55.845.809 veicoli dei quali 6.713.950 di età compresa tra i 20 ed i 29 anni. Di questi 6.713.950 quanti sono quelli in possesso di un CRS registrato alla Motorizzazione e che quindi possono accedere alla tutela fiscale che prevede il pagamento del bollo al 50%? Sono 68.795 e cioè l'1,02% del parco circolante "ventennale" e lo 0,1% del parco circolante totale.

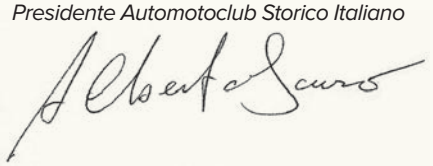
È un numero basso, una percentuale molto contenuta e ininfluente rispetto al gettito nazionale. Il parco dei veicoli storici è - e resterà - limitato anche a fronte di questa agevolazione fiscale che ha contribuito a bloccare l'emorragia di veicoli che, depauperando il nostro patrimonio storico, venivano venduti all'estero anche a causa di questa incidenza fiscale.

I detrattori che hanno ripetutamente paventato il rischio che milioni di vecchie carrette ultraventennali munite di Certificato di Rilevanza Storica avrebbero invaso le città italiane inquinandole e mettendo a repentaglio la sicurezza dei guidatori e degli altri utenti della strada si sbagliavano. Chi gettava fango sull'operato di ASI, degli altri Enti certificatori e sull'efficacia del Certificato di Rilevanza Storica si sbagliava.

Erano solo previsioni demagogiche smentite dai fatti.

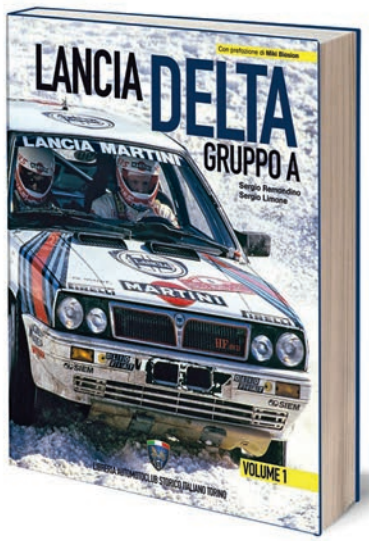
Un caro saluto a tutti.

Presidente Automotoclub Storico Italiano



BOOKSHOP

LE ULTIME USCITE



LANCIA DELTA - Gruppo A - Volume1

SECONDA RISTAMPA

€ 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.

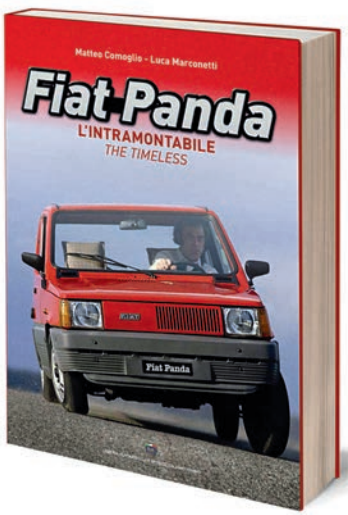
FIAT PANDA - L'intramontabile

€ 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

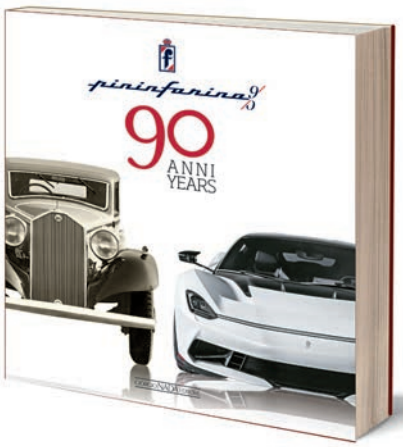
€ 49,00

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".

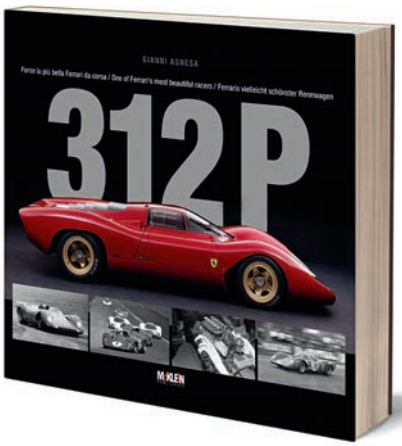
312P - Forse la più bella Ferrari da corsa

~~€ 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.

PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo

~~€ 28,00~~ **€ 25,20**

Valerio Moretti

Pag. 176 - Formato 21x29,7 cm - Brossura con alette - Foto in bianco e nero.

Il volume documenta l'aspetto meno noto dell'attività agonistica del pilota romano Piero Taruffi. Notissimo per la sua attività automobilistica, é stato tra i pochi a vincere le tre più famose corse automobilistiche su strada – Targa Florio, Mille Miglia e Carrera Panamericana – detentore in prima persona di numerosi primati mondiali, conseguiti con mezzi di sua progettazione (la "Rondine" e il celebre Tarf "bisiluro"), Taruffi è assai meno conosciuto per la sua attività nel settore motociclistico, settore nel quale, negli anni Trenta, ha raggiunto una supremazia assoluta, unanimemente riconosciuta sia dai critici sportivi dell'epoca che dai suoi stessi antagonisti. La parte finale del volume è dedicata ai primati conquistati da Taruffi che lo hanno portato a detenere per qualche tempo il primato assoluto di velocità in motocicletta.

MILANO APRE ALLE STORICHE ANCHE IN "AREA C"

Il 29 gennaio la Giunta Comunale di Milano ha deliberato le deroghe ai divieti di circolazione in "Area C" (la zona più centrale del capoluogo lombardo) ai veicoli storici con più di 40 anni ed in possesso di Certificato di Rilevanza Storica. Deroghe che si traducono in libertà di circolazione 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, così come già introdotto nella precedente delibera entrata in vigore il 1° giugno 2020 riguardante la circolazione in "Area B".
La Giunta Comunale presieduta dal sindaco Giuseppe Sala ha quindi uniformato le deroghe per la libertà di circolazione dei veicoli storici certificati (compresi quelli tra i 20 ed i 39 anni di anzianità, ai quali sono concessi 25 giorni di accesso all'anno in entrambe le aree ZTL) in modo da salvaguardarne la cultura della valorizzazione e di incoraggiarne, promuoverne e favorirne la conservazione e il recupero.
La Giunta Comunale milanese - in seguito ai confronti con l'ASI e gli Enti certificatori che, in ambito istituzionale, sostengono la tutela del motorismo storico e, tra gli appassionati, promuovono l'uso responsabile e consapevole dei veicoli storici - ha accolto e condiviso i criteri di distinzione tra veicoli vecchi e veicoli storici certificati: questi ultimi rappresentano una categoria numericamente ristretta, la cui circolazione è già molto limitata per le proprie caratteristiche tecniche. Ciò comporta la possibilità di semplificare le procedure di gestione della deroga, a favore sia dell'utenza che degli uffici, senza che ciò infici il provvedimento.
Questo il testo del punto 3) della Delibera n. 77 del 29/1/2021 "Approvare, ad integrazione della disciplina vigente, la seguente deroga al divieto di accesso di cui all'ALL. 2 della D.G.C. n. 1617/2018 e s.m.i.: - i veicoli d'interesse storico con almeno quarant'anni e dotati di Certificato di Rilevanza Storica (C.R.S.) rilasciato dagli enti preposti, sono derogati, previa registrazione della targa secondo le modalità che saranno indicate nei provvedimenti attuativi, dal divieto di accesso; - ai veicoli d'interesse storico con più di 20 anni, ma inferiori a quaranta, dotati di Certificato di Rilevanza Storica (C.R.S.), sono riconosciuti 25 giorni di accesso all'anno, anche non consecutivi previa registrazione secondo le modalità indicate nei provvedimenti attuativi. I suddetti accessi restano subordinati al pagamento della somma di accesso prevista dalla relativa disciplina ai sensi della D.G.C. n. 588/2013 e s.m.i.."

CARTA FIVA
DAL 31 MARZO SOLO IN DIGITALE

Si adegua ai tempi anche la FIVA che, a partire dal 31 marzo prossimo, emetterà la Carta FIVA con procedura esclusivamente digitale. Riferimento è il codice tecnico emanato nel 2020, che permette di classificare le vetture esaminate. La procedura prevede la compilazione on-line della domanda, con l'inserimento delle immagini fotografiche e dei dati richiesti. Ogni federazione nazionale provvederà all'invio alla FIVA della documentazione per il rilascio della Carta. L'ASI si è già attivato con una serie di corsi webinar con i Commissari tecnici nazionali e di Club.

UN NUOVO CLUB ADERENTE

L'elenco dei Club Aderenti ASI si è recentemente ampliato con l'arrivo di ospiti illustri: il Moto Club Veteran San Martino di Perugia è entrato nella famiglia ASI con il suo entusiasmo e la sua passione a due ruote. Il sodalizio umbro è anche il riferimento di un evento unico nel panorama europeo delle rievocazioni motociclistiche, poiché organizzatore della celebre Milano-Taranto, la cui 35^ edizione è in programma dal 4 al 10 luglio prossimo.

CIRCUITO TRICOLORE

- GRAN PREMIO DI BARI
- COPPA DELLA PERUGINA
- GIRO DI SICILIA
- LEGGENDA DI BASSANO
- VERNASCA SILVER FLAG
- CIRCUITO DI AVEZZANO
- PALIO DEL GOLFO E SIDECAR
- CIRCUITO DEL CHIENTI E POTENZA
- SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA
- GIRO MOTOCICLISTICO DI SICILIA

La passione per il motorismo storico attraversa l' Italia

Dieci eventi per un nuovo format che ha l'obiettivo di promuovere la conoscenza e la valorizzazione dei territori per rimettere in moto il sistema Paese unendo le eccellenze del "Made in Italy": natura, architettura, cultura, enogastronomia e buon vivere!

www.asifed.it

CULTURA ON LINE DIVENTA "LIVE"

Dopo aver lanciato l'iniziativa "Cultura Online", che prevede la pubblicazione periodica di interessanti contenuti sul sito www.asifed.it, la Commissione Cultura dell'ASI ha avviato un altro progetto per sfruttare il grande potenziale divulgativo del web. Cultura Online diventa "Live" con incontri in diretta streaming che si terranno il giovedì sera alle ore 21.00, in contemporanea sul sito, sulla pagina Facebook e sul canale Youtube dell'ASI.
Grazie all'uso delle piattaforme social, i giovedì di "Cultura Online Live" daranno l'opportunità a tutti gli appassionati di intervenire e di porre domande ai relatori e agli ospiti, in modo da generare discussioni aperte, interattive e ancora più coinvolgenti.
Il primo appuntamento è in programma giovedì 4 marzo con il tema "Dal tondo al quadrato: la rivoluzione del '68": interverranno Paolo Pininfarina ed il professor Massimo Grandi per illustrare la grande svolta stilistica avvenuta tra gli anni '60 e '70 del 1900. Il palinsesto proseguirà l'11 marzo con i consigli di utilizzo, restauro e manutenzione dei modelli "youngtimer" marchiati Alfa Romeo e Ducati, divulgati da altri componenti della Commissione Cultura ASI, Giovanni Groppi e Giovanni Ferrara; giovedì 18 marzo sarà celebrato il centenario della Moto Guzzi con i contributi di Luca Manneschi (presidente della Commissione Cultura ASI) e del grande esperto e collezionista Benito Battilani; giovedì 25 marzo si parlerà di tecnica esplorando i segreti della Lancia Lambda con l'ingegner Lorenzo Morello.
Anche il palinsesto di aprile è già stabilito, ad iniziare da giovedì 1 con il tema a due ruote "Guerra e pace: le moto in divisa al servizio dei cittadini" (Luciano Sadini e Luca Manneschi); l'8 aprile si proseguirà con "La cultura del restauro" (Lorenzo Morello, Giuseppe Genchi e Davide Lorenzone), il 15 aprile con "Design d'autore: la O di Giotto... Bizzarrini" (Massimo Grandi), il 22 con "Le nuove frontiere del restauro" (Giovanni Groppi, Giuseppe Genchi e Massimo Clarke), il 29 con "Ferrari '90: meno cilindri, più Schumacher" (Luca Marmorini).

ASI SOLIDALE PROMUOVE **LA VACCINAZIONE ANTICOVID**

Nell'ambito delle iniziative di ASI Solidale e nello specifico di quelle della Task Force Medici ASI, si è ritenuto opportuno sensibilizzare i Tesserati sull'importanza della vaccinazione anticovid. Con senso di responsabilità, ASI ha ritenuto opportuno procedere con tale iniziativa perché solo un'adeguata copertura vaccinale della popolazione permetterà di superare questa difficile fase di emergenza sanitaria. Siamo sicuri che la Federazione possa contribuire ad una capillare diffusione di questa importante opera di prevenzione.

TUTTI I GIOVEDÌ

ALLE ORE 21.00 IN DIRETTA STREAMING!

LIVE cultura on-line

www.asifed.it
www.youtube.com/user/asifed
facebook.com/automotoclubstoricoitaliano

Cultura Online
diventa "Live" con
eventi settimanali
sui canali web di ASI!

GLI APPUNTAMENTI DI MARZO E APRILE

4 marzo ore 21.00
Dal tondo al quadrato: la rivoluzione del '68
con Paolo Pininfarina e Massimo Grandi

11 marzo ore 21.00
Alfa Romeo e Ducati youngtimer: quali scegliere?
con Giovanni Groppi e Giovanni Ferrara

18 marzo ore 21.00
Moto Guzzi: l'aquila centenaria
con Luca Manneschi e Benito Battilani

25 marzo ore 21.00
Lancia Lambda: una signora all'avanguardia
con Lorenzo Morello

1 aprile ore 21.00
Guerra e pace: le moto in divisa al servizio dei cittadini
con Luciano Sadini e Luca Manneschi

8 aprile ore 21.00
La cultura del restauro
con Lorenzo Morello, Giuseppe Genchi, Davide Lorenzone

15 aprile ore 21.00
Design d'autore: la "O" di Giotto (Bizzarrini)
con Massimo Grandi

22 aprile ore 21.00
Le nuove frontiere del restauro
con Giovanni Groppi, Giuseppe Genchi, Massimo Clarke

29 aprile ore 21.00
Ferrari '90: meno cilindri, più Schumacher
con Luca Marmorini

COMMISSIONE GIOVANI A PIENI GIRI!

La Commissione Giovani dell'ASI - nominata lo scorso gennaio 2020 - a distanza di un anno si è dimostrata capace e determinata nel perseguire idee e iniziative, mettendosi in gioco nel mondo del motorismo storico con fervido entusiasmo. La mission della Commissione - guidata dal presidente Costanzo Truini coadiuvato dai commissari Francesca Manzini, Francesco Tabacchino, Francesca Dalli e Marco Fischi - è quella di promuovere, divulgare e condividere la passione motoristica tra i giovani e su tutto il territorio nazionale.
La Commissione si riuniva per la prima volta nel febbraio 2020 a Senigallia, progettando un anno sociale ben diverso da quello poi vissuto a causa dell'emergenza sanitaria. Tuttavia, con spirito di creatività ed entusiasmo, riusciva ad organizzare l'iniziativa solidale "Evento Italia ASI Giovani", una conviviale virtuale per contribuire al rilancio della ristorazione italiana. Poi, nel mese di settembre, in piena sicurezza e nel rispetto della normativa anti covid, la Commissione riusciva anche a organizzare la manifestazione nazionale "ASI Giovani in Tour" a Modena.
"I giovani di ASI - sottolinea il Truini - *hanno dimostrato, sin dal primo evento virtuale del 2 giugno 2020, che il mondo dell'associazionismo giovanile è sempre operativo per dare un concreto contributo soprattutto in questo difficile momento. L'associazionismo giovanile deve avere come comune denominatore e come ruolo primario la solidarietà, perché nessuno si può esimere dal mettersi in gioco nelle situazioni più complicate. Ringrazio il Presidente Alberto Scuro e la delegata giovani del Consiglio Federale Agnese Di Matteo così come tutto il Consiglio Federale per la loro costante e preziosa presenza, oltre che per la fiducia che continuano a riporre in noi".*
Affinché si possa trasmettere la passione iniziando dalla rete ASI, la Commissione Giovani ha avviato un lavoro capillare su tutto il territorio nazionale per sensibilizzare i Club Federati all'individuazione di propri referenti giovani. Inoltre, come anticipato nello scorso numero della Manovella, è stato varato il nuovo Trofeo ASI Giovani, che sta iniziando a prendere forma con manifestazioni per auto e moto in cui i giovani saranno assoluti protagonisti.
A questo si aggiungono due bandi di concorso: uno per la realizzazione del "Character Design" (del quale potete leggere a parte) e uno per la composizione di un inno musicale. "Appassionarsi e far appassionare" è il motto per la crescita della realtà giovanile in ASI, perché il veicolo storico va conosciuto, amato, divulgato, ancor più se lo stesso è un affetto di famiglia.

UN CONCORSO PER LA MASCOTTE DELL'ASI

La Commissione Giovani dell'Automotoclub Storico Italiano promuove il concorso dal titolo "Character Design: crealo per ASI": un'iniziativa che ha il duplice obiettivo di avvicinare e coinvolgere i più giovani alla realtà del motorismo storico e di far nascere la nuova mascotte della Federazione. Nello specifico, il contest è rivolto agli "under 40" - che siano iscritti o siano laureati in architettura, design, grafica e indirizzi d'arte - per la realizzazione di un personaggio di fantasia (il "character design") che sarà protagonista delle future manifestazioni ASI, in particolare quelle dei giovani.

Il Character Design selezionato verrà riprodotto nelle forme più svariate (roll-up, gonfiabili, gadget, ecc...) e vendute ai Club Federati ASI: il ricavato verrà destinato ad iniziative solidali, valore fulcro dell'Automotoclub Storico Italiano.

Le proposte grafiche - che dovranno essere abbinate ad un nome di invenzione ed essere presentate entro l'11 giugno 2021 - verranno esaminate da una commissione composta da Alberto Scuro (presidente ASI), Paolo Pininfarina (vice presidente ASI), Agnese Di Matteo (consigliere federale ASI), Costanzo Truini (presidente Commissione Giovani ASI), Francesca Dalli (Commissione Giovani ASI), Felice Graziani (responsabile Marketing e Comunicazione ASI), Salvo Manuli (esperto in grafica d'arte), Daniela Sangiorgio (esperta in arti visive e studi curatoriali) e Mirko Ronzoni (target).

All'autore - o agli autori - del "character design" prescelto verrà riconosciuto un contributo di 1.000 euro.

Tutte le informazioni e la modulistica del concorso sono pubblicate sul sito www.asifed.it.

PORSCHE 911 GT3: LA LEGGENDA SI FA (DI NUOVO) PURA

Prosegue senza sosta l'affermazione del marchio Porsche sul mercato. Merito delle sue tecnologie avanzatissime e di prodotti che accontentano ormai una diversità di clientela eccezionale, da quella che si è totalmente convertita all'elettrico ma non rinuncia alle prestazioni, che sceglie la fulminea berlina Taycan, ai puristi della guida, quelli che vogliono ancora vivere l'auto senza compromessi, il più possibile senza filtri: per loro è appena stata presentata la - concedeteci il termine, facendo noi parte di questa categoria - stupefacente 911 GT3, la settima edizione della più sportiva delle sportive, nata sulla base dell'attuale 992, ultimo aggiornamento dell'incessante carriera della leggendaria berlinetta di Stoccarda. Come le generazioni precedenti, anche la GT3 nasce dalla stretta collaborazione con Posche Motorsport, che ha influito non poco sulla dinamica della vettura e sulla guida ad altissime prestazioni: asse anteriore rivisitato e dotato di doppio braccio oscillante, ala posteriore a "collo di cigno" con diffusore che richiama quello della 911 RSR del Campionato GT e scarico con deflettori regolabili in modo continuo, studiato per esaltare il sound del motore, sono solo alcune delle caratteristiche di questo modello. E poi c'è il motore, rigorosamente aspirato, il classico boxer 6 cilindri qui in configurazione da 4 litri di cilindrata per 510 CV, preso praticamente senza modifiche dalle GT3 R da Endurance e utilizzato anche nella nuova 911 GT3 Cup, il campionato monomarca dedicato alle 911. Il risultato è una brillante driving machine: efficiente ed emozionante, precisa e performante, perfetta per il circuito e straordinaria per l'uso quotidiano.

Come se non bastasse, per gli integralisti della guida, l'auto può essere equipaggiata con un cambio manuale a sei rapporti. L'aerodinamica sofisticata si avvale della vasta esperienza acquisita nelle competizioni automobilistiche, generando una deportanza decisamente più elevata senza influenzare sensibilmente il coefficiente di resistenza aerodinamica. In modalità "Performance" (utilizzabile solo in pista) gli elementi dell'ala e del diffusore regolati manualmente aumentano significativamente la pressione aerodinamica per gestire le alte velocità in curva. Sulla Nordschleife del Nürburgring, dove vengono provate tutte le supersportive del Marchio di Zuffenhausen, la GT3, ha stabilito un record impressionante: è la prima vettura di serie con motore aspirato a battere il record dei sette minuti sul giro (6'59"927).

La forza distintiva della 911 GT3 sta nella somma delle sue caratteristiche. Con una velocità massima di 320 km/h (318 km/h con cambio Porsche PDK) è persino più veloce della precedente 911 GT3 RS. Accelera da zero a 100 km/h in 3,4 secondi. Nonostante la carrozzeria più larga, le ruote più grandi e le dotazioni tecniche aggiuntive, la nuova GT3 ha un peso pari a quello della versione precedente. Il cofano anteriore in plastica rinforzata con fibra di carbonio (così come il tetto), i vetri leggeri, i dischi dei freni ottimizzati garantiscono un peso contenuto. Il leggerissimo impianto di scarico sportivo riduce il peso di non meno di dieci chilogrammi. Il DNA da competizione della nuova 911 GT3 si manifesta praticamente in tutti i dettagli della vettura. Sullo schermo da pista, premendo un pulsante è possibile ridurre le informazioni fornite dai display digitali posti sulla sinistra e sulla destra del contagiri centrale, che arriva fino a 10.000 giri, visualizzando solo quelle che sono essenziali quando si guida su un circuito, come la pressione degli pneumatici, la pressione dell'olio, la temperatura dell'olio, il livello del serbatoio del carburante e la temperatura dell'acqua. Il cruscotto include anche un assistente visivo al cambio marcia con barre colorate, a sinistra e a destra del contagiri, e una spia di cambio marcia derivata dal motorsport. I cerchi verniciati in Rosso o Blu Shark esaltano le ruote in lega nere. All'interno, gli accenti cromatici - in tinta con la carrozzeria o in altri colori a scelta - sono affidati a dettagli come i quadranti del contagiri e del cronometro Sport Chrono, le cinture di sicurezza e i profili decorativi.

Unico come la stessa 911 GT3 è il cronografo esclusivo che Porsche Design offre ai clienti di questa sportiva ad alte prestazioni. Proprio come la vettura che lo ospita, si distingue per il design dinamico, le prestazioni costanti e una lavorazione di alta qualità. Il suo alloggiamento riflette il DNA da competizione dell'auto. Esattamente come le bielle del motore GT3, è realizzato in titanio robusto e leggero. L'orologio è alimentato da un rotore a carica individuale che ricorda le ruote della 911 GT3. L'anello colorato del quadrante può essere personalizzato con i colori della carrozzeria della 911 GT3. Porsche propone la nuova 911 GT3 a un prezzo di 172.587 euro.

IL CONCORSO D'ELEGANZA DI VILLA D'ESTE SI TERRÀ AD OTTOBRE

Con la speranza che la situazione socio-sanataria generata dall'emergenza Covid19 migliori, gli organizzatori del più celebre Concorso d'Eleganza italiano, quello di Villa d'Este, che si tiene nell'omonimo Hotel a Cernobbio, sul lago di Como, è stato spostato il primo weekend di ottobre, da venerdì 1 a domenica 3. Villa d'Este e BMW Group, organizzatori, hanno spiegato che la data di maggio sarebbe stata troppo rischiosa per realizzare un evento degno del lustro che questo ha sempre avuto e vuole mantenere.

DS4, LA CROSSOVER CHE VUOLE FARE LA COUPÉ

Se fino a oggi il gigantismo dei SUV ha fatto da padrone anche sulle nostre strade (che non sono certo delle Autobahn tedesche e tantomeno delle Highway americane), la tendenza è ora quella di andare verso linee più rastremate e filanti, nonostante sembra non si possa proprio più fare a meno delle ruote alte. Ecco quindi nascere i "SUV-Coupé", due parole che, messe insieme, suonano a dir poco stridenti. Per fortuna qualche segnale di inversione di questa tendenza c'è: DS Automobile, marchio di lusso di Citroën ispirato alla celebre omonima "Dea", ha presentato la DS4 (primo modello dopo la transizione all'interno del gruppo Stellantis) un crossover compatto dalle linee muscolose, con un baricentro più basso rispetto alla media, tagli che ne impreziosiscono il disegno generale, giocato sull'intersecarsi di volumi che attirano lo sguardo verso il frontale, affilato e tecnologico, e il ¾ posteriore, frastagliato e plasmato come le facce di un diamante. Completano l'opera un tetto fortemente abbassato, come nelle shooting break del passato e le grandi ruote, disponibili con cerchi di diversi disegni a esaltarne le fiancate dinamiche e sfuggenti. Per il resto la nuova DS4 è un concentrato di tecnologia e innovazione: proiettori con modulo centrale rotante di 33,5° ed elemento esterno Matrix Beam, per illuminare 300 metri davanti alla vettura; le luci diurne a led hanno ben 98 elementi; interni - eleganti ed esclusivi con rivestimenti in pelle naturale e grande attenzione ai dettagli - ha primizie quali la telecamera che analizza continuamente la strada adattando taratura delle sospensioni e assetto, l'head-up display (la proiezione sul parabrezza delle informazioni riguardo la strada) con realtà aumentata, l'infotainment con comandi vocali e gestuali e il night vision per la guida notturna.
La vettura che nasce sulla nuovissima piattaforma EMP2, potrà essere disponibile con motori benzina o diesel con potenze tra i 130 e i 180 CV e in una variante ibrida plug-in da 225 CV. Non è prevista una variante totalmente elettrica così come il cambio manuale (disponibile solo l'8 rapporti automatico).

I RECORD DI BUGATTI ALLE ASTE: UN 2020 DA SOGNO

I veicoli Bugatti sono sempre stati esclusivi. Ma con l'aumentare della loro età, aumenta anche il loro valore, come mostra un'analisi effettuata da Classic Analytics, una società specializzata nell'analisi del mercato internazionale e nella valutazione delle auto d'epoca in tutto il mondo. “Le Bugatti dell'era Ettore e Jean Bugatti, soprattutto nelle condizioni originali e con una storia di corse, sono sempre state tra le auto d'epoca più costose sul mercato. Questa tendenza si è mantenuta stabile e di fatto è persino aumentata nonostante il generale calo dell'interesse per i veicoli prebellici ", afferma Frank Wilke, amministratore delegato di Classic Analytics. Classic Analytics appartiene al gruppo Hagerty, il più grande fornitore di servizi per auto d'epoca negli Stati Uniti. La classifica dei primi dieci si basa su un database di aste interno in cui vengono osservate e valutate tutte le aste internazionali di auto d'epoca nel corso di un anno.
La situazione attuale ha sicuramente determinato un cambiamento nel mercato delle aste, dal faccia a faccia alle aste online. Ma i prezzi per i veicoli esclusivi e classici rimangono stabili a un livello elevato ", afferma Frank Wilke. “Ogni vettura storica Bugatti è unica. Quelle costruite tra il 1920 e la fine degli anni '30 definiscono gli standard sia in termini di prestazioni che di design. Ma i veicoli messi all'asta quest'anno sono stati particolarmente eccezionali in termini di storia e originalità ", spiega Wilke. Le vetture sono andate all’asta con le case Gooding & Company e Bonhams che hanno espresso soddisfazione per la proficua collaborazione con Bugatti Classic.
I prezzi pagati nel 2020 non sorprendono gli esperti. Le Bugatti sono comunque considerate le auto più preziose di tutti i tempi. Tra il 1936 e il 1938 furono prodotti solo quattro del Tipo 57 SC Atlantic, tre dei quali esistono ancora dopo più di 80 anni. La quarta Bugatti Type 57 SC Atlantic è considerato il Sacro Graal del mondo automobilistico ed è tuttora sconosciuta la sua collocazione. Se venisse ritrovata, il suo valore sarebbe probabilmente molto più alto.

BUGATTI TIPO 59 SPORT (telaio 57248)

La Bugatti Type 59 Sports del 1934 con il numero di telaio 57248 è stata battuta all'asta per 12.681 milioni di dollari da G&C a Londra nel settembre 2020. Ciò la rende una delle Bugatti più costose mai battute in un'asta. La Bugatti Type 59 Sports è stata creata come auto da corsa per il team ufficiale Bugatti Grand Prix e ha vinto il Gran Premio del Belgio a Spa, classificandosi poi terza al Gran Premio di Monaco. Alcuni dei piloti Bugatti più famosi e di successo sono stati al volante di questa vettura, tra cui Robert Benoist, Louis Chiron, René Dreyfus, Achille Varzi e Jean-Pierre Wimille. Dopo la stagione delle corse di successo, Bugatti ha convertito il Tipo 59 in un'auto sportiva. Il re Leopoldo del Belgio la acquistò nel 1937. Il veicolo è rimasto nelle sue condizioni originali, non restaurato. È alimentato da un motore a 8 cilindri in linea da 3,3 litri e un compressore. La potenza erogata era di circa 250 CV; altre varianti di motore hanno raggiunto fino a 380 CV nel Tipo 59, che è stato costruito fino al 1936.

BUGATTI TYPE 55 SUPER SPORT ROADSTER (telaio 55220)

Una Bugatti Type 55 Super Sport Roadster del 1932 con una carrozzeria di fabbrica progettata da Jean Bugatti ha ottenuto 7,1 milioni di dollari all'asta di Bonhams ad Amelia Island nel marzo 2020. Bugatti ha prodotto un totale di soli 38 telai Type 55 Super Sport fino al 1935. Undici dei 14 veicoli con carrozzeria roadster costruiti da Jean Bugatti esistono ancora oggi. Victor Rothschild, in seguito il terzo barone Rothschild, acquistò la Type 55 da nuova e la tenne nella sua collezione per molti decenni. Nel 1985, il professore di Boston Dean S. Edmonds Jr. ha acquistato questa Bugatti con il numero di telaio 55220 per 440.000 GBP. Questo la rese l'auto più costosa mai venduta in Gran Bretagna all'epoca. Di proprietà di Edmonds, la Bugatti è stata restaurata e ha vinto il primo premio nella sua categoria a Pebble Beach nel 1993.

BUGATTI TIPO 57S ATALANTE (telaio 57502)

Una somma di 10,44 milioni di euro è stata pagata per la rara Atalante Tipo 57S del 1937 con numero di telaio 57502 all'asta G&C a Londra. Si tratta di un modello davvero distintivo che è stato acquistato dal pilota automobilistico britannico e appassionato di Bugatti Earl Howe nel 1937. La Bugatti Type 57S Atalante è una delle sole 17 auto che Jean Bugatti ha dotato della sua sensazionale carrozzeria Atalante. Il propulsore è un motore turbo a otto cilindri da 3,3 litri che eroga una potenza fino a 175 CV nel Tipo 57S.

BUGATTI TIPO 35C (telaio 4871)

La Bugatti Type 35C Grand Prix telaio 4871 del 1928 è passata di mano per 5,23 milioni di dollari a un'asta G&C a Londra, un record per la Type 35. Questa vettura fu originariamente costruita per la Targa Florio 1928. Il primo proprietario privato fu Jannine Jennky, una pilota francese che l'ha portata alla vittoria assoluta nella prima Coupe de Bourgogne a Digione. Ora che ha più di 90 anni, il veicolo ha avuto solo quattro proprietari dopo il 1932. È rimasto nelle condizioni originali, non restaurato. Fino al 1930, Bugatti ha prodotto il Tipo 35C con un motore a 8 cilindri in linea e una capacità di due litri. Con l'aiuto di un compressore di tipo Roots, il propulsore eroga una potenza di 125 CV, consentendo una velocità massima di oltre 200 km/h più di 90 anni fa.

BUGATTI TYPE 55 SUPER SPORT (telaio 55221)

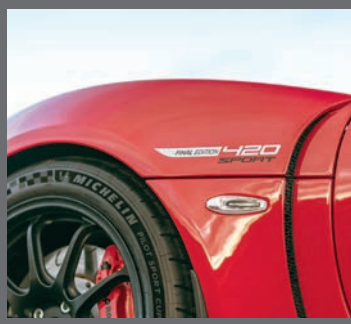
Un appassionato di Bugatti ha pagato 5,07 milioni di dollari per una Type 55 del 1931 a Parigi lo scorso febbraio: il veicolo con il numero di telaio 55221 è quindi l'auto più costosa venduta a un’asta di Rétromobile 2020. Questo è un veicolo eccezionale: Louis Chiron e il conte Guy Bouriat-Quintart lo guidarono come un'auto da corsa ufficiale alla 24 Ore di Le Mans nel 1932. Il proprietario successivo fece montare sul telaio una carrozzeria Figoni. Con questo corpo, la Tipo 55 è rimasto di proprietà della famiglia per oltre 60 anni. Il suo motore sovralimentato a 8 cilindri da 2,3 litri produce una potenza di circa 160 CV.

LOTUS ELISE&EXIGE, GRAN FINALE

Le classiche sportivette inglesi sono giunte definitivamente a fine carriera. Per celebrare la loro vicenda gloriosa che, come abbiamo visto su La Manovella di dicembre 2020, è iniziata più di 25 anni fa, sono stati presentati gli allestimenti Final Edition. La più "piccola" delle tre - ma non per questo la meno pepata - la Elise, che prende il nome dalla nipote di Romano Artioli che riportò in auge il marchio a fine anni '90, sarà disponibile nelle versioni Sport 240 e Cup 250, con prezzi tra i 60 e i 68 mila euro. Il 1.8 della prima ha 20 CV in più (248) della normale 240, coprendo così lo 0-100 km/h in 4,1" e risultando veloce e briosa, grazie al favorevolissimo rapporto peso/potenza di 260 CV/t (è sempre stato il suo punto forte). La Sport 240 FE si riconosce per i bellissimi cerchi forgiati bruniti a 10 razze (da 16" all'anteriore, da 17" al posteriore). La seconda invece, diventa più potente (243 CV) e affilata grazie a mirate modifiche all'aerodinamica attiva, come gli splitter anteriori, ala e diffusore posteriori, minigonne riviste che permettono una deportanza di 66 kg a 160 km/h. L'assetto prevede ammortizzatori sportivi Bilstein, barre antirollio regolabili e una batteria al litio più leggera.

Ben 3 invece le versioni FE della Exige, da sempre modello "vitaminizzato" della Elise stessa. Si tratta delle Exige Sport 390, Sport 420 e Cup 430, tutte dotate del V6 di 3,5 litri con compressore volumetrico (prezzi tra gli 84.000 e i 134.660 euro). La 390 ha 47 CV in più (402), 10 in più la 420 (426 totali) mentre la 430 (436 CV) è un "mostro" da pista con aerodinamica migliorata, cerchi specifici, pneumatici Michelin Pilot Sport Cup 2, assetto regolabile, elementi in fibra di carbonio e alleggerimenti mirati per un comportamento stradale infallibile. Per la Sport 420 invece, ammortizzatori regolabili Nitron e impianto frenante AP. Per tutti i modelli non mancano strumentazione digitale, tinte speciali per la carrozzeria, targhette identificative, volante di nuovo disegno. Un addio degno di una sportiva che ha lasciato il segno nei cuori degli appassionati.

Il prossimo modello in uscita dal listino - anch'essa celebrata a tempo debito da un modello celebrativo - è la Evora mentre le vetture saranno sostituite da modelli nuovi a partire dal 2022.



L'ONDA LUNGA DELLA DEFENDER: ORA TORNA QUELLA DEL CAMEL TROPHY

La più classica delle Land Rover è uscita di scena ormai nel 2016, ma il suo mito è tutt'altro che sopito: le valutazioni di esemplari freschi sul mercato dell'usato sono vertiginosamente alte e l'azienda stessa sta promuovendo delle "operazioni" di reborning per appagare la "sete" degli appassionati che non si sono mai arresi alla sua scomparsa. Dopo la V8 Works 70th Edition del 2018 (150 esemplari), già diventata una istant classic, ora è il momento di una edizione limitata di 25 esemplari - sia in versione 90 che 110 - rievocativa del leggendario Camel Trophy, gara di durata della quale Land Rover era partner esclusiva per le vetture, disputata in alcuni degli angoli più impervi della terra. Il Camel si è corso anche con Range Rover, Discovery e persino Freelander, ma è con Defender che ha toccato livelli di epicità assoluti. Oggi, sotto al cofano della versione rievocativa, sempre un V8 ma con il... quadruplo della potenza! Sono infatti 405 i CV del suo 5 litri a benzina. All'esterno, la caratterizzazione è molto forte e riprende livrea e allestimenti originali, color sabbia e nero, con verricello automatico, roll bar di protezione per fiancate e tetto, portapacchi, fari supplementari, piastre da fuoristrada "duro" e decalcomanie dedicate. All'interno invece, allestimento "country" ma dotato di tutti i confort: sedili recaro in pelle Windsor, sistema infotainment e navigazione. Il prezzo è di 223.000 euro, compreso un soggiorno di 3 giorni al castello di Eastnor, mitica zona di test di tutte le Land, per il ritiro.

TUTTO PRONTO PER IL I RENDEZ-VOUS DI CITROËN TRACTION AVANT

Il Garage Traction Avant Italia con gli amici del Club Bologna Autostoriche, sta apportando le ultime modifiche del I Raduno Nazionale Citroën Traction Avant, che si terrà nel capoluogo felsineo il 5 e 6 giugno, interessando il centro storico con i suoi salotti rinascimentali e i dolci pendii che lo circondano. Previsto un ricco programma e convenzioni con hotel in città. Le iscrizioni si chiudono il 15 aprile. Info consultando il sito www.garagetractionavant.it o scrivendo alla mail garagetractionavant@libero.it.

LUTTI

IL CAEM SCARFIOTTI PIANGE LA SCOMPARSA DI LAURO MICOZZI

Ci ha lasciati Lauro Micozzi, grave perdita nel mondo del motociclismo dove era personaggio notissimo, avendo dedicato parte della sua vita alle due ruote. Protagonista prima da piccolo spettatore, meccanico e poi pilota delle gare marchigiane e nazionali, nel 1988 ha ripreso casco e tuta, trascinato dagli amici, per misurarsi nelle gare di moto d'epoca, una passione che lo ha portato a essere socio attivo del CAEM/Lodovico Scarfiotti e a raccogliere tante moto importanti, molte da competizione, "raccolta" che è diventata un museo, soprattutto di Ducati, nella sua Macerata. Inoltre è stato fine preparatore per moto d'epoca destinate alle rievocazioni. Noi della redazione de La Manovella, la Commissione Tecnica Moto ASI e il Sodalizio tutto, ci associamo al cordoglio e alle condoglianze del CAEM.

BMW M5 CS: SPORTIVA SENZA COMPROMESSI (PER DAVVERO)

La fila dei modelli supersportivi M CS, si arricchisce ora di una vettura straordinaria, la berlina M5 CS, versione ancora più vitaminizzata e potente della già esuberante e poderosa berlina "da corsa": una "belva" da strada, realizzata, per la prima volta nel caso della berlina superiore di Monaco, in edizione limitata, in grado di regalare a quattro persone comodamente in quattro esclusive poltrone separate collocate nell'ampio e tecnologico abitacolo, un'esperienza di guida e di viaggio assolutamente esaltanti. Fulcro di queste sensazione sarà, neanche a dirlo, il motore, il V8 di 4,4 litri che qui raggiunge una potenza di 635 CV, 10 in più rispetto alla M5 Competition, dato che rende la M5 CS la più potente vettura fregiata M-Sport. A questo si abbina una diminuzione di peso di ben 70 chilogrammi, un design ricco di accortezze per migliorare l'aerodinamica, una messa a punto del telaio e del sistema di trazione integrale M xDrive e un controllo intelligente dell'Active M Differential (l'assetto è più basso di 7 mm), per garantire un comportamento docile e fruibile nella guida di tutti i giorni e scatenarsi come un vero stallone di razza pura quando glielo si chiede. Anche l'estetica non è lasciata al caso: alcuni particolari sono in livrea "Goldbronze" (come la grigliatura del doppio rene o i cerchi M da 20"), i led dei fari diurni emettono luce gialla invece che bianca e molte componenti sono rinforzate con fibra di carbonio (come il cofano motore), in alcune zone a vista. Completano l'opera i freni carboceramici M, più leggeri di 23 kg rispetto a quelli della M5.

Oltre al Brand Hatch Grey della presentazione, sono disponibili i colori esclusivi opachi BMW Individual Frozen Brands Hatch Grey e Deep Green. All'interno volante in alcantara, sedili in pelle Merino nera con dettagli Mugello Red. Le prestazioni, grazie anche al cambio sequenziale a 8 rapporti, parlano di 3 secondi per coprire lo 0-100 km/h e di una velocità massima - limitata elettronicamente - di 305 km/h. Una sportiva vera, senza compressi, da guidare alla vecchia maniera, nonostante i sacrosanti ausili alla guida, con buona pace dell'elettrificazione e dei loro sostenitori.

Può essere vostra a 204.900 euro.

VOLVO XC40 RECHARGE: PICCOLA, ELETTRICA E A TRAZIONE INTEGRALE

La Volvo XC40 Recharge P8 è la prima automobile a trazione esclusivamente elettrica prodotta dalla Casa automobilistica. Il modello si basa sul SUV compatto XC40, un'auto di grande successo e il primo modello Volvo ad essersi aggiudicato il prestigioso riconoscimento di "European Car of the Year". Al pari della XC40, la XC40 Recharge P8 è stata realizzata sulla base dell'architettura CMA (Architettura Modulare Compatta), un'avanzata piattaforma modulare per veicoli che è il frutto di un lavoro di sviluppo congiunto all'interno del Gruppo Geely. All'interno della vettura, un approccio innovativo e funzionale ha consentito di realizzare molti vani utili per riporre gli oggetti: nelle portiere, sotto i sedili e nel bagagliaio. Poiché l'auto non è dotata di motore a combustione interna, offre anche uno spazio di stivaggio nell'area che si trova sotto il cofano anteriore. La XC40 Recharge P8 è il primo modello a marchio Volvo equipaggiato con un nuovissimo sistema di infotainment che utilizza il sistema operativo Android Auto. Questo sistema offre ai clienti inedite possibilità di personalizzazione, un livello di intuitività ottimizzato, la nuova tecnologia integrata Google e servizi quali Google Assistant, Google Maps e Google Play Store. Inoltre, è la prima Volvo in grado di ricevere importanti aggiornamenti dei software e del sistema operativo in modalità OTA (over the air). Quando uscirà dalle linee di produzione la XC40 Recharge P8 sarà una vettura innovativa ma non definitiva, poiché l'intento è proprio quello di farla continuamente evolvere e migliorare nel tempo. Questa XC40 Recharge P8 è equipaggiata con un avanzatissimo propulsore elettrico a trazione integrale che garantisce un'autonomia di percorrenza di oltre 400 km con una sola ricarica ed eroga una potenza di ben 408 CV. La batteria può essere ricaricata all'80% della capacità in 40 minuti utilizzando un dispositivo di ricarica rapida. Pur prendendo come riferimento gli eccellenti standard di sicurezza della XC40 originaria, gli esperti in sicurezza di Volvo Cars hanno dovuto riprogettare completamente e rinforzare la sezione anteriore della XC40 Recharge P8 per ovviare all'assenza del motore, così da soddisfare gli elevati requisiti di Volvo in fatto di sicurezza e garantire ai passeggeri un livello di protezione pari a quello di qualunque altro modello della Casa. La batteria è protetta da una "gabbia" di sicurezza formata da un telaio di alluminio estruso che è stata collocata al centro della carrozzeria, creando una zona deformabile attorno alla batteria stessa. Inoltre ha il vantaggio di abbassarne il baricentro e offrire maggiore protezione ai passeggeri in caso di ribaltamento. Nella sezione posteriore, il propulsore elettrico è stato integrato nella struttura della carrozzeria per migliorare la distribuzione delle forze d'urto lontano dall'abitacolo in caso di impatto.

La XC40 Recharge P8 AWD sviluppa una potenza di 408 CV. L'esemplare in foto è in tinta Glacier Silver.

Il telaio e motopropulsore basato sul pianale CMA ma totalmente rivisto per ottimizzarlo alla propulsione elettrica.

L'unità elettrica, integrata col telaio, lascia uno spazio supplementare nell'area frontale.

La ricarica rapida è garantita in appena 40 minuti (80% di ricarica). Sotto, la linea di assemblaggio delle batterie che trovano posto sotto il pianale.

RENAULT RIPARTE DALLA ICONICA R5: L'AUTO CHE AMMICCA

COME PORTABANDIERA DEL PIANO DI RILANCIO VERSO L'ELETTRIFICAZIONE DEL MARCHIO DELLA LOSANGA, ECCO UNA PIACEVOLE E TECNOLOGICA RIVISITAZIONE DELLA MITICA UTILITARIA DEGLI ANNI '70 E '80

Un'auto di culto, che ha saputo ammiccare a milioni di proprietari diventando una best seller. Sì, ammiccare, perché il suo muso originalissimo - il primo a presentare un paraurti in materiale plastico a fascione - grazie ai proiettori che sembrano dei grandi "occhi", è stato ricordato per il suo sguardo che, nelle campagne pubblicitarie, era stato messo in risalto da un fumetto adesivo applicato. Proprio partendo da quello "sguardo" oggi, Nicolas Jardin, responsabile del design esterno del prototipo R5 presentato lo scorso gennaio, è arrivato a definire una linea che ha fatto rivivere agli appassionati l'atmosfera delle origini di un mito.

Un modello fortemente innovativo - prefigura infatti la prossima elettrica compatto di Renault - ma dal legame imprescindibile col passato; un passato glorioso per la Casa della Losanga, una reinterpretazione briosa, giovane e moderna: "Per il lavoro sul prototipo non ci è stato dato un tema libero" - ha dichiarato Jardin - "si è trattato di un lavoro di rivisitazione dell'oggetto R5 e della sua proiezione nel futuro, per renderlo un oggetto moderno". Insieme a Jardin, al prototipo ha lavorato lo staff del Technocentre, il sito dove vengono sviluppati i concept dei modelli del Gruppo Renault.

La R5 Prototype riprende i molumi delle originarie R5 e Super5, basata su diedri smussati che la resero famosa.

Per ridisegnare quei fari maliziosi e le luci diurne, "siamo partiti dalle linee, dagli angoli e dai raggi delle modanature del frontale della R5 originaria" - continua Jardin - "poi, con lo sviluppo dei vari bozzetti, i fari sono diventati completamente diversi a livello di proporzioni e di design".

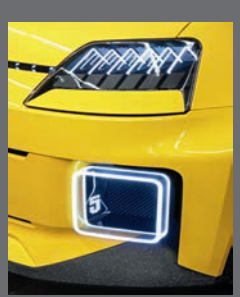
Nella versione finale, lavorata nel minimo dettaglio e molto cesellata, gli occhi sono ridenti e leggermente socchiusi. Invece, le luci diurne, che hanno una forma rettangolare verso il basso e ricordano i proiettori supplementari del passato, si inseriscono in un parafango in tinta carrozzeria unendo l'originalità di allora con la modernità del trattamento tridimensionale e il taglio effetto laser e facendo ricorso alla tecnologia LED a matrice, che consente di integrare il movimento programmando animazioni per far vivere i fari (per esempio, facendo uscire un numero 5 luminoso).

Per il resto, nonostante le dimensioni siano aumentate notevolmente, nonostante il segmento sia sempre lo stesso di allora, la linea riprende i volumi a diedro dell'originale, con tagli netti
tipici degli anni '70 ma alleggeriti da stondature e smussature che la resero piacevole e giovane. Ma non basta: per darle un'immagine più pepata, la musa ispiratrice non è stata una R5 normale ma le mitiche Turbo e Maxi Turbo, con prese d'aria, passaruota allargati e i colori giallo e nero della "Tour de Corse" con la quale Jean Ragnotti vinceva i rally.

Il modello è stato presentato in una conferenza stampa da Luca de Meo, CEO Groupe Renault, dove ha illustrato il futuro della casa francese. La nuova R5, che vedremo in versione definitiva presumibilmente non prima del 2023, nasce per l'Europa, per la mobilità delle sue metropoli e per far re-innamorare i giovani dell'auto, dalla quale si stanno pericolosamente allontanando. Anche il prezzo sarà contenuto, con una tecnologia moderna sviluppata dalla nuova partnership con Mitsubishi.

Per lei sarà inaugurata una nuova piattaforma, la CMF-B EV, architettura modulare elettrica compatta. A questa, entro il 2025, si affiancheranno due piattaforme più grandi sulle quali nasceranno, con marchi Renault e Dacia, una citycar elettrica, quattro utilitarie (2 elettriche e 2 ibride), sei medie (3 elettriche e 3 ibride) e cinque grandi o sportive a marchio Alpine.

Avanzatissime le tecnologie utilizzate per la fanaleria: matrice di LED e animazioni specifiche che fanno "vivere" i fari. La coda riprende i fari "uniti" della Super5 e il logo asimmetrico (che, sulla Super5, era invece sul frontale.



Il confronto con la R5, all'epoca famosa per essere "l'auto che ammicca", concetto dal quale sono partiti i designer per la riedizione.

COVERCAR
CONFEZIONI ANDREA GROUP

SCEGLI SOLO IL MEGLIO PER LA TUA AUTO
DIFFIDA DALLE IMITAZIONI

COVERCAR AUTHENTICITY 47 YEARS

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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI

GAMMA COLORI PIPING

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

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

Modena 1967: Chris Amon su Ferrari 312 V12 F1 con gli ingegneri Giacomo Caliri, Mike Parkes, Stefano Jacoponi, il capo meccanico Giulio Borsari, il direttore sportivo Franco Gozzi e un giovanissimo Piero Ferrari.

QUANDO IL CAVALLINO GALOPPA

A FINE MARZO RICOMINCIANO LE SFIDE IN F.1. LA FERRARI TORNERÀ A VINCERE COME CAPITÒ DOPO LE LUNGHE ECLISSI DEL NOVECENTO?

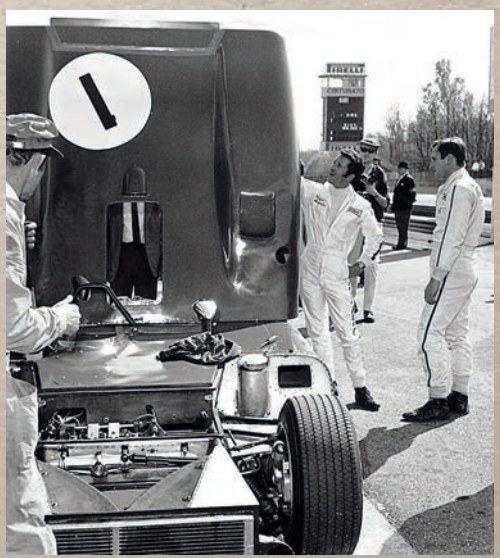
di Danilo Castellarin

Il 28 marzo torna la Formula 1 al Gran Premio del Bahrain e tutti si augurano che la nuova Ferrari possa essere in corsa per il titolo 2021. In passato la Scuderia attraversò altre eclissi. La più lunga fu dal 1979 al 2000, quando trascorsero 21 anni dal titolo di Jody Scheckter a quello di Michael Schumacher. Certo, in mezzo c'erano stati diversi campionati sfuggiti per un soffio, con Villeneuve, Pironi, Alboreto, Prost, Mansell, forse anche con Irvine. Un'altra lunga attesa iniziò nel 1964, quando a vincere era stato John Surtees, fino al 1975, quando Niki Lauda diventò campione del mondo. In tutti i casi il Cavallino è sempre tornato a galoppare, risorgendo dalle sue stesse ceneri. E questo è l'affettuoso auspicio di tutti gli appassionati.

Molti ricordano bene il periodo sfortunato di fine Anni Sessanta. Tutto era cominciato con il licenziamento di John Surtees, durante le prove della 24 Ore di Le Mans 1966. L'inglese era arrivato ai box, aveva segnato il miglior tempo sul giro con la P3 che avrebbe dovuto condividere con Mike Parkes e il giorno dopo aveva visto che sulla fiancata rossa il suo nome era sparito per lasciare il posto a quello di Lodovico Scarfiotti. Era, quella di scaricarlo, una decisione che covava da tempo perché a Maranello sospettavano che Surtees, legato anche alla Lola di Eric Broadley, non avesse il dono della discrezione sui progetti della Ferrari. Senza Surtees, la Ferrari, che disponeva del miglior motore, un 3000 V12 (mentre i team inglesi annaspavano per le nuove regole introdotte da quella stagione), puntò tutto su Bandini, Scarfiotti e Parkes. E dal 1967 sul neozelandese Chris Amon che, proprio nel 1966, l'anno della cacciata di Surtees, aveva portato alla Ford la prima vittoria a Le Mans insieme a Bruce McLaren. Amon diventò famoso per la sfortuna. Era abile, veloce, meticoloso, fine collaudatore. Ma capitava sempre qualcosa di storto. Andò a finire che non vinse mai un Gran premio valido per il Campionato del Mondo di F.1, pur avendo accumulato il maggior numero di chilometri in testa in un grand prix, amaro record. C'era sempre un fusibile che saltava, una gomma che si bucava, un bullone che cedeva, un filo galeotto che andava in corto. Tutte fesserie, certo, capaci però di privarlo di una vittoria che ormai aveva in tasca. Le immagini dell'epoca, come quella pubblicata in queste pagine, confermano la costernazione dei tecnici che ogni volta, gara o collaudo che fosse,

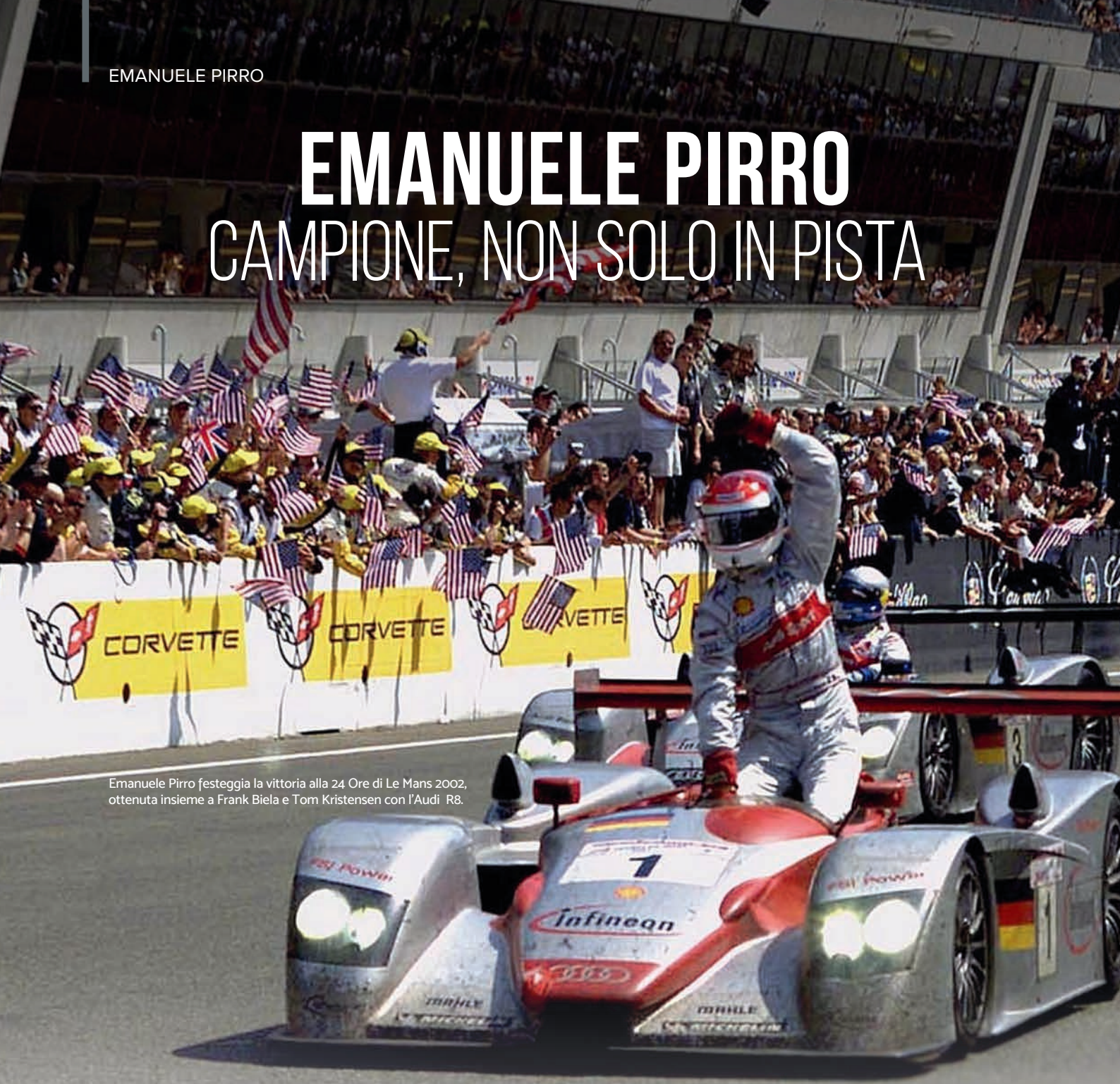
si affannavano intorno alla sua monoposto con l'aria preoccupata cercando di capire cosa non andasse. Franco Gozzi, direttore sportivo nel 1969, spingeva spesso Amon a dare di più. *«Una volta eravamo a Brands Hatch, in prova con la Formula 1»,* mi raccontò un giorno, *«era un misto veloce sui 170 di media, allegro andante e Chris girava come un orologio svizzero, regolarissimo, ma non faceva mai un tempo eccezionale. Allora io gli misi il cartello fast, spingi, schiaccia il piede, dannazione. Glielo avevo detto anche in albergo. Se vuoi diventare come Jim Clark devi buttarti, girare al massimo e sapere, tu per primo, che quel giro è stato il migliore. Lui invece faceva l'impiegato. Una guida di grande livello, per l'amor di Dio, ma senza exploit. A un certo punto, quando vide il cartello con la freccia gialla verticale che lo invitava a dare di più, entrò ai box, abbassò la mascherina bianca che gli proteggeva il viso e mi disse "Fai presto tu a dare ordini, ma intanto stai lì seduto sul muretto dei box e non rischi la vita". Io lo guardai e gli risposi "Scusa Chris, ma credi che il Vecchio ti abbia fatto venire in Italia dalla Nuova Zelanda e ti paghi un milione al mese per farti stare seduto ai box, come faccio io, che ne prendo 200 mila?" Amon era un tipo fatto così. E finiva col rompermi le palle perché teneva sempre una piccola riserva, non dava mai tutto se stesso. E allora io, con certe bestemmie tipo Ferrari, gli urlavo 'Disgraziato, se vai contro un muro ai 270, ti spiaccichi nello stesso modo se ci finisci contro ai 280. E allora, non lesinare il limite perché è quello che fa la differenza, è quello che ti fa vincere. Mettiti in gioco, oppure cambia mestiere per la Madonna!».* Paura? *«Amon rimase terrorizzato dopo l'incidente di Jim Clark. Quando a Hockenheim, nel 1968, si diffuse la notizia che era morto, ricordo che Chris venne ai box e cominciò a parlare delle pecore bianche sui pascoli verdi in Nuova Zelanda, del profumo delle foglie, del mare. E ripeteva voglio andare a casa, voglio tornare là. Quel giorno tutti erano arrivati alla medesima conclusione: 'Se capita a Clark che è il migliore, può davvero capitare a ciascuno di noi'».* Memorabile una confidenza di Gozzi sulla cosiddetta "imminenza al breve". Testuale: *«Non si può pretendere che i piloti non si facciano mai male, perché così facendo si rischia di privare l'automobilismo di una componente del suo successo. La gente vuole partecipare a questo gioco proprio perché c'è un prezzo estremo. Il pubblico sa che i piloti hanno più soldi e più donne di un uomo normale e apparentemente sono più felici o almeno vengono loro offerte molte più possibilità per esserlo. Ebbene l'uomo normale deve sentire che esiste anche una contropartita: il rischio. Inutile essere ipocriti. Questo è uno sport con l'imminenza al breve. E i primi a saperlo sono loro, i piloti: nessuno li ha obbligati a entrare in questo gioco, nessuno li trattiene».*

Amon scambia qualche battuta con Clark sul nastro di partenza della prima prova della Tasman Cup 1968, pista di Pukekohe, 6 gennaio 1968.Sotto, a sinistra, Chris Amon e il meccanico della Ferrari Bruno Solmi sorridono ai box mentre una modella posa sul musetto della Ferrari 312V12 del 1968. A destra, Chris Amon con Mario Andretti vicino alla Ferrari 312P V12 alla Mille Chilometri di Monza del 1969.



Gozzi e Castellarin.

EMANUELE PIRRO
CAMPIONE, NON SOLO IN PISTA

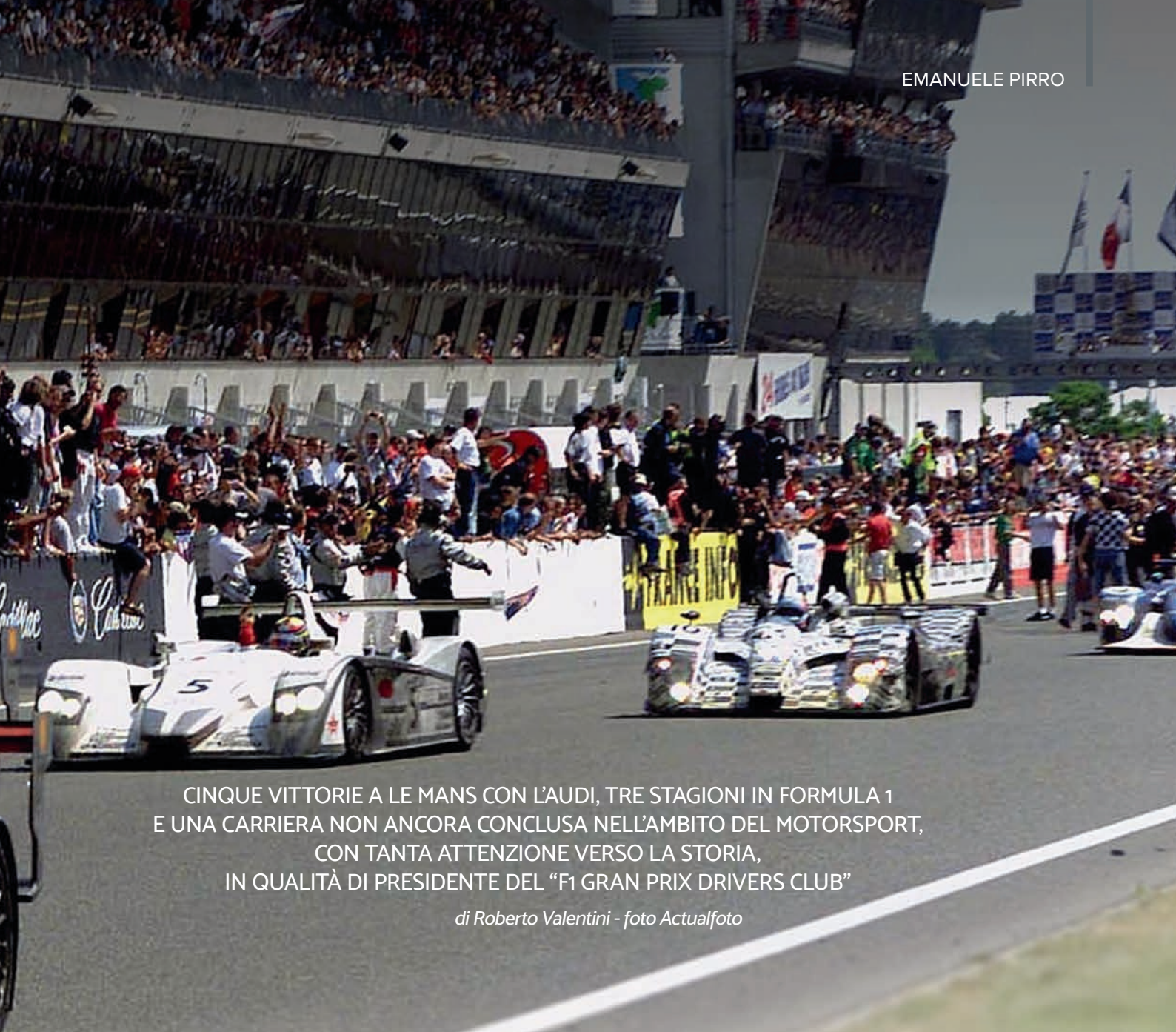


Emanuele Pirro festeggia la vittoria alla 24 Ore di Le Mans 2002, ottenuta insieme a Frank Biela e Tom Kristensen con l'Audi R8.

UN campione a 360 gradi, che conosce le dinamiche dell'automotive in tutte le sue declinazioni. Emanuele Pirro vanta una lunghissima carriera di pilota e l'esperienza accumulata in tanti anni la sta mettendo tutt'ora al servizio della specialità, svolgendo molteplici ruoli in tutti gli ambiti. In Formula 1 è Commissario FIA per i Gran Premi e nel 2020 è stato "Grand Maschal" della 24 Ore di Le Mans. Il circuito francese gli evoca molti bellissimi ricordi, come i 5 successi ottenuti nella prestigiosa 24 Ore con l'Audi negli anni 2000, 2001, 2002, 2006 e 2007.

L'anno scorso un ritorno su questo circuito con un ruolo istituzionale: *"Non ero sicuro di quali emozioni mi potesse provocare il mio ritorno a Le Mans dopo quattro lunghi anni. Specialmente in una edizione così particolare e, lo spero vivamente, unica". "Appena arrivato ho capito tutto. Il mio legame con quel posto e con quella corsa magica non si è mai affievolito e non lo sarà mai. Credo di essere stato a Le Mans una quarantina di volte tra una cosa o un'altra, e questo mi ha permesso di sviluppare una serie di emozioni legate a situazioni e luoghi. Dall'imboccare l'autostrada, all'arrivo in città, la strada per il circuito, il suo ingresso, il paddock ecc. Ognuno di questi luoghi mi procura un certo tipo di emozione".*

Una corsa difficile, da pilota completo. E Pirro ha anche il record in questa gara: è salito sul podio per 9 volte consecutive. Qual'è il segreto di Le Mans?



CINQUE VITTORIE A LE MANS CON L'AUDI, TRE STAGIONI IN FORMULA 1 E UNA CARRIERA NON ANCORA CONCLUSA NELL'AMBITO DEL MOTORSPORT, CON TANTA ATTENZIONE VERSO LA STORIA, IN QUALITÀ DI PRESIDENTE DEL "F1 GRAN PRIX DRIVERS CLUB"

di Roberto Valentini - foto Actualfoto

"Sinceramente non c'è un vero segreto. Dietro a ogni successo c'è il grande lavoro di una squadra ben strutturata. Un gruppo di persone che contribuiscono al raggiungimento del risultato. Il motorsport, anche se può sembrare uno sport individuale, è molto più di squadra di come si potrebbe credere dall'esterno. Il segreto di Le Mans è circondarsi di gente giusta e cercare di non fare errori durante il percorso".

L'INIZIO CON I KART E CON LA FORMULA FIAT ABARTH

Emanuele Pirro, nato a Roma il 12 gennaio 1962 ha iniziato a correre giovanissimo con i kart, vincendo il titolo italiano nel 1976 e nel 1979 e piazzandosi secondo nel Mondiale e nell'Europeo. Nel 1980 l'esordio in monoposto con la vittoria nel Campionato Italiano Formula Fiat Abarth, che gli apre nuove prospettive:

"Era il primo anno di questa categoria dopo anni di Formula Italia. Ricordo che erano state consegnate 52 Formula Fiat Abarth nuove alla vigilia della prima gara. In un campionato monomarca la prima stagione è importante perché si corre tutti ad armi pari e per questo mi ritengo fortunato ad aver fatto coincidere il mio debutto in una categoria del tutto nuova".

A fine anno l'esordio in Formula 3 e il Giro d'Italia con la Lancia Stratos in coppia con Fabrizio Tabaton. Poi, nel 1981, disputa il campionato europeo di Formula 3 con una Martini Toyota, con la quale vince la gara del Mugello. Lo stesso anno Cesare Fiorio gli fa disputare alcune gare del Mondiale Marche con la Lancia Beta Montecarlo, sulla quale divide l'abitacolo con Beppe Gabbiani, Martino Finotto e Michele Alboreto.

Emanuele Pirro. A destra, il pilota romano con la Formula Fiat Abarth nel 1980. Sotto, dopo il successo nel campionato Fiat Abarth, Pirro ha avuto l'opportunità di correre nell'Endurance con la Lancia Beta Montecarlo ufficiale. Qui posa al campo volo di Torino.

Con la Lancia disputa anche la sua prima 24 Ore di Le Mans. Un'opportunità che, come vedremo, ha influenzato positivamente la sua carriera. Come ricorda quell'esperienza?

"Ricordo con grande piacere la prima gara, che fu la 24 ore di Daytona, che vincemmo. Nelle gare di durata di quel periodo era importante saper amministrare la vettura e a me sembrava innaturale. Provenendo dal kart e dalle formule l'idea era quella di andare sempre al massimo. Dopo il successo di Daytona, Cesare Fiorio venne da me e mi disse: "ti rendi conto di quello che hai fatto? A livello mediatico è stato un bel risultato". Negli anni Ottanta il modo di correre le gare di durata era molto diverso dagli anni 2000. Ricordo che con la Lancia sul rettilineo di le Mans dovevamo alzare il piede due o 3 volte per lubrificare il turbo, mentre nel terzo millennio con le Audi si doveva guidare il più forte possibile per tanto tempo".

Ancora Formula 3 nel 1982, con un ottimo secondo posto all'esordio nell'Europeo con la monoposto Euroracing-Alfa Romeo, dietro il compagno di squadra e primo pilota Oscar Larrauri. L'anno successivo ripete il campionato, vincendo le prime due gare. Nel 1984 disputa il Campionato Europeo di Formula 2, piazzandosi 6° con una March-BMW. Nel 1985 passa in Formula 3000, vincendo a Truxton e a Vallelunga con la March del Team Onix. ›

Vittoria con la Formula 3 al Mugello nel 1981.

Ancora con la Formula 3 Alfa Romeo al Gran Premio Lotteria di Monza del 1982. Sotto, vittoria con la Formula 3000 sul circuito di casa, a Vallelunga nel 1985.

Con lo stesso team corre anche l'anno successivo, piazzandosi 2° nel Campionato Europeo grazie a alle vittorie a Le Mans e Jarama. Pilota molto versatile nella stessa stagione corre con le BMW 635 e M3 Turismo come pilota ufficiale dal 1985 al 1988.
È stato difficile conciliare due categorie così diverse?
"Si ma è stato anche molto bello e molto utile. Chiaramente concentrarsi e dedicarsi solo a un campionato ti fa esprimere al meglio in quella categoria, ma fare 2 o 3 campionati contemporaneamente ti fa sviluppare versatilità e ti abitua a sacrifici fisici, legati a continue trasferte, che ti porti dietro tutta la carriera".

IN FORMULA 1

"Ai tempi della Formula 3000 ho abbandonato il sogno di diventare un pilota di Formula 1 e nel 1887 mi sono dedicato solo alla categoria Turismo con la BMW. Ron Dennis mi chiese se avessi voluto trasferirmi in Giappone per seguire il loro programma di sviluppo del motore Honda per la F1".
Così Pirro ha vissuto 2 anni in Giappone, dove sono emerse le sue doti di collaudatore, che nel 1988 lo portano alla Formula 1 come pilota-test della McLaren Honda di Alain Prost e Ayrton Senna. Parallelamente, per tenersi allenato, disputa il campionato giapponese di Formula 3000, mantenendo in Europa il suo impegno con la BMW nella gare Turismo.
La chiamata nella massima formula avviene nel 1989. Il suo esordio in gara avviene nel Gran Premio di Francia del 1989 al volante della Benetton-Ford in sostituzione di Johnny Herbert. Nello stesso anno ottiene un ottimo 5° posto nel travagliatissimo GP d'Australia, l'ultimo della stagione, disputato sotto un autentico diluvio. Nei due anni successivi corre con la Scuderia Italia, ottenendo il 6° posto nel GP di Montecarlo del 1991. Come giudica la sua esperienza in Formula 1?
"Avrei voluto e potuto fare di più, ma non ho rimpianti e sono contento di aver fatto 3 stagioni che mi hanno comunque dato soddisfazioni. La scelta di non aver chiuso con gli altri impegni nelle altre categorie non mi ha aiutato: la Formula 3000 in Giappone, i collaudi per la McLaren e correre con le Turismo probabilmente non hanno permesso di concentrarmi su quell'unico obiettivo. Se mi fossi impegnato solo in F1 sarebbe stato più saggio, ma mi sono tenuto aperte altre porte e sicuramente ne à valsa la pena".
"La mia esperienza in F1 è stata una missione incompiuta da un punto di vista di carriera. Se guardo indietro non ho avuto lì le mie più grandi gioie, ma è stata un'esperienza molto importante".
All'inizio degli anni Novanta un grande impegno nella categoria Turismo con la BMW, per la quale vince diverse gare in tutto il mondo.

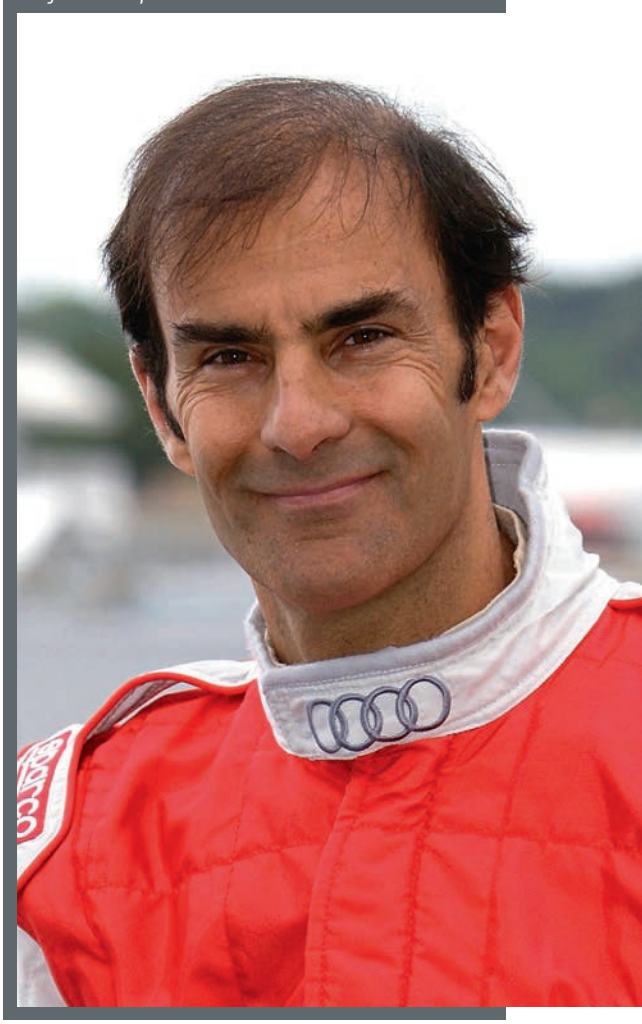
Sopra, con la BMW 635 in coppia con Roberto Ravaglia.
Ancora successi in Formula 3000 nel 1986.
In basso, l'esordio in Formula 1 nel Gran Premio di Francia del 1989 al volante della Benetton-Ford.

Ottimo 6° posto assoluto con la Dallara al Gran Premio di Montecarlo del 1991.
Sotto, lo stesso anno a Monza, sempre con la Dallara.

Con le Audi della categoria SuperTurismo Pirro ha vinto due campionati italiani: nel '94 con la 80 quattro e nel 95 con la A4 quattro. Qui è ritratto nel '97 in una gara in Germania.

UNA GRANDE CARRIERA NELLA DIRIGENZA DEL MOTORSPORT

Le sue doti di competenza e correttezza gli hanno permesso di proseguire la sua vita e la sua carriera nel motorsport nell'ambito della Federazione Internazionale. Oggi Pirro si occupa di molte attività. Non ha mai smesso di guidare e cura lo sviluppo della Lamborghini Essenza SCV12. Ma soprattutto è commissario internazionale FIA nelle gare di Formula 1, e membro delle commissioni FIA internazionali PIloti, Circuiti e della FIA Historic Commission.
La sua attenzione verso la storia si esprime anche con la presidenza del "F1 Grand Prix Drivers Club", che raduna i piloti di tutte le generazioni che hanno corso in Formula1.
"Per me è un grande privilegio, anche se un mondo ideale dovrebbe essere presidente un pilota più titolato di me. Rappresentare tutta la storia della Formula 1 è incredibile. Mi piacerebbe che i più giovani sentissero anche questa responsabilità nei confronti del passato come la sento io".



Ai box insieme a Jacky Ickx.

Primo successo alla 24 Ore di Le Mans nel 2000.

Corre poi anche in Italia, imponendosi nel Campionato Italiano Superturismo 1994 nella sua prima stagione con l'Audi 80 quattro e nel campionato tedesco, dove si piazza 3°. Pirro si conferma campione del Superturismo italiano anche l'anno successivo.

"Un periodo per me molto speciale fu quello del Superturismo, 1994-1996, erano gli anni d'oro per la categoria. Ottenni proprio a Vallelunga la mia prima mia vittoria con una Audi, al volante della gloriosa 80 quattro. In quegli anni il pubblico era veramente numeroso ed anche, forse, più genuino. Il Superturismo in Italia viveva un periodo molto positivo e la presenza di tanti campioni come Ravaglia, Capello, Tarquini, Giovanardi, Modena, Cecotto, Tamburini, Naspetti ecc. alla guida di vetture ufficiali come Audi, BMW, Alfa Romeo e Peugeot rendeva le gare molto avvincenti ed entusiasmava il pubblico che supportava sportivamente i suoi beniamini".

Con l'Audi inizia così un grande rapporto, che porterà a grandi risultati, ma anche a un grande lavoro di sviluppo delle nuove vetture sport in un contesto nel quale anche altri piloti italiani sono stati valorizzati. Pensiamo a Dindo Capello e Michele Alboreto.

"Questo percorso è stato un sogno che si realizzava continuamente. Dal 1994 al 2007 in ogni stagione ho guidato un'auto competitiva che mi permetteva di lottare per il successo. L'avventura delle24 Ore, anche da un punto di vista tecnico ha aperto un capitolo nuovo di come si corrono le gare di durata. Essere protagonisti di questo percorso con gente con cui sei molto affiatato, riunendo per tanti anni lo stesso gruppo di piloti, tecnici e manager è un privilegio che nelle corse è più unico che raro e questo ha permesso a me e a Dindo di mantenete una longevità agonistica notevole".

"Ho sempre apprezzato il periodo vissuto, anche se nulla è dato per scontato. Quello che abbiamo fatto è irripetibile. Ancora oggi ho una sincera amicizia con Wolfgang Ullirch, il team manager del programma endurance, cha ha saputo organizzare un team perfetto".

"La perdita di Michele Alboreto è stato un colpo veramente grande per tutti noi e ancora adesso non mi sembra vero. Mi capita spesso di pensare a lui. Una bandiera per lo Sport italiano e una bella persona".

Festeggiamenti per il secondo successo consecutivo dell'Audi R8 Tdi a gasolio alla 24 Ore di Le Mans.

CON L'ASI NEL CONVEGNO "IL FUTURO DEL MOTORISMO STORICO" AL SENATO

Nel settembre 2018 l'ASI aveva organizzato a Roma, nella prestigiosa sala Koch del Senato della Repubblica il convegno dal titolo "Il futuro del Motorismo storico". Per illustrare la storia sportiva del nostro Paese è stato invitato Emanuele Pirro, che ha esposto la sua interessante relazione di fronte alla Presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati e a un pubblico molto qualificato, che comprendeva anche numerosi parlamentari e ministri.

Alcuni piloti del "F1 Grand Prix Drivers Club".

Alla 24 Ore di Le Mans del 2000, la prima di tante vittorie ottenute con l'Audi nella classicissima corsa francese.

Con l'Audi le vittorie e i podi a Le Mans, ma anche i successi nei campionati American Le Mans Series del 2001 e 2005. Qual'era l'atmosfera delle corse degli Stati Uniti?

"La cultura del motorsport in America è diversa dalla nostra. Con occhi europei può sembrare un modo meno scientifico, sofisticato e professionale. Lo pensavo anch'io prima, perché in alcune categorie la tecnologia è maggiormente sotto controllo e i circuiti sono di vecchia scuola. Con superficialità e arroganza vedevo le gare americane inferiori a quelle europee. Partecipando ho scoperto un mondo splendido, un modo di correre bellissimo e una sana sportività. In gara non si risparmia un colpo agli avversari, ma si resta amici fuori dall'abitacolo".

"Il livello della competizione è molto alto: circuiti bellissimi, ambiente, organizzazione e promozione. In tutti gli sport americani la persona più importante è lo spettatore. È una cultura che da noi non esiste ed è forse la causa della mancanza di pubblico. Da noi si creano regolamenti per i partecipanti, in America per il gradimento degli spettatori. Il rapporto tra piloti e spettatori è bellissimo: grande rispetto da parte dei piloti verso il pubblico, ritenuto una risorsa e non un fastidio".

Terminata nel 2008 con il 2° posto nell'American Le Mans Series la carriera agonistica, Pirro ha proseguito la professione curando lo sviluppo delle vetture e formando i nuovi piloti dell'Audi. Un compito che dal 2021 è stato chiamato a svolgere anche in Italia, il qualità di supervisore della Scuola Federale ACI Sport.

"Quando ero piccolo sognavo diventare pilota e pensavo di smettere presto e fare altre cose nella vita. Ritenevo il motorsport limitativo, ma non facevo i conti con la passione incurabile che ancora oggi mi lega con il filo doppio a questo settore. Rivolgermi ai giovani e avere a che fare con i giovani mi da tanta soddisfazione, mi piace moltissimo".

I NUMERI DI UNA CARRIERA INCREDIBILE

Nato a Roma il 12 gennaio 1962, attualmente vive a Roma, dopo aver vissuto per 3 anni a Londra, 2 anni a Tokyo e 25 anni a Monaco. Sposato, due figli, inizia la sua carriera con le corse dei kart nel 1973 e con le auto nel 1980. Ha corso oltre 500 gare a livelli elevatissimi.

CAMPIONATI

- 2 volte campione italiano kart
- vincitore del campionato Fiat Abarth 2000 (nell'anno del suo debutto)
- campione italiano di Formula 2
- campione dell'Asia Pacific Touring Car
- 2 volte campione italiano del Touring Car
- campione del German Touring Car
- 2 volte campione italiano Motorsport
- 2 volte campione ALMS

LE VITTORIE PIÙ IMPORTANTI

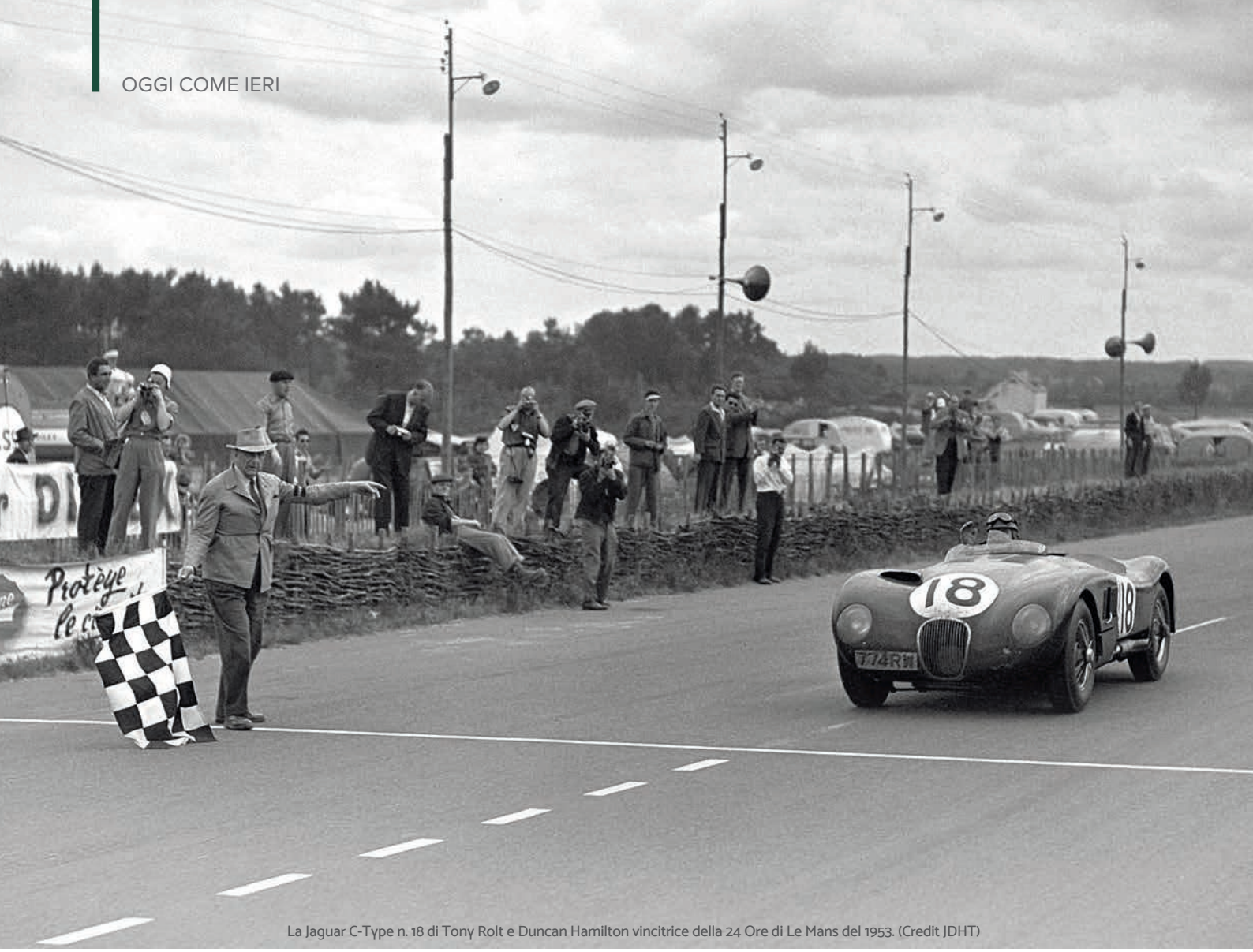
- 5 volte alla 24 ore di Le Mans più una vittoria di classe
- 2 volte alla 12 ore di Sebring
- vittoria alla 24 ore di Daytona
- vittoria alla 24 ore del Nuerburgring
- 3 volte alla "Petit Le Mans"
- vittoria alla 9 ore di Kyalami
- 4 vittorie consecutive alla Wellington 500 Touring car race
- 2 volte alla Macau Guia touring car race
- 2 volte al Goodwood historic TT Trophy
- vittoria con la Edison2VLC al 100 mpg Automotive Insurance X-Prize of USD10M

LE ALTRE VITTORIE

- vice campione del Campionato Europeo Kart
- vice campione del Campionato Mondiale Kart
- 2° posto nel campionato europeo Formula 3
- 2° posto nel campionato Europeo di Formula 3000
- 2° posto nel campionato Giapponese di Formula 3000
- 2 volte secondo posto nel campionato World Touring Car

STORIA SPORTIVA

- -3 stagioni in Formula 1 con Benetton e Scuderia Italia
- test driver per 4 anni in Honda McLaren F1 nell'era Senna-Prost-Berger
- 7 volte su 10 miglior piazzamento per l'Audi a Le Mans
- 9 volte consecutive sul podio a Le Mans (l'unico pilota nella storia della gara)
- Primo pilota a vincere Le Mans con una vettura diesel



La Jaguar C-Type n. 18 di Tony Rolt e Duncan Hamilton vincitrice della 24 Ore di Le Mans del 1953. (Credit JDHT)

C-TYPE, UN MITO CHE "CONTINUA"

GRAZIE AL PROGRAMMA CONTINUATION DI JAGUAR LAND ROVER CLASSIC WORKS, RITORNA IN VITA CON DEGLI ESEMPLARI CELEBRATIVI LA C-TYPE, L'AUTO CHE 70 ANNI FA ESORDÌ E SUBITO VINSE LA 24 ORE DI LE MANS APRENDO ALLA CASA DI COVENTRY UNA FORTUNATA CINQUINA SUL CIRCUITO FRANCESE

di Luca Marconetti

Beluga Black.

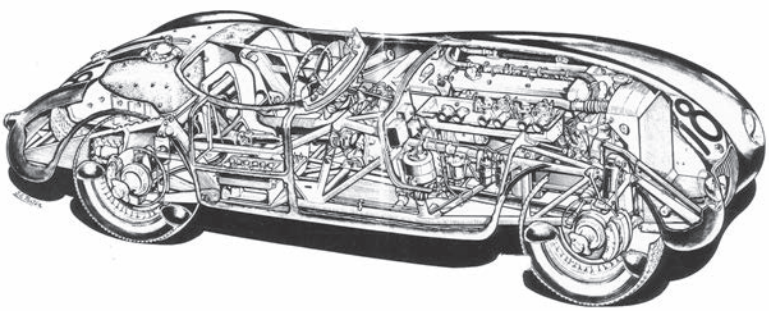
Birch Grey.

Bronze.

NEL 2021 ricorrono i 70 anni del debutto e contemporaneamente della prima vittoria di una vettura del Giaguaro alla leggendaria 24 Ore di Le Mans. Stiamo parlando della XK120C, dove C sta per "Competition", tanto che poi sarebbe stata rinominata C-Type. Jaguar, come ha già fatto in passato, ha deciso di festeggiare quell'annata magica inserendo nel suo programma Continuation - iniziativa che si occupa di, letteralmente, "riprendere la produzione" (guai a chiamarle repliche) di modelli da corsa e GT che, nella vita del Marchio, hanno rappresentato un tassello fondamentale di storia, specialmente nelle competizioni - la C-Type che quindi tornerà a vivere, ovviamente in edizione limitata.
Vediamo quindi cosa ha significato per Jaguar la C-Type e come oggi i nuovi esemplari che la riportano in vita celebrano quelle di settant'anni fa, un mito che torna sulle strade con esemplari costruiti seguendo fedelmente i metodi di quando l'auto fu voluta e concepita da Sir Lyons.

IERI: VITTORIA AL DEBUTTO

La 24 Ore di Le Mans ci mette un po' a riprendere dopo gli orrori del conflitto e la ricostruzione. La prima edizione del dopoguerra si corre infatti solo nel 1949, vinta da Luigi Chinetti con una Ferrari 166 MM. Ma, se la storia della gara francese può davvero suddividersi, come dice Mario Donini nel suo "Le Mans. 24 Ore di Corsa, 90 anni di Storia" (Giorgio Nada Editore, 2013) "in sette periodi, ciascuno dei quali caratterizzato dal dominio di una marca", gli anni del ritorno alla gloria della gara, quelli compresi tra il 1951 e il 1957, sono da attribuire a Jaguar che, di otto edizioni, se ne porterà a casa ben cinque ('51,'53, '55,'56,'57), prima di lasciare lo scettro della supremazia al Cavallino Rampante. E pensare che Jaguar, fino al 1950, non è mai stata a Le Mans... Nel 1948 però, viene presentata al pubblico la nuova sportiva XK120 che William Lyons è subito intenzionato a impegnare nelle competizioni. E ha ragione: nell'agosto del 1949, le XK occupano le prime due posizioni al Circuito di Silverstone, in una gara organizzata dal Daily Express mentre, pochi mesi dopo, nel gennaio 1950, sempre Leslie Johnson, già vincitore sul circuito inglese, porta l'auto alla vittoria a Palm Beach Shores, in Florida. Sarebbero poi seguite, con vetture dotate di carrozzeria in lega leggera, le partecipazioni alla Targa Florio, alla Mille Miglia (dove Johnson arriverà 5° assoluto dietro alle Ferrari di Marzotto, Serafini, Bracco e all'Alfa di Fangio), al Tourist Trophy (dove un ventunenne Stirling Moss avrebbe guidato in prima posizione una tripletta di XK120) all' Alpine Rally (dove vinse Ian Appleyard con sua moglie Pat Lyons, figlia di Sir William) ma è soprattutto la rocambolesca quanto significativa presenza alla 24 Ore di Le Mans a far decidere Lyons che i tempi sono maturi per investire su un modello specificatamente pensato per quella gara: la XK 120 di Johnson e Bert Hadley, infatti, manterrà la seconda posizione per ben due ore e, per la maggior velocità rispetto alla Talbot-Lago di Louis Rosier, avrebbe potuto anche vincere, se alla 21^ ora non si fosse ritirata per la rottura di cambio e frizione.
Per il 1951 infatti, Lyons raduna i suoi tecnici ed espone loro l'idea di una vettura da competizione, con la meccanica della XK120, rinforzata nella frizione, nel cambio (modifiche che avrebbero interessato anche la versione stradale) e nei freni, montata su un telaio nuovo, leggero e robusto, infine con una carrozzeria inedita in grado di risultare efficace sposando efficienza aerodinamica e potenza.
Detto fatto: sotto la direzione tecnica di William Heynes, che contribuisce anche ai disegni, Bob Knight arriva a concepire un telaio tubolare tipo quelli utilizzati dalle monoposto dell'anteguerra e Malcolm Sayer, lasciandosi ispirare dalle vetture barchetta sportive italiane, gli cuce sopra una carrozzeria in pannelli di alluminio essenziale e levigatissima, quella di una moderna barchetta da competizione dai volumi sinuosi, voluttuosi e seducenti. ›



Trasparente della vettura dal quale possiamo notare la meccanica XK120 (qui con il 3,4 litri a tre carburatori Weber da 220 CV del 1953) "calata" nel telaio tubolare e rivestita dall'essenziale carrozzeria. I freni sono a disco. A destra, la Jaguar C-Type n. 19 di Peter Whitehead e Ian Stewart in lotta per il quarto posto assoluto alla 24 Ore di Le Mans del 1953. (Credit JDHT)

Carmen Red.

Cream.

Metallic Blue.

La squadra corse della Jaguar C-Type prima dell'inizio della 24 Ore di Le Mans del 1953, compreso Stirling Moss con il n. 17.
Moss finirà la gara come secondo assoluto con Peter Walker. (Credit JDHT)

L'unico elemento che rimanda alla XK120 è il lungo cofano, per il resto la "C" è un capolavoro di compattezza e razionalità "da corsa", con i proiettori totalmente carenati e annegati nei grandi passaruota anteriori, la mascherina molto bassa anch'essa completamento del profilo di sezione frontale, la fiancata dominata dalla grande presa d'aria sul parafango ricavato nel lungo passo fra gli assi, dalla linea di cintura fortemente digradante all'altezza dello sportello e infine nella coda corta e affilata, praticamente tagliata attorno al passaruota, con la superficie mossa da due profili ricavati nella lamiera e il tappo carburante: la dimostrazione assoluta che funzionalità per le competizioni e bellezza possono coesistere in perfetta sintonia anzi, l'una esaltando l'altra.
Sotto il cofano il 6 cilindri in linea di 3442 cm^3 che qui, con carburatori doppio corpo SU, raggiunge una potenza di circa 205 CV per un peso di appena 966 kg.

Infatti, al suo esordio a Le Mans, nel giugno del 1951, la C-Type guidata da Peter Walker e Peter Whithead, puntando su leggerezza e agilità, vince la gara davanti alle ben più blasonate Ferrari e Mercedes. Alla stessa gara partecipa, con medesima auto, anche Stirling Moss, costretto però al ritiro per un guasto. Andrà poi a vincere il Tourist Trophy dello stesso anno.
Nel 1952 la C-Type, caratterizzata da una carrozzeria rivista che però provoca inaspettati problemi di surriscaldamento, è costretta e lasciare la vittoria alla Mercedes 300 SL di Lang/Riess. Nello stesso anno però, dobbiamo registrare un importante upgrade meccanico, ossia l'utilizzo di freni a disco sviluppati da Jaguar in collaborazione con Dunlop, diventando la prima vettura da competizione a utilizzare questo sistema. Con questa vettura, Moss avrebbe comunque vinto il GP di Reims in Francia e partecipato alla Mille Miglia.
La seconda delle cinque vittorie degli anni '50 (le altre tre saranno

Pastel Blue.

Pastel Green.

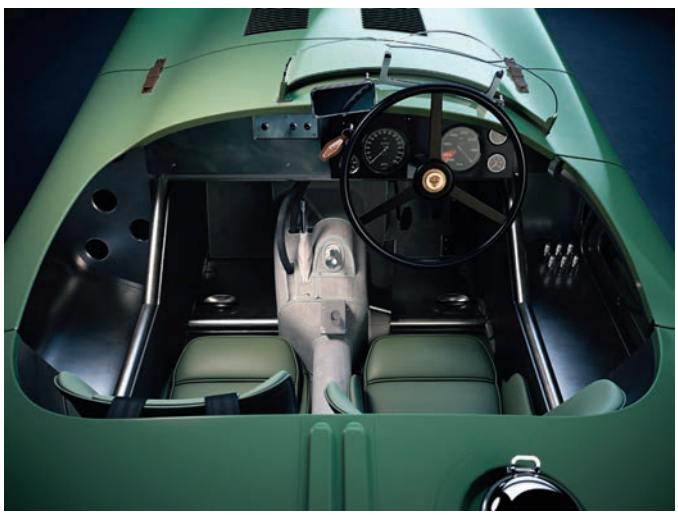
Platinum Silver.

della successiva D-Type) di Jaguar alla 24 Ore di Le Mans, avviene nel 1953, dove il Team Ufficiale si presenta con la C-Type equipaggiata, oltre che dai freni a disco, dal 3,4 litri potenziato a 220 CV grazie all'utilizzo di tre carburatori doppio corpo Weber 40DCO3. Questa volta la vittoria è dell'equipaggio Tony Rolt/Duncan Hamilton, che concludono i 4.088 km di gara alla media record di 170, 336 km/h.
In tutto vengono costruire 53 C-Type, 40 delle quali (equipaggiate da freni a tamburo e carburatori SU) verranno poi vendute a privati.

OGGI: OTTO ESEMPLARI FANNO RIVIVERE LA C-TYPE

E veniamo ai giorni nostri, quando otto (tanti saranno gli esemplari prodotti) fortunatissimi appassionati e futuri proprietari, potranno rivivere esattamente l'atmosfera e le sensazioni di quelle gloriose "24 Heures" poiché Jaguar Classic Works ripresenterà un modello nuovo di fabbrica, totalmente originale e identico a quello di inizio anni '50. La versione che verrà rimessa in produzione non sarà però quella del 1951 ma quella con le specifiche per la 24 Ore di Le Mans del 1953, quindi motore da 220 CV e freni a disco Dunlop.
Le otto C-Type "Continuation" saranno pronte per la primavera 2022 e presentate a un evento dedicato al motorsport Jaguar.
Per realizzarle si parte innanzitutto dalla carta, quella di disegni, progetti, tavole, spaccati presenti nei preziosi archivi Jaguar. Si prende poi una C-Type dell'epoca in carne e ossa e si incrociano dati e caratteristiche trasferendo tutto in digitale e utilizzando le più recenti tecnologie di disegno computerizzato CAD. Di fondamentale importanza saranno poi gli incartamenti, ufficiali e non, manoscritti dai protagonisti di quel progetto: Malcom Sayer, William Heynes, Bob Knight, Norman Dewis e Lofty England (responsabile delle competizioni).
A lavoro completato i clienti possono entrare in contatto per la prima volta con la propria C-Type in maniera virtuale e in realtà aumentata, scegliendo colori e personalizzazioni, sempre nella linea comunque dell'originalità assoluta. Sono 12 i colori disponibili, tutti tratti dalla gamma dell'epoca, dal Racing Green al Suede, dal Beluga Black al Carmen Red (li potete vedere al fondo di queste pagine). L'auto non sarà omologabile su strada, bensì adatta a gare in pista e competizioni per veicoli storici e sarà dotata - e questo è l'unico elemento che la differenzierà da quella del passato - del sistema antiribaltamento Harness Retention System approvato dalla FIA. Non ci sono ancora notizie certe sul prezzo ma verosimilmente parliamo di diverse centinaia di migliaia di euro.

La C-Type come verrà rimessa in produzione oggi.



Suede Green.

British Racing Green.

Gunmetal.

L'Aston Martin DB5 Goldfinger Continuation, 25 esemplari identici a quello utilizzato nell'omonimo film capostipite della saga di "007 - James Bond".

VORREI INCONTRARTI **FRA CENT'ANNI**

JAGUAR LAND ROVER CLASSIC WORKS E ASTON MARTIN WORKS NON SI LIMITANO A RESTAURARE E RICONDIZIONARE VEICOLI COSTRUITI UN TEMPO MA DI ALCUNI MODELLI ICONICI, RIPRENDONO LETTERALMENTE LE PRODUZIONI, COME SE QUESTE FOSSERO STATE "CONGELATE" E OGGI FOSSERO RIPARTITE

Molti produttori automobilistici, specialmente quelli che hanno alle spalle un passato glorioso e ricco di storia, stanno gradualmente introducendo nelle attività aziendali la tutela del patrimonio d'epoca, con diverse iniziative, non solo messa a disposizione di centri di documentazione, archivi e musei ma anche occupandosi direttamente degli "oggetti" più importanti realizzati dagli stessi: le automobili. C'è chi ha riorganizzato il settore ricambi e rimesso in produzione pezzi magari erano esauriti nel tempo; c'è chi restaura ad alti livelli vetture di privati, tramite officine specializzate create ad hoc, rilasciando tanto di certificati e attestati di originalità; c'è chi compra, restaura e rivende totalmente ricondizionati esemplari della propria produzione come fossero vetture nuove; infine esiste un fenomeno, per il momento attuato da due case inglesi di vetture sportive molto famose che, in entrambi i casi, è detto "Continuation".

COSA SIGNIFICA CONTINUATION?

Col termine si fa riferimento a vetture che vengono, letteralmente, "rimesse in produzione", quindi non restauri di esemplari già esistenti o repliche fedeli, bensì esemplari identici agli originali, costruiti con gli stessi pezzi di carrozzeria, telaio, meccanica, motore presi da fondi di magazzino o ricostruiti rispettando rigorosamente le specifiche tecniche dell'epoca, riprendendo in mano disegni tecnici, tavole, spaccati, appunti dei progettisti, relazioni, piani di finizione, incrociando i dati e avvalendosi dell'aiuto delle tecnologie più avanzate, specialmente di disegno computerizzato come CAD e simili. È un po' come se la produzione fosse stata congelata e fosse ripartita, identica ad allora, con la stessa cura manifatturiera, oggi.

CHI SVILUPPA I PROGRAMMI CONTINUATION?

A fare tutto ciò sono Jaguar Land Rover Classic Works - il "braccio storico" dei due celebri marchi inglesi che si occupa dell'intera filiera dedicata ai loro veicoli d'epoca, dal singolo ricambio fino al programma "Reborn", che si propone di restaurare e ricondizionare totalmente esemplari di vetture come Jaguar E-Type, Land Rover Series e Range Rover - e Aston Martin Works - anch'essa impegnata nella tutela e restauro nel totale rispetto dell'originalità, soprattutto delle creature di Sir David Brown ma anche di modelli antecedenti.
JLR Classic Works ha presentato il suo programma Classic Continuation nel 2017 con un obiettivo ben preciso: completare i 100 esem-

plari previsti negli anni '50 della leggendaria D-Type, derivata dalla C-Type della quale abbiamo parlato prima e dominatrice assoluta di Le Mans, dove vinse 3 volte di fila: nel '55, nel '56 e nel '57. Ne sono stati oggi prodotti 25, nelle due varianti a carrozzeria "corta" e lunga "Long Nose". Sempre sulla base della D-Type, nel 1957 venne realizzata una versione stradale in 16 esemplari, l'estrema XKSS. Visto il successo dell'iniziativa D-Type Continuation, esattamente cinquant'anni dopo, sempre nel 2017, anche la XKSS è stato riprodotto: ne sono stati realizzati 9 esemplari venduti a un prezzo di 1,2 milioni di euro ciascuno. L'anno dopo invece ecco una delle versioni più particolari della mitica E-Type, la leggerissima (grazie alla carrozzeria in alluminio pesante appena 114 kg) Lightweight, pensata per la Classe GT: nel 1963 ne furono costruite solo 12 delle 18 previste e, nel 2018, l'opera è stata completata con i 6 esemplari mancanti. Anche Aston Martin ha presentato la sua Continuation Series nel 2017. Questa è composta da tre modelli assolutamente iconici della Casa di Newport Pagnell, una da corsa e due stradali d'eccezione: la DB4 G.T. con carrozzeria alleggerita (25 esemplari), la meravigliosa DB4 G.T.Z. del 1960 con la sua indimenticabile carrozzeria disegnata dallo stilista milanese Zagato (19 esemplari) e la DB5 Goldfinger del 1964, che non ha certo bisogno di presentazioni: è quella guidata da Sean Connery nei panni di James Bond nell'omonimo film, che viene riprodotta nell'originaria tinta Silver Birch con tanto di gadget come quelli con i quali i Servizi Segreti della Regina equipaggiarono l'auto di 007... mitragliette celate nei fanalini anteriori comprese!

CONSIDERAZIONI

Molti collezionisti troveranno inopportuno ricorrere a iniziative tanto "radicali", col rischio di snaturare la conservazione di modelli d'epoca in quanto tali, ossia costruiti settanta, sessanta o cinquanta anni fa e mai riproposti. In definitiva però, siamo di fronte a un progetto molto prestigioso, che le Case intraprendono in maniera consapevole, dopo studi approfonditi su materiale originale e inedito e impiegando maestranze altamente specializzate, che hanno l'onere e l'onore di ereditare le capacità e le competenze tecniche di chi li ha preceduti, riprendendo modalità di lavoro e assemblaggio perse nel tempo. I modelli "Continuation" sono sì, nuovi ma costruiti per lo più a mano, come si faceva una volta e quindi, a nostro parere, contribuiscono diffondere e tramandare una "storia industriale", oltre che del modello, della quale, altrimenti, si potrebbe solo più leggere nei libri, anzi: della quale, spesso, sappiamo ormai poco.

La Jaguar D-Type Continuation del 2017 insieme a una C-Type dell'epoca, anch'essa oggi oggetto del programma Continuation, come abbiamo visto nel servizio precedente.

Da sinistra, una delle 6 Jaguar E-Type Lightweight, GT da pista con carrozzeria in alluminio, che completano le 18 previste nel 1963, quando ne furono completate solo 12. La stupenda DB4 G.T. Zagato, uno dei capolavori assoluti di Aston Martin e del carrozziere milanese, oggetto del programma Continuation di Aston Martin Works (25 esemplari). L'Aston Martin DB4 G.T. Continuation del 2017.

A.G.A. FINE DI UN'ILLUSIONE

IL FENOMENO DI MASSA DELLE AMERICAN GREAT AUTOMOBILES FINISCE CON I MODELLI '59. VEDIAMO COME SONO, PERCHÉ NON POTEVANO CONTINUARE A CRESCERE E PERCHÉ COLLEZIONARLE

di Elvio Deganello

Motori 8V strapotenti in sei metri di carrozzerie scintillanti di colori e di cromature, così sono le auto americane del '59. La tendenza al gigantismo sembra inarrestabile, anche se i limiti di velocità umiliano la "cavalleria" ed è sprecato muovere due tonnellate per andare da casa al lavoro. La crisi congiunturale detta Eisenhower Recession fra il novembre 1957 e il maggio 1958 crea 5 milioni di disoccupati e dovrebbe fare riflettere. Ma nel 1959 la politica monetaria e la riduzione dei tassi d'interesse riportano la produzione ai livelli pre-crisi, così gli americani continuano a credere di vivere nel Paese di Bengodi e spendono più di quanto possono. I costruttori capiscono che non può andare avanti così e affrettano i progetti di auto più piccole che debuttano come modelli "compact" del 1960. Il 1959 segna dunque una svolta, ma non finiscono le esagerazioni: dalla "compact" Pontiac Tempest nasce la Pontiac GTO e da questa la splendida follia delle "muscle car". Tuttavia questi opulenti simboli di potenza degli anni Settanta sono per i giovani, mentre le grandi auto del 1959 sono per tutti, perciò con loro il gigantismo automobilistico cessa come fenomeno di massa. Nel 1959 General Motors, Ford, Chrysler, AMC, Curtiss-Wright hanno insieme 16 marchi. I più innovativi sono quelli della GM che presentano linee slanciate e ampie superfici trasparenti. All'aspetto più dinamico corrispondono sedute più basse che lasciano meno spazio alle gambe, mentre i grandi vetri aumentano l'irraggiamento nell'abitacolo. Alcuni marchi restituiscono spazio alle gambe arretrando i sedili dietro, altri contrastano il surriscaldamento nell'abitacolo con i vetri azzurrati e/o l'aria condizionata.

La nuova gamma '59 delle Buick (marchio GM) è caratterizzata da linee dinamiche e da estese superfici vetrate. Nella foto una Invicta Hardtop Coupe 4637 (serie 4600, stile carrozzeria 37) è contornata dalle gemelle Le Sabre ed Electra.

La Chevrolet Impala Sport Coupé 1837 (le prime due cifre distinguono la serie, le altre lo stile della carrozzeria). Come tutte le GM del '59 ha linee slanciate. Di particolare ha la calandra abbastanza semplice e le finte prese d'aria sulle teste dei parafanghi

La coda della Chevrolet Bel Air 4-door sedan (serie 1600, stile carrozzeria 19) evidenzia le pinne che si divaricano dal centro del baule in un'ampia V sopra i fanali "occhi di gatto". L'insieme è molto dinamico, anche se si tratta di una normale berlina da famiglia.

Una Pontiac Bonneville Vista 2839 (serie 2800, stile carrozzeria 39, vale a dire sedan hardtop, in italiano berlina senza montante centrale). Le particolarità di queste carrozzerie nei modelli GM sono il tetto piatto e il lunotto avvolgente.

La Oldsmobile Dynamic 88 Holiday Sport Sedan (3239). Si notano il cofano che cala di quota al centro, gli "aeroplanini" sui parafanghi anteriori, le pinne a cono schiacciato e il tetto piatto con lunotto avvolgente, tipico delle carrozzerie GM stile 39 (sedan hardtop).

GM TUTTE NUOVE

Le Chevrolet, marchio alla base della gerarchia GM, per la prima volta hanno tratti comuni con gli altri modelli del Gruppo come il tetto basso, il parabrezza che curva sul padiglione e le "sedan hard top" (berlina senza montante centrale) con il lunotto avvolgente. I nuovi autotelai a X ben si adattano allo stile "slimline", nel quale la calandra relativamente semplice è sormontata da finte prese d'aria sulle teste dei parafanghi, mentre in coda le pinne divaricano dal centro del baule in un'ampia V che incornicia i fanali "occhi di gatto". Le Pontiac sono un gradino sopra le Chevrolet, ma hanno i telai del 1958 modificati con le carreggiate più larghe: secondo la pubblicità per migliorare la manovrabilità, ma il vero motivo è che le ampie carrozzerie del '59 sui vecchi telai "annegavano" le ruote nei parafanghi e si è rimediato così.

Le Pontiac hanno la calandra in due parti e le pinne come affilati coni solcati da crestine V. La cosa buona di questa complessa elaborazione è che termina con i fanali della retromarcia. Un gradino sopra le Pontiac ci sono le Oldsmobile, come le altre del gruppo GM hanno linee svelte e il 40% di vetro in più. Di particolare hanno i doppi fari in orizzontale e il cofano che scende di quota al centro della griglia, mentre dietro hanno le pinne a cono schiacciato, chiuse da fanalini ellittici. Per le Oldsmobile 98 sono optional le sospensioni posteriori pneumatiche ed è di serie il motore Rocket di 5,5 litri con 315 CV, che secondo il costruttore consuma meno. Le Buick stanno fra Oldsmobile e Cadillac e sono nuove anche nei nomi: Le Sabre, Invicta ed Elettra 225. La prima ha 250 CV e il cambio a 3 marce, l'Invicta ha 325 CV e il cambio automatico, la Electra 225, è lunga 225 pollici (20 cm più delle altre).

La Cadillac 75 Fleetwood Sedan 6723R.
I modelli '59 hanno le pinne con l'altezza record di 90 centimetri e i doppi fanalini a punta. I modelli al top della gamma hanno di serie il cruise control, il cambio luci automatico, l'aria condizionata e i vetri elettrici.

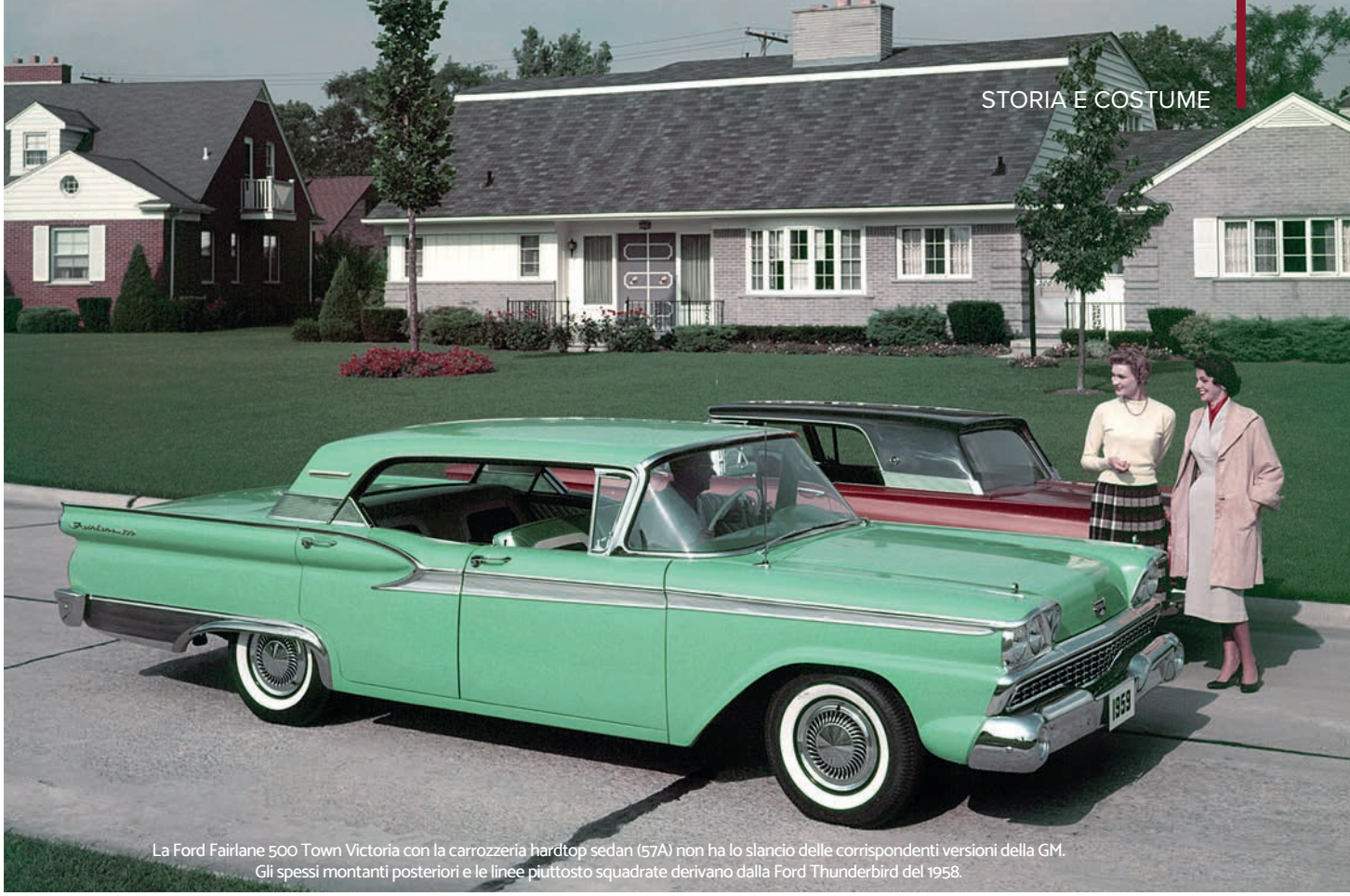
Le Mercury sono le sole del gruppo Ford del tutto rinnovate nel '59. Le Monterey, le Montclair (nella foto la versione 4 door hardtop sedan 57B) e le Park Lane hanno linee dinamiche e ampie superfici vetrate. Nelle hardtop il lunotto risale sul tetto.

Le Edsel sono un fiasco che costa alla Ford 400 milioni di $. I modelli del '59 (nella foto la Ranger Sedan Hardtop 63F) hanno la calandra orizzontale che quasi incorpora la verticale, detta "ciambella del water", i prezzi calano, ma calano di più le vendite.

Tutte hanno uno stile pulito con i doppi fari inclinati, i profili obliqui in fiancata e le pinne che da dietro le porte giungono alla coda con un angolo che sullo specchio di poppa è di 20°; per le due della gamma superiore sono disponibili gli optional sedili a regolazione elettrica, differenziale autobloccante e aria condizionata. Le Cadillac sono al vertice GM ed evolvono dai modelli '58 semplificando la calandra, ora priva di ogive, e alzando le pinne fino all'altezza record di 90 cm. Fra gli accessori propongono il cruise-control, il cambio-luci automatico, il blocco elettrico delle porte, i finestrini e i sedili elettrici e l'aria condizionata con filtro antipolline (di serie nei modelli al top). Completa la gamma GM la Chevrolet Corvette, la sportiva del Gruppo che mantiene dimensioni coerenti con il proprio ruolo.

GRUPPO FORD NEI GUAI

Il Gruppo Ford esce dalla depressione del '58 con 650.000 vendite in meno e il pesante insuccesso del marchio Edsel, che costa 400 milioni di dollari. Qualcuno attribuisce il fiasco alla calandra verticale paragonata alla ciambella del water. Perciò Roy Brown, che ha definito lo stile, è esiliato alla Ford inglese, dove disegna la Cortina. Il vero problema del marchio Edsel è d'essere nato alla soglia della depressione che ha falcidiato le auto di prezzo medio. Le Edsel del '59 hanno la calandra verticale quasi integrata nella griglia orizzontale e costano meno, ma si vendono meno. Nel '59 i modelli della capogruppo Ford prendono ispirazione dalle massicce ex sportive Thunderbird del 1958, che hanno larghi montanti posteriori e linee pesanti che suggeriscono solidità, rassicurando gli automobilisti che amano la concretezza, che sono il loro bacino di utenti. Le Thunderbird, che nel 1958 hanno fatto un balzo nelle vendite rinunciando alla sportività, nel '59 cambiano solo i motivi decorativi sui fianchi. Tranne l'aggiunta di qualche linea cromata, resta fermo anche lo stile delle Lincoln, il marchio di prestigio del Gruppo Ford. Nel generale conservatorismo del Gruppo, mostrano qualcosa di nuovo solo le Mercury che celebrano il 20° Anniversario del marchio con 15 versioni di tre modelli: Monterey, Montclair, Park Lane. Tutti sono più snelli dei corrispondenti del '58 e hanno il parabrezza che curva sul tetto; le carrozzerie normali hanno il lunotto avvolgente e le hardtop hanno il lunotto che gira sul tetto. Elementi comuni sono le pinne che nascono da un segno grafico a ogiva sulle porte anteriori e prendono corpo in due creste che girano sullo specchio di poppa e s'incontrano sulla soglia del baule disegnando fanali triangolari che agli estremi hanno inserti cilin-



La Ford Fairlane 500 Town Victoria con la carrozzeria hardtop sedan (57A) non ha lo slancio delle corrispondenti versioni della GM. Gli spessi montanti posteriori e le linee piuttosto squadrate derivano dalla Ford Thunderbird del 1958.

drici prolungati in avanti. Fra un modello e l'altro cambiano i motivi decorativi e i motori. Nelle Monterey è standard il 312 CID da 235 CV, ma è disponibile come optional il 383 CID da 280 CV che è di serie nelle Montclair, che a loro volta hanno come optional il potente 430 CID Marauder da 345 CV, che è di serie sulle Park Lane. Per tutte sono disponibili tre nuovi optional: l'avvisatore sonoro del superamento del limite di velocità, la regolazione elettrica dei sedili con memoria e il retrovisore esterno aggiustabile dall'interno.

CHRYSLER DIMEZZA, AMC E RAMBLER RADDOPPIANO

Il Gruppo Chrysler esce dalla Eisenhower Recession con la produzione dimezzata, perciò ha pochi soldi da investire per il '59. Così i suoi modelli mantengono lo stile Flight-Sweep, che nel 1957 era innovativo, ma due anni dopo è scontato come le grandi pinne rettilinee dei modelli DeSoto, Dodge, Chrysler e Imperial o le pinne a squalo delle Plymouth. I cambiamenti riguardano i ritocchi alle calandre, ai paraurti e ai fregi ornamentali, che in generale mostrano un uso più esteso di elementi cromati.

Le Lincoln, marchio di lusso della Ford, cambiano poco nel '58. Nella Premiere Landau 4-door Hardtop 57B (nella foto) di diverso ha i paraurti con i motivi a ogiva nei cantonali, i rilievi nei parafanghi anteriori allungati e le placche cromate nei posteriori.

La DeSoto (nella foto la Firedome Sportsman Sedan LS2-M 43) nel 1959 fa un passo indietro portando all'esterno la calandra che prima era modernamente inserita nel paraurti. Cambiano le teste dei parafanghi anteriori e dietro restano le pinne stile "Flight-Sweep".

La Plymouth Fury Hardtop Coupe MP-2 P 23 rispetto al 1958 cambia solo le borchie copri-ruote e piccoli dettagli di finitura. Il simulacro della copertura della ruota di scorta, introdotto nel 1958, è considerato un raffinato segno d'eleganza negli USA.

La Imperial Crown Southampton Hardtop Sedan (MY1-M 634) è il modello di lusso della Chrysler. Di nuovo ha una fila di inserti cromati aggiunti davanti alla calandra e in generale abbonda di elementi cromati che all'epoca denotano lusso e opulenza.

I comandi della climatizzazione della Imperial. Nelle auto americane al top della gamma dei marchi di prestigio l'aria condizionata è ormai una dotazione di serie e si sta diffondendo anche nella lista degli optional di alcuni altri modelli.

Nuovi sono i motori Golden Lion con cilindrate da 6.286 cc a 6.771 cc e potenze da 305 CV a 380 CV che, secondo la Chrysler consumano il 10% in meno. Nuovi sono gli optional come le sospensioni pneumatiche posteriori, i sedili anteriori girevoli e lo scatto antiabbagliante automatico nel retrovisore, mentre di serie per tutti i modelli ci sono le luci di retromarcia e i comandi della climatizzazione a pulsante. I gruppi AMC (Nash, Rambler) e Curtiss-Wright (Studebaker) escono trionfalmente dalla crisi del 1958. Nel 1959 Rambler realizza 60 milioni di dollari di profitti e sale al quinto posto nelle vendite USA davanti a Buick, Dodge e Mercury. Escludendo la Nash Metropolitan, che è costruita in Gran Bretagna dalla Austin, il modello base della AMC è la American che è lunga solo 4 metri e mezzo, ha uno stile fermo al 1955 e ha un motore di 3,2 litri con l'arcaica distribuzione a valvole laterali che sviluppa 90 CV. Oltre alle dimensioni ridotte, la forza della American è il prezzo: 1.821 $ nella versione base, mentre la più economica delle "full size" costa 2.247 $. Un gradino sopra la American c'è la Six con lo stesso "6 cilindri" potenziato a 127 CV in un corpo vettura lungo 4,85 metri che risale al 1957. I modelli Rebel e Ambassador montano motori V8 con 215 o 270 CV in corpi vettura simili alla Six, con prezzi vicini a quelli delle Ford e GM, perciò hanno meno successo, la pretenziosa Ambassador con la carrozzeria Hardtop addirittura trova solo qualche centinaio di clienti. È chiaro che le Rambler perderanno terreno nel 1960 quando le "compact" della GM, della

AMERICANE DA COLLEZIONE

Non è semplice approfondire in poche righe un argomento complesso come le auto americane da collezione del 1959, che comprendono 16 marchi per un totale di 60 modelli con almeno 4 tipologie di carrozzerie ognuno. In generale si può osservare che oggi i costi di gestione delle auto americane non sono proibitivi come all'epoca delle imposte assurde e, a ben guardare, il consumo è sopportabile considerando le brevi percorrenze del collezionista. La meccanica semplice e robusta contribuisce a tenere bassi i costi di gestione. Lo stesso vale per i ricambi della meccanica, che in generale hanno prezzi relativamente contenuti e si trovano senza eccessive difficoltà. Il discorso cambia per i particolari delle finiture esterne e interne dei modelli e degli allestimenti poco diffusi. Fra le tipologie delle carrozzerie le cabriolet sono le più apprezzate e ovviamente le più care all'acquisto, seguono le coupé e le berline hardtop a due porte. Una scelta originale potrebbe essere una berlina hardtop a quattro porte, tipologia che in Europa ha riscontro solo in poche costosissime fuoriserie. Altrettanto originale potrebbe essere una station wagon, ce ne sono di bellissime nel 1959, tutte con una spaziosità interna eccezionale. In tutti i casi, la spettacolarità di un'americana del '59 non passa inosservata e suscita curiosità ovunque.

Le Rambler American (nella foto la berlina Super 5906 e la Super Wagon 5904) hanno misure contenute, il motore a sei cilindri con valvole laterali, le cromature ridotte all'osso e costano circa 500 $ meno delle più economiche auto USA di dimensioni standard. A destra, La Studebaker Lark (nella foto la VIII Regal Sedan 59V-W6), ha dimensioni e motori ragionevoli che anticipano le "compact" del 1960. Raddoppiano le vendite nel 1958 e migliorano nel '59. Ma il Gruppo che detiene il marchio vuole chiudere il ramo automobili.

Ford e della Chrysler offriranno a prezzi bassi meccaniche tutte nuove. Non ha prospettive migliori la Studebaker anche se la Lark, nata nel 1958 e confermata nel 1959, è un bel prodotto per cilindrata, prezzo, dimensioni e modernità di progetto. Il problema è che la Kurtiss-Wright, proprietaria del marchio, ha le principali attività in altri settori e paradossalmente ritiene che il successo del settore auto sia una sventura perché ritarda il suo piano per sbarazzarsene.

La Rambler Six Custom (5915) ha 6 cilindri in un corpo vettura un po' più lungo e sviluppato in altezza. I passeggeri siedono più in alto e hanno più spazio per le gambe. Le Rebel e Ambassador hanno motori V8 nello stesso corpo vettura, disponibile anche in versione hardtop.

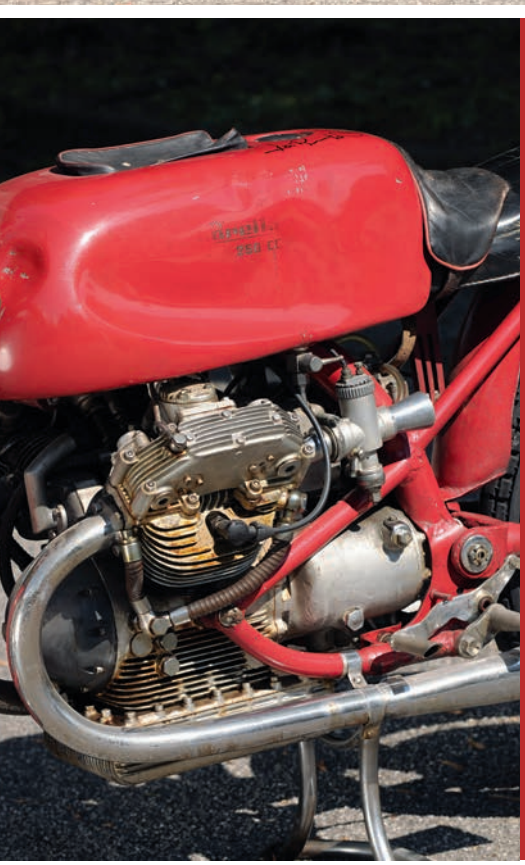
INNOCENTI: NON SOLO SCOOTER

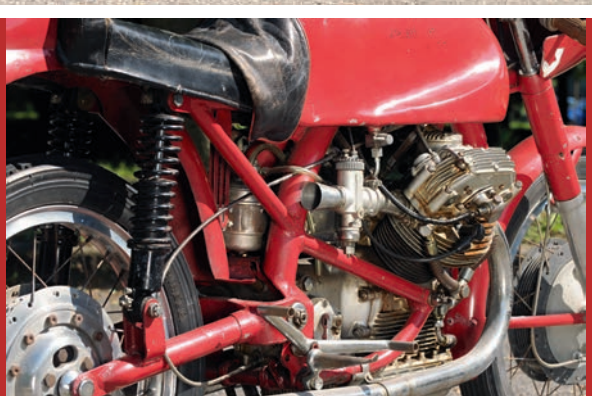
SETTANT'ANNI FA, ALLA FIERA DI MILANO, LA INNOCENTI PRESENTÒ UNA MOTO DA CORSA CHE NULLA AVEVA A CHE VEDERE COI CELEBRI SCOOTER LAMBRETTA

di Franco Daudo - foto F. Daudo e Archivio Vittorio Tessera

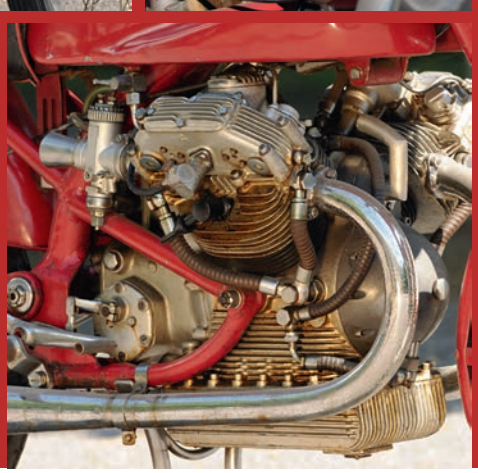
Che tra Piaggio e Innocenti il dualismo andasse oltre il confronto commerciale, era chiaro fin dalla fine degli anni '50. Nel 1948 nacque la prima versione sportiva della Lambretta A e sulla base del modello C la Innocenti allestì uno scooter da corsa che partecipò brillantemente anche alla Milano-Taranto del 1951. Era questa la risposta alla Vespa, in un periodo in cui la popolarità dello scooter generava sfide nelle corse su strada e fuoristrada, con piloti privati e ufficiali alla guida di mezzi elaborati per i quali la Federazione Motociclistica aveva creato apposite classi. La Innocenti approntò pure un veicolo da record che nel 1950, a Montlhéry, conquistò una serie di primati di durata - strappandoli proprio alla rivale Vespa - nonché, prima sulla Roma-Ostia poi ancora a Montlhéry e infine sulla Monaco-Ingolstadt, il primato assoluto di velocità.

La Lambretta Bicilindrica 250 che avrebbe dovuto correre nel 1953 è oggi esposta nel Museo Scooter & Lambretta di Rodano (MI).





Il motore bicilindrico a V di 90° ha la distribuzione bialbero. La struttura del telaio, costituita da un tubo di grande diametro cui sono saldate due mensole in tubo che reggono il motore. Un dettaglio del castelletto della distribuzione. Nell'ultima versione l'olio era contenuto in una coppa. Si notino i tubi per portare l'olio nei punti critici.



NASCE LA MOTOLAMBRETTA

In questo confronto si inserì inizialmente anche la MV Agusta, che nel 1949 allestì uno scooter sportivo che ben presto si trasformò in una mini moto da corsa che, sfruttando le pieghe del regolamento, fu addirittura dotata dei motori quattro tempi monoalbero e bialbero. Fu forse questa la molla che spinse la Innocenti a finanziare la costruzione di due vere moto da corsa, dapprima di 125 e poi di 250 centimetri cubici, da schierare nelle classi dove Benelli, Guzzi e Mondial erano all'epoca fortissime. Chiamata appropriatamente MotoLambretta, la prima 'ruote alte' della Innocenti vide la luce nel 1949: aveva il motore derivato da quello della Lambretta B, il cambio a 4 marce, il telaio in struttura mista di tubi e lamiera stampata e la trasmissione finale ad albero. Ne fu anche ipotizzata una versione stradale, ma tutto si fermò allo stato prototipale.

LA 250 BICILINDRICA

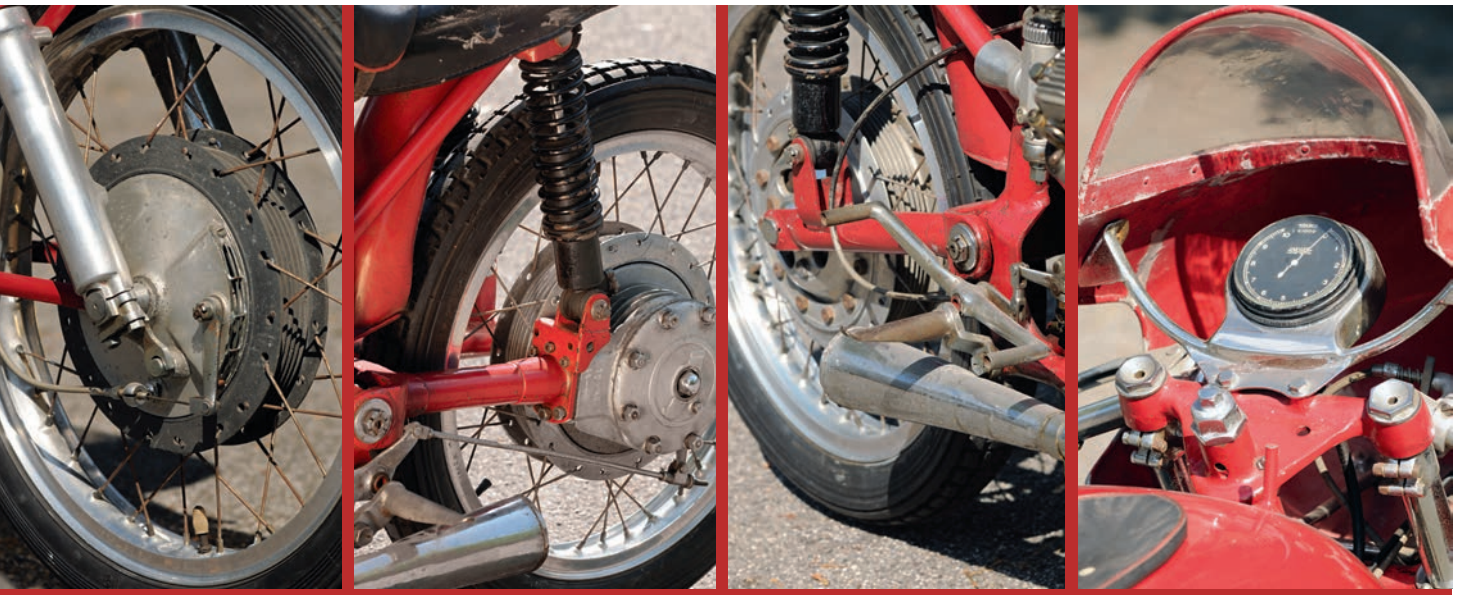
Nel 1951 la Innocenti tornò sul tema motociclistico con un altro progetto, ancora più impegnativo: una 250 bicilindrica monoalbero in testa che, come consuetudine dell'ufficio tecnico della Casa di Lambrate, vantava soluzioni tanto originali quanto audaci, tali da destare il giustificato stupore tra coloro che la videro per la prima volta esposta alla Fiera di Milano. Un progetto ambizioso e complesso da sviluppare, sia per la relativa inesperienza della Innocenti nel settore motociclistico sia per una serie di soluzioni inedite che avrebbero richiesto un lungo periodo di messa a punto.

Il progetto fu opera dell'ingegner Pier Luigi Torre, padre delle prime Lambretta, un amante della bella meccanica che mise nei suoi veicoli molte soluzioni tecniche raffinate, apparentemente in contrasto con la natura economica di uno scooter del dopoguerra. Per questo molti riconoscono alla Lambretta un maggiore appeal tecnico rispetto alla Vespa, anche se sul lungo periodo quest'ultima fu vincente per l'eccellente industrializzazione e l'imbattibile funzionalità.

L'ispirazione del progetto è molto probabile sia venuto osservando le BMW bicilindriche da corsa, con la differenza che il motore, anziché essere un boxer, ovvero un V di 180°, aveva i cilindri posti a 90°. Un vantaggio, rispetto alla tedesca, in termini di ingombro e di compattezza generale, ma una soluzione che alzava il baricentro complessivo della moto. Disposto longitudinalmente, come il BMW adottava la trasmissione finale ad albero, posto sulla sinistra e con singolo giunto cardanico all'uscita del cambio. Vittorio Tessera, massimo storico della Lambretta, riporta sul suo libro 'Innocenti Lambretta', Giorgio Nada Editore, che Torre fu affiancato, almeno nelle fasi iniziali del progetto, da Giuseppe Salmaggi, il quale però non seguirà in prima persona la peraltro breve evoluzione di questa macchina. È interessante notare come in un articolo apparso sulla rivista inglese Cycle non si menzioni Torre ma si attribuisca al solo Salmaggi la paternità della Bicilindrica, che veniva definita: "Una brillante macchinetta, un capolavoro di meccanica che sviluppa 28 CV...". A un anno dalla presentazione ne parlò anche Motor Cycling: "Non ancora testato in gara, il V-Twin della Lambretta resta uno dei più interessanti progetti da corsa italiani". E annunciò anche la possibilità di vederne una variante di 350 cc.

MECCANICA SOFISTICATA

Nella sua versione iniziale, il motore vantava la distribuzione monoalbero comandata da alberi e coppie coniche che partivano dal centro del V. Le due valvole erano inclinate tra loro di 90°, secondo una tendenza tipica del periodo (anche i quattro cilindri Gilera le avevano così) ed erano comandate da bilancieri montati su rullini. ›



Da sinistra, il freno anteriore ha il tamburo in magnesio. La scatola che contiene la coppia conica della trasmissione. Il pedale del cambio è a bilanciere. Dietro il cupolino c'è un contagiri Jaeger.

A differenza del motore BMW (e dei successivi Moto Guzzi e Honda bicilindrici a V di simile architettura) i due cilindri non erano disassati. Con una soluzione simile a quella adottata dalla Harley-Davidson, c'era un solo bottone di manovella con una delle teste di biella conformata a forcella per creare lo spazio all'altra, di forma tradizionale. Entrambe ruotavano su rullini. Secondo la scheda tecnica esposta dalla Innocenti nello stand della Fiera di Milano del 1951, il motore aveva dimensioni caratteristiche di 54 x 54 millimetri per una cilindrata di 247,3 centimetri cubici, la frizione era monodisco a secco e il cambio, in blocco, aveva 5 rapporti, con la particolarità di una levetta esterna per l'inserimento del rapporto più lungo. Una poco comprensibile complicazione che infatti sparirà presto. L'accensione era inizialmente affidata a un volano magnete posto nella parte anteriore del carter, sotto un coperchio. La lubrificazione era a carter secco con doppia pompa a ingranaggi e un esteso serbatoio dell'olio esterno con le caratteristiche nervature sulle pareti esterne per irrobustirlo e aumentare la superficie radiante. Una serie di tubazioni esterne provvedeva all'invio del lubrificante nei punti più critici. All'alimentazione, infine, provvedevano un paio di carburatori dell'Orto SS con vaschette separate, collegate a condotti che convergevano verso il centro del motore.

TELAIO ORIGINALE

La ciclistica era costituita da un tubo curvo di grande diametro che correva dal cannotto fino alla zona posteriore del cambio. Da questo partivano due mensole, anch'esse in tubo d'acciaio, che andavano ad abbracciare il motore e a supportarlo mediante due punti d'attacco posti al centro del carter motore, sotto la base dei cilindri, più altri due sotto il cambio. Una struttura semplice e originale, probabilmente ispirata al progettista dalle limitate vibrazioni trasmesse dal motore a V di 90°, che come noto ha un ottimo bilanciamento. Una struttura ausiliaria fungeva poi da supporto della sella, del serbatoio dell'olio e dell'attacco superiore degli ammortizzatori a compasso con dischi di frizione regolabili. Completavano la parte posteriore il forcellone oscillante il cui braccio sinistro conteneva l'albero di trasmissione. Inusuale il molleggio, affidato a una barra di torsione trasversale. La forcella era invece una convenzionale teleidraulica con molle coperte. I freni erano a tamburo centrale, mentre le ruote, dotate di cerchi in lega leggera, montavano pneumatici Pirelli, l'anteriore rigato nella misura 2.375-21", il posteriore, scolpito, 3.00-21".

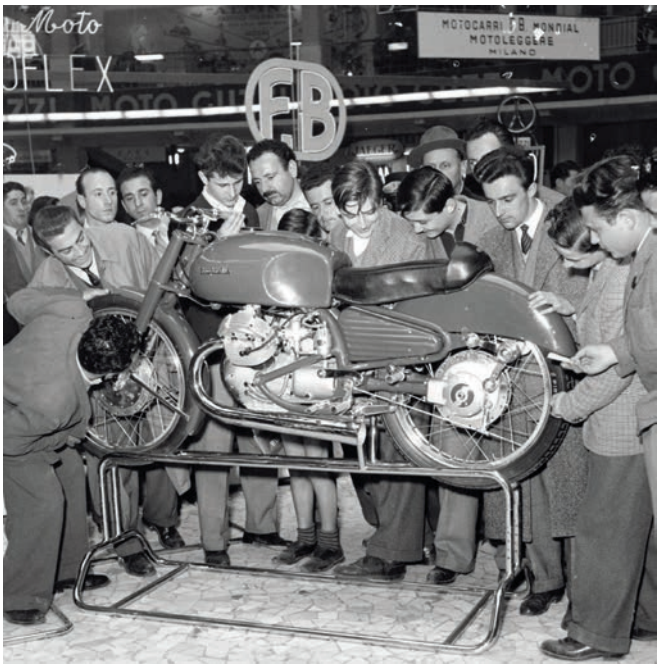
LO SVILUPPO

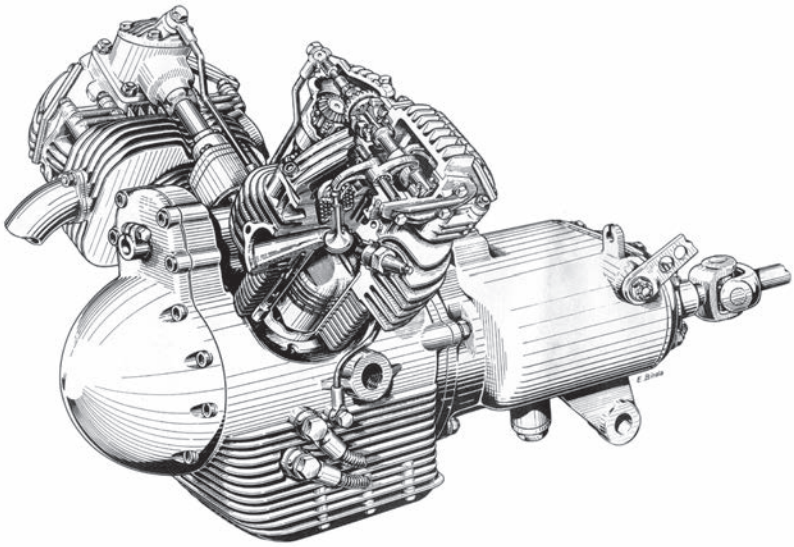
Le prime prove, affidate a Romolo Ferri, pilota di levatura, protagonista con la Lambretta anche dei riusciti tentativi di record, fecero subito emergere i limiti della ciclistica e l'evidente influenza della coppia di reazione generata dal motore con l'albero longitudinale sulla maneggevolezza. Sul telaio la prima modifica importante fu l'eliminazione della molla di torsione e degli ammortizzatori a compasso per passare ad ammortizzatori teleidraulici con gli attacchi inferiori posti dietro il perno ruota posteriore. Il baricentro del veicolo fu abbassato sostituendo i cerchi da 21" con altri da 18" e per lo stesso motivo la lubrificazione passò a carter umido, con l'olio contenuto in una coppa posta sotto il motore e l'eliminazione del serbatoio separato. Riguardo il motore, oltre alla lubrificazione, i principali interventi riguardarono la distribuzione, passata da monoalbero a bialbero, e l'accensione, dapprima con due magneti e successivamente, nella versione definitiva, ritornata a solo magnete.

BREVE VITA

Viste le difficoltà di messa a punto, il debutto della nuova Bicilindrica avvenne in una gara minore, ovvero il circuito francese di Bergerac, al quale furono iscritti Romolo Ferri e Nello Pagani, campione del mondo della 125 nel 1949 con la Mondial e pilota la cui esperienza fu evidentemente giudicata fondamentale per valutare le reali potenzialità della moto. Dalla Francia si passò alla Svizzera, a Locarno, ma il risultato non cambiò: in entrambi i casi Ferri si mise in luce ma dovette ritirarsi per noie al preselettore del cambio, mentre Pagani non prese il via nella prima gara e nella seconda palesò i medesimi problemi del compagno di squadra.
Lo sviluppo di una nuova 'Gran Prix' è un impegno tecnico ed econo-

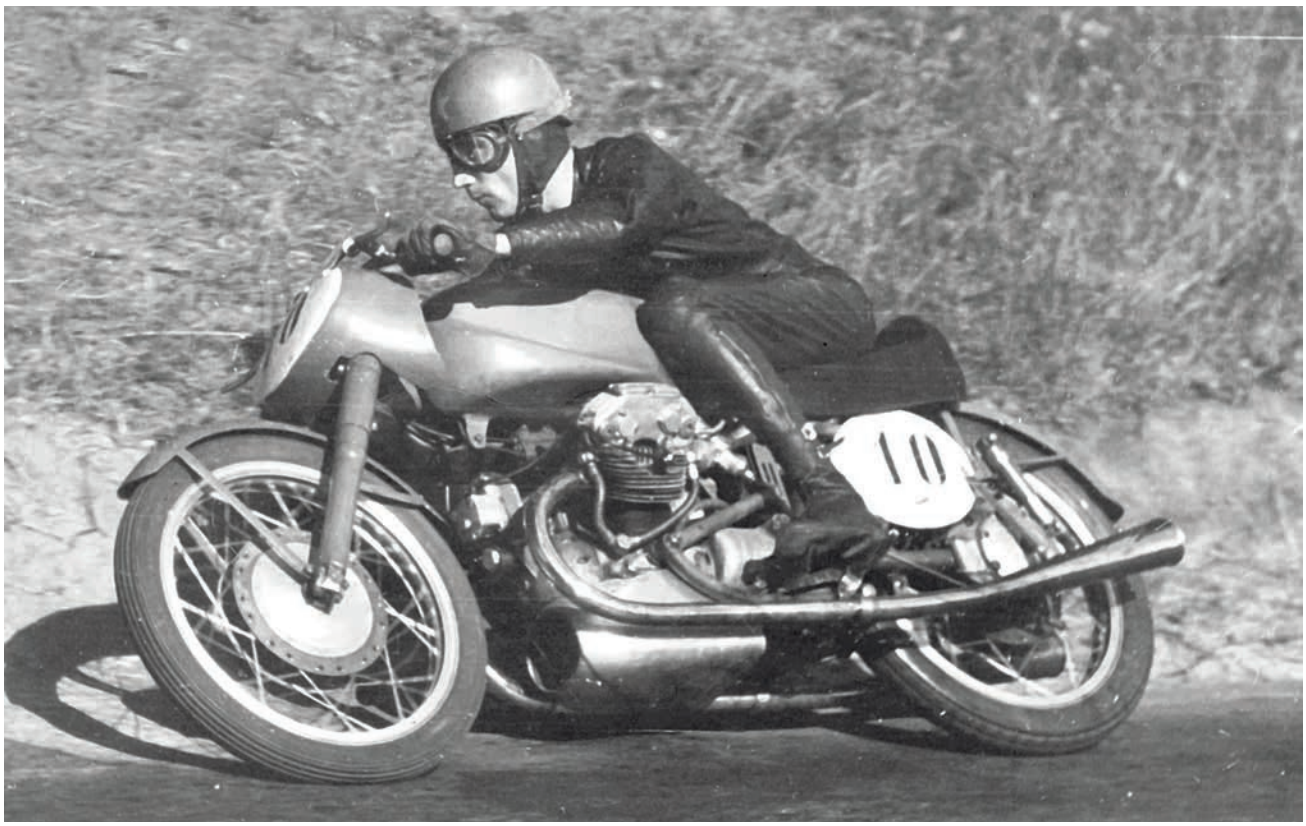
La pubblicità di lancio della Yamaha XS-2 con in evidenza il nome dell'importatore italiano, la Italjet.
A destra, una pubblicità della XS-1 dotata di freno a tamburo anteriore.





A sinistra, la prima versione fu esposta alla Fiera di Milano nel 1951.
Lo spaccato del motore pubblicato nel settembre 1951 dalla rivista inglese Cycle.
Sotto, Romolo Ferri in azione con la seconda versione.

mico gravoso per qualunque Casa. Considerando poi che la Innocenti all'epoca era fortemente impegnata nella produzione della Lambretta e che la Bicilindrica si dimostrò piuttosto 'acerba' e bisognosa di un massiccio impegno per il suo sviluppo, non deve sorprendere se dopo il debutto lo slancio iniziale fu fortemente ridimensionato. Tuttavia, in vista di un'ipotetica partecipazione alle gare del 1953, furono effettuate ulteriori modifiche che però non poterono mai dimostrare la loro validità: la Bicilindrica fu definitivamente archiviata e poi esposta ai visitatori del Centro Studi Innocenti fino al termine dell'attività della Casa di Lambrate nel settore scooter. Fortunatamente Vittorio Tessera è riuscito a salvarla da una probabile fine ingloriosa, l'ha recuperata insieme alla poca documentazione tecnica e fotografica sopravvissuta e l'ha restituita tal quale ai visitatori del suo Museo Scooter & Lambretta di Rodano, vicino a Milano.



YAMAHA
XS-650
YAMAHA

DUE CILINDRI A QUATTRO TEMPI PER I TRE DIAPASON

UNA YAMAHA CON MOTORE A QUATTRO TEMPI È SICURAMENTE MATERIA NUOVA PER IL MERCATO ITALIANO, CHE FINO A QUEL MOMENTO CONOSCEVA LA CASA SOPRATTUTTO PER LE GESTA IN PISTA DI PHIL READ E BILL IVY, FINO AL 1968 DOMINATORI DELLE CLASSI 125 E 250 CON LE LORO SOFISTICATE QUATTRO CILINDRI A DUE TEMPI.
LA XS650 È LA PRIMA DUE RUOTE DI CILINDRATA COSÌ ELEVATA PRODOTTA DALLA YAMAHA

di Matteo Comoglio - foto F.Daudo

Fa il verso alla celebre Triumph Bonneville, ma la Yamaha XS-2 ha dalla sua un approccio tecnico alla giapponese, con una cura costruttiva e una qualità superiori.

Yamaha e Suzuki, fin dai primi tempi non nascosero mai, che l'ispiratore dei loro motori bicilindrici a due tempi sia stato il tedesco Adler. Lo stesso Soichiro Honda si ispirò alle tedesche NSU per le sue moto da corsa. La ricerca delle radici dell'originario quattro tempi della Yamaha però ci porta indietro nelle ere, precisamente nel Giappone degli anni '50, e ci fa scoprire delle vicende poco note. In quel periodo tra le tante Case che riprendevano i modelli europei, incluse le bicilindriche inglesi BSA e le tedesche BMW, ce n'era una, la Hosk, che realizzò una copia della Horex 500, una moto tedesca dotata di un motore bicilindrico fronte marcia con distribuzione monoalbero in testa comandato da una catena. La Horex era assai rinomata in Europa per la sua meccanica e la Hosk la interpretò a modo suo, optando per il cambio separato anziché in blocco, del motore tedesco. ›

Dai due cilindri verticali escono i tubi di scarico cromati che rimarranno tali a lungo, poiché costituiti da due tubi concentrici.
I carburatori sono dei Mikuni BS38 da 30mm a depressione Come riportato sui coperchi delle membrane, sono realizzati in Giappone su licenza Solex.
La cura dei dettagli è secondo i migliori standard giapponesi. Si notino l'utilizzo di bulloneria speciale, di dadi frenati e dell'ingrassatore per il perno del forcellone.

Esteticamente il motore Yamaha è lineare e possente. Si noti, dietro i cilindri, il dispositivo tenditore della catena di distribuzione.
Ogni dettaglio è frutto di un disegno specifico. Restaurare le moto giapponesi è per questo molto impegnativo e richiede, oltre che attenzione, grande capacità di documentazione e conoscenza delle fonti di approvvigionamento.

L'esemplare del nostro servizio è stato completamente restaurato secondo le specifiche d'origine.

La cura costruttiva era eccellente e altrettanto le prestazioni, all'epoca sicuramente al top della produzione giapponese, che ponevano la Hosk a diretto confronto perfino con le potenti bicilindriche inglesi. Purtroppo però, travolta da difficoltà finanziarie, dopo pochi anni di produzione la Hosk dovette arrendersi e passare di mano. L'azienda e gran parte delle maestranze furono così rilevati dalla Showa che continuò a produrre per un certo periodo la bicilindrica 500 e andò addirittura oltre, progettando un nuovo motore di 650 cm^3 che conteneva tutte le esperienze maturate sul campo e avrebbe dovuto sostituire il motore da mezzo litro. Nel frattempo, siamo agli inizi degli anni '60, la proprietà della Showa passò alla Yamaha che così acquisì importanti competenze nell'ambito dei motori a quattro tempi e si trovò nel cassetto quel progetto che indubbiamente ispirò il motore XS, presentato al pubblico alcuni anni dopo. Questa premessa ci aiuta a comprendere come, al debutto della XS, la Casa dei Tre Diapason vantasse già una solida esperienza sui motori a quattro tempi, esperienza che sarebbe poi proseguita anche negli anni successivi, raggiungendo livelli tecnici assoluti con una serie di motori V12 e V10 sviluppati per l'utilizzo in F1. Ovviamente con la XS la Yamaha non voleva mettere in pensione il due tempi. Anzi, la serie RD era all'apice del successo e avrebbe mantenuto ottimi volumi di vendita ancora per anni. Semplicemente voleva entrare nelle grosse cilindrate con un prodotto all'altezza e, nel 1969, una RD 500 bicilindrica sarebbe stata accolta come una copia della Suzuki Titan 500 che negli USA non riusciva comunque a intaccare l'immagine delle inglesi, mentre passare ai tre cilindri significava copiare la Kawasaki e arrivare ai quattro cilindri creare una macchina che perdeva gran parte dei pregi di semplicità tipica dei due tempi. ›

Il disco ha diametro 300mm ed è frenato da una pinza posta davanti al fodero della forcella. I cerchi sono entrambi d'acciaio.
Il freno a tamburo è da 180mm. Gli ammortizzatori giapponesi di quel periodo non sono portentosi.
L'abbondanza di cromo rende questa moto estremamente appariscente. Si noti la finezza della rondella sagomata antisvitamento sotto la testa della vite che tiene il carter della catena. Un dettaglio del maniglione per il passeggero.

Sollevata la sella troviamo la batteria e un piccolo vano per gli attrezzi. La sella ribaltabile è tenuta chiusa da questo aggancio. Si noti la molletta di ritorno.
Il supporto del grosso fanale posteriore Stanley, coi catadiottri laterali obbligatori negli USA. Bello il tappo del serbatoio con l'inserto che riporta i Tre diapason.
Il fregio cromato è inserito nel fianchetto e fissato con dei perni.

Siglata XS, un acronimo che la Casa giapponese utilizzerà da allora in poi per molte altre sue quattro tempi a due, tre e quattro cilindri e cubatura fino a 1100 cm³, la nuova Yamaha fece la sua prima apparizione in pubblico al Salone di Tokyo dell'autunno 1969, pronta per debuttare negli USA la primavera successiva. Nella sua prima versione il freno anteriore era un tamburo a doppia camma e l'avviamento a pedale, soluzione economica e collaudata che contribuiva a rendere molto competitivo il prezzo di vendita. C'era però il cambio a 5 marce col comando a sinistra, che le inglesi ancora non avevano. Il motore, per il quale la Casa dichiarava 53 CV a 7.000 giri, si differenziava per avere un minor effetto volanico dell'albero motore. Fare motori sensibili al comando del gas e che amano girare un po' più "allegri" con frequente uso del cambio è tipico della scuola giapponese, ben diversa da quella più "classica" che privilegia maggior inerzia dell'albero e corse lunghe. Un approccio tecnico più moderno con misure caratteristiche più "quadre" per avere minori velocità lineari dei pistoni. Nel caso del motore Yamaha alesaggio e corsa sono 75 x 74 mm pari a 653,8 cm³. Negli Stati Uniti, il mercato per il quale è stata concepita, la XS-1 (o XS1) costa meno delle inglesi e offre un progetto più fresco e moderno, pur mantenendo ancora il freno anteriore a tamburo e l'avviamento a pedale. Colori brillanti, serbatoio bicolore e abbondanza di cromo e alluminio lucidato la rendono particolarmente attraente. Nulla di rivoluzionario, ma traspare una certa classe e una precisa personalità.

Le prime analisi dell'epoca non possono non soffermarsi sugli aspetti tecnici che pongono la XS1 un passo avanti rispetto alle inglesi. Salta all'occhio la mancanza del serbatoio dell'olio separato, poiché il motore ha la coppa e una potente pompa rotativa che porta in giro il lubrificante. Stupisce favorevolmente l'abbondante uso di cuscinetti volventi: l'albero motore poggia su un cuscinetto a sfere e tre a rulli, quattro robusti supporti che creano un insieme la cui rigidità è assoluta. Le teste di biella ruotano su gabbie a rullini e l'albero a camme è montato su cuscinetti a sfere. Il carter è realizzato in alluminio pressofuso ed è tagliato orizzontalmente, col piano d'unione passante per il centro degli alberi motore e cambio, a garanzia di perfetto allineamento e di assenza di trafilaggi. I cilindri sono in alluminio con la canna in ghisa installata con interferenza. Diversi anche i carburatori: ai classici Amal Concentric la Yamaha contrappone una coppia di Mikuni fabbricati su licenza Solex, dotati di membrana a depressione, simile nel funzionamento ai Bing comparsi in quel periodo sulla BMW R75/5. ›

Il blocchetto elettrico sinistro con tutte le funzioni.
Semplice la strumentazione, la cui precisione
è fortemente compromessa dalle vibrazioni.
A destra c'è solo l'acceleratore e la leva di azionamento
dell'alzavalvola sinistra che comanda anche l'interruttore
del motorino di avviamento.
Anche in questo caso c'è una molletta di ritorno.
Il pomello di regolazione del frenasterzo a frizione.

La pubblicità di lancio della Yamaha XS-2 con in evidenza il nome dell'importatore italiano, la Italjet.
A destra, una pubblicità della XS-1 dotata di freno a tamburo anteriore.

Il funzionamento è indiretto, con la valvola principale che si solleva in base alla differenza di pressione nel condotto creata dall'apertura della valvola a farfalla comandata dal cavo dell'acceleratore. Dove i giapponesi non sono intervenuti in maniera radicale è invece nelle vibrazioni. Il bicilindrico con manovelle a 360° vibra come un mono e senza contralbero. E nella percezione di queste vibrazioni da parte di chi guida concorrono numerosi fattori, non solo il bilanciamento delle masse in moto alterno, ma anche i punti e il modo in cui è fissato il motore e la rigidezza del telaio.

La XS1, che pur nei primi due anni di produzione si è evoluta nei modelli XS1-B (XS1-F su mercati extra USA), mantiene l'avviamento a pedale. La bicilindrica rimane pressoché invariata, tranne che per modifiche di dettaglio: la forcella perde i soffietti di gomma sugli steli e alle colorazioni si aggiunge un ocra metallizzato. Nel 1971 la Triumph accenna una reazione presentando la nuova serie di bicilindriche dotate di un nuovo telaio, che per certi versi si ispirano un po' all'estetica della XS1, a cominciare dalla forcella a steli scoperti e dai silenziatori che passano dalla vetusta forma a 'bottiglia' alla più moderna (ma anche anonima) foggia a 'trombone'. Con la forcella piuttosto morbida e il telaio non troppo rigido la moto manifesta ondeggiamenti ad alta velocità, ben evidenziati dai tester europei. Ma era il mercato americano quello che interessava principalmente. Comunque la Casa giapponese, non potendo stravolgere un progetto nato solo qualche anno prima, reagisce nel 1972 presentando la XS-2 che ristabilisce le distanze con l'avviamento elettrico e il freno anteriore a disco con pinza idraulica, il cui montaggio obbliga alla sostituzione del parafango anteriore e dei relativi attacchi alla forcella. La moto è ora matura e inizia ad essere esportata in Europa e anche in Italia, dove la Italjet ne assume l'importazione ufficiale. Nel 1972 negli USA la XS-2 costava circa 200 dollari meno della Bonneville e aveva una dotazione superiore (sull'inglese il freno a disco anteriore e il cambio a 5 marce sarebbero arrivati l'anno dopo, ma non l'avviamento elettrico). Era dunque un buon affare. In Italia la Italjet scelse di far pesare quei 'plus' proponendo la XS-2 a un prezzo superiore alle inglesi, a loro volta più care delle nostre Laverda 750 GT-SF e Benelli 650 Tornado. A 1.200.000 lire la scelta però si allargava e consentiva di guardare pluricilindriche giapponesi. Considerando poi che la rete di vendita Yamaha era meno efficiente rispetto a quella delle dirette concorrenti, ecco spiegato il perché le XS vendute in Italia furono davvero poche, nonostante questo modello, attraverso numerosi restyling, sia rimasto in catalogo per circa 10 anni, fino all'inizio degli anni '80.

GIOVANILI TURBAMENTI

SEPPUR FUNZIONALI ALLE OMOLOGAZIONI, RISPETTIVAMENTE NEI RALLY COME GRUPPO 4 E NELLA CATEGORIA TURISMO, L'ALFETTA E LA GIULIETTA TURBODELTA SONO STATE LE PRIME ALFA ROMEO STRADALI SOVRALIMENTATE, TIPOLOGIA DI ALIMENTAZIONE CHE SAREBBE STATA SDOGANATA IN SEGUITO SU VETTURE DI SUCCESSO COME 75 E 164

di Luca Marconetti

Nella seconda metà degli anni '80, la sovralimentazione, quasi sempre tramite turbocompressori a gas di scarico, sembra diventare una pratica diffusa non solo per rendere più pronti e brillanti gli altrimenti letargici motori a gasolio ma anche per trasformare vetture a benzina in vere e proprie bombe da strada, con prestazioni simili, a volte perfino superiori di modelli ben più blasonati, più generosi di cilindrata e con maggiori frazionature. Lo fanno i francesi, soprattutto quelli di Renault, che i motori turbo benzina se li inventano prima per la Formula 1, condizionando poi tutti gli altri costruttori e li piazza sotto i cofani di moltissime sue auto, dalla "pepata" R5 alla veloce ammiraglia R25; lo fanno (già da un po') i tedeschi di Porsche con la 911/930 Turbo, una delle auto più brutali di sempre (in America viene soprannominata "widowmaker", "generatrice di vedove") e lo fa il Gruppo Fiat in Italia, soprattutto a causa delle pesanti penalizzazioni fiscali delle vetture con motore oltre i 2 litri di cilindrata, elemento che avrà, nell'altra faccia della medaglia, la nascita di modelli che diventeranno iconici fra i giovani e gli appassionati alla guida che scoprono una maniera profondamente diversa di guidare: Ferrari 208, Fiat Uno Turbo i.e., Fiat Croma Turbo i.e., Lancia Delta S4, 1.6 HF e 4WD, Lancia Thema Turbo i.e. e Alfa Romeo 75 1.8i Turbo. Proprio quest'ultima viene comunemente - e giustamente - considerata la prima vettura del Biscione sovralimentata di ampia diffusione, ma la storia dell'Alfa Romeo ci insegna che le turbine, sotto i cofani delle sue auto, ci sono finite molto prima, innanzitutto nelle corse, con il progetto, poi accantonato, della Giulia GTA SA del 1967, con alcune versioni di 33 e poi sulle vetture stradali - ma comunque funzionali all'omologazione nelle competizioni - protagoniste del nostro servizio: l'Alfetta GTV 2.0 Turbodelta e la Nuova Giulietta 2.0 Turbodelta.

Nel 1980 la GTV Turbodelta costa 17 milioni e 98 mila lire, 700 mila lire in meno della Giulietta Turbodelta nell'estate del 1983. Nel 1980 per una Dino 208 ci vogliono 23 milioni, per una Ferrari 308 28, per una Porsche 924 Turbo 21 milioni e 300 mila e per una Saab 900 Turbo 3 porte 15 milioni e 300 mila lire. Nel 1983 una Ferrari 208 GTB Turbo costa ben 55 milioni e 600 mila lire, una Lancia Beta H.P.Executive Volumex 17 e una Maserati Biturbo 21 milioni e mezzo. 31,8 i milioni per una Porsche 924 Turbo.

Altro elemento estetico ma funzionale anche alle alte temperature che si generano nel vano motore, è il coperchio motore in nero opaco con prese d'aria supplementari

Caratteristiche estetiche che la identificano subito sono la bizzarra e vistosa modanatura adesiva laterale che replica i colori dell'arcobaleno e il bel simbolo "Autodelta" (triangolo oro/azzurro con la bandiera a scacchi).

L'estrattore sul terzo montante con l'incisione "GTV" è lo stesso della aspirata.

L'Alfetta Turbodelta del nostro servizio è fresca di restauro nella sua bella livrea Rosso Alfa, uno dei colori desunti dalla normale della GTV 2000 L aspirata del "Tipo 116.36A" introdotta nel 1979: paraurti con rostri gommati e feritoie prese d'aria sotto alla calandra. Sulla Turbodelta però la fitta grigliatura dietro lo scudetto è stata eliminata per permettere un miglior afflusso dell'aria.

ALFETTA GTV 2.0 TURBODELTA (1979-1981)

Nel 1976 la versione coupé dell'Alfetta diventa GTV, ossia "Gran Turismo Veloce". Questa (internamente definita "Tipo 116.36") è equipaggiata col classico 4 cilindri in linea bialbero a due valvole per cilindro a V, di 1962 cm³ da 122 CV ("Tipo 01623"), sostituita nel 1979 dalla GTV 2000 L ("Tipo 116.36A"), con il 2 litri leggermente rivisto per arrivare a 130 CV ("Tipo 01655"). Ovviamente, stiamo parlando di motori sì, brillanti (grazie ai due carburatori doppio corpo orizzontali Weber 40 DCOE/124/125 o Dellorto DHLA 40G o Solex C40 ADDHE/27) ma pur sempre aspirati mentre, considerato il successo, i tecnici vogliono qualcosa di più, una vettura ancora più potente e divertente da guidare. Ma non solo: dal 1975 l'Alfetta, prima in versione GT 1.8, corre ufficialmente nei rally categoria GT (con preparazione secondo le regole Gruppo 2) col mitico squadrone di piloti del quale fanno parte personaggi quali Amilcare Ballestrieri, Jean Claude Andruet, Federico Ormezzano, Chicco Svizzero e Leo Pittoni e poi, nel 1978 con Mauro Pregliasco che conquisterà il tricolore Gruppo 2 su una GTV 16 valvole. Proprio sulla scia di questa affermazione, per il 1980 si pensa all'omologazione in Gruppo 4 - per il quale sono necessari 400 esemplari - con una vettura più potente della "duemila" aspirata, che, scartata l'ipotesi "esotica" del 2.5 V8 della Montreal (del quale viene realizzato un prototipo nel 1977), potrebbe quindi essere dotata dello stesso motore ma turbocompresso.

A capo della manovra c'è, neanche a dirlo, l'Autodelta di Chiti e Chizzola, dal 1966 Reparto Corse Alfa Romeo. Dai cancelli dello stabilimento di Settimo Milanese quindi, dalla primavera del 1979 inizieranno a uscire le prime Alfa Romeo stradali sovralimentate, le Alfetta GTV 2.0 Turbodelta, nome dato proprio per sottolineare il chiaro rimando alla preparazione "corsaiola" che distingue questa vettura dalle sorelle con motore aspirato.

L'operazione è relativamente semplice: alcune GTV 2000 L complete (nonostante siano identificate dalla sigla "Tipo 116.36D", non hanno numeri di telaio identificativi ma questi risulteranno mischiati con quelli delle aspirate), invece di essere inviate ai concessionari, soprattutto esteri, poiché tali esemplari hanno già la batteria nel bagagliaio, caratteristica di tutte le GTV Turbodelta, vengono spedite a Settimo Milanese dove gli addetti Autodelta provvedono a sostituire il motore con un medesimo "Tipo 01655" da 2 litri ma dotato di un sistema di sovralimentazione composto da: un turbocompressore prodotto dalla KKK -dopo aver scartato un "prototipo" della Alfa Avio- ma opportunamente rivisto da Autodelta (per sopportare temperature fino a 1000°C), due carburatori orizzontali doppio corpo (mentre chi sovralimenta, normalmente adotta l'iniezione), che possono essere i Weber o i Dellorto oppure dei Solex, con speciali guarnizioni atte a governare il sensibile aumento di pressione, pistoni e canne cilindri rivisti, guarnizioni della testa metalliche, radiatore maggiorato, pompa benzina elettrica, una diversa taratura di alberi a camme e rafforzamenti agli ammortizzatori e alla frizione. Ma le novità non finiscono qui: se guardiamo il vano motore della Turbodelta, ci accorgiamo che né i carburatori né la turbina sono visibili, poiché questa è collocata a monte dei carburatori e tutto il sistema è "pressurizzato", cioè sono stati tappati tutti quegli sfoghi d'aria che normalmente sono in comunicazione con l'esterno e confluiti al condotto di aspirazione per aumentare la pressione dell'aria in circolo. L'aria infatti, dopo aver superato il filtro posto a sinistra del motore, incontra una delle due giranti della turbina, viene spinta tramite un condotto posto sopra alla testata sul lato destro dove, tramite un convogliatore, entra a una pressione massima di 0,7 bar nei carburatori mischiandosi con la benzina. I gas di scarico poi, uscendo, muovono l'altra girante collegata a quella che comprime l'aria di aspirazione. Il tutto è regolato da una valvola Westgate (tarata a 1,5 bar) a valle dei condotti di scarico. ›

Il motore con ben evidente il sistema di aspirazione/scarico pressurizzato: in primo piano il filtro dell'aria, che cela la turbina, la valvola Westgate, il condotto che spinge l'aria dall'altro lato del motore nel convogliatore formato da due gusci saldati che "tappa" il carburatore.

Il libretto che riporta la denominazione "Alfa Romeo Autodelta 116.36D", ma è seguito dal numero di telaio che, ufficialmente, è mischiato con quelli delle 2000 aspirate del 1979 (i telai per il 1979 vanno dallo 0034001 allo 0041000), anche se l'esemplare è stato immatricolato nel 1980. Nella dotazione veniva fornito il libretto uso e manutenzione delle normali Alfetta GT/GTV con un inserto che riepilogava le modifiche della Turbodelta.
Sotto, i classici Cromodora "Millerighe" accessorio dell'epoca per tutte le Alfetta e Nuova Giulietta.

Anche gli interni replicano l'allestimento delle versioni normali. L'esmplare ha il velluto grigio in abbinamento al rosso Alfa specifico per l'estero. Lo specchio di coda del tutto identico a quello della GTV 2000 L.

Inizialmente la modifica sarebbe dovuta essere un kit che i concessionari avrebbero aggiunto sulla vettura prima della consegna, poi si preferirà completare ciascuna direttamente in Autodelta, affinando i molti particolari che abbiamo citato e sottoponendo gli esemplari a prove di affidabilità e tenuta sui rulli prima della delibera.
Così equipaggiata, il rapporto di compressione del 2 litri passa da 9 a 7,1:1, la potenza sale da 130 a 150 CV a 5500 giri/min e la coppia da 176 Nm a 4000 giri/min a 230 Nm a 3500 giri/min. La sovralimentazione inoltre, a differenza di altri modi per aumentare la potenza, permette un'erogazione costante a tutti i regimi, regalando un comportamento esaltante ma mai brusco, con un ritrovato brio nella zona bassa del contagiri e un tiro notevolmente aumentato in alto, fino a raggiungere i 204 km/h di velocità massima e risolvendo lo 0-100 km/h in 8". Il turbo mostra le sue migliori doti dopo i 3000 giri/min, elemento che rende l'auto elastica e l'utilizzo del cambio a 5 marce, in molte situazioni, superfluo.
Nonostante questo, l'allestimento viene giudicato unanimemente troppo conservativo. Qualche modifica in più infatti (gomme più larghe, i freni autoventilanti dell'ammiraglia Alfa6, un rapporto finale allungato rispetto a quello della aspirata) l'avrebbe resa superiore a qualsiasi concorrente.
Per il resto la Turbodelta rispecchia la GTV aspirata: il raffinato ponte posteriore De Dion con parallelogramma di Watt, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti, i freni a disco sulle quattro ruote (ritenuti appena sufficienti poiché non autoventilanti) con i posteriori sospesi all'uscita del differenziale.

Un'immagine ufficiale dell'epoca di una Turbodelta in corsa sulla parabolica di Monza. Si notano i cerchi in lamiera forniti di serie.

La versione di serie presentata nel giugno del 1983 è basata sulla III serie, come si deduce dal paraurti che ingloba i fendinebbia, le feritoie prese d'aria supplementari sotto la calandra e l'inserto rosso, che circonda l'auto, più sobrio.

Per sottolineare l'esclusività della vettura, in Autodelta si procede anche a modifiche estetiche: viene sostituito il cofano con uno nero opaco (vernice adatta alle alte temperature del vano) con prese d'aria supplementari e sulle fiancate vengono applicate il triangolo con la bandiera a scacchi simbolo dell'Autodelta e una vistosa fascia adesiva che replica, bizzarramente, l'arcobaleno e fa da sfondo alla grande scritta nera in maiuscolo "Turbodelta". I colori disponibili sono desunti dalla normale gamma Alfetta GTV. Il resto dell'allestimento coincide con le normali GTV 2000 L, compresi i cerchi in lamiera da 14" (optional gli stupendi "Millerighe" Cromodora) con gomme 185/70 e gli interni, in vellutino o pelle, distinguibili esclusivamente per il barometro inserito in un supporto dedicato tra il suggestivo contagiri al centro sopra il volante e il resto della strumentazione, raccolta in un "cassettone" a centro plancia. Essendo ufficialmente inserita nel novero delle normali 2000 L, è difficile stabilire se i 400 esemplari previsti siano stati tutti completati. All'epoca è sicuramente un'auto esclusiva, considerato il prezzo molto impegnativo di 15 milioni e mezzo di lire, ben 5 in più di una normale 2000 L. Uscirà di listino nel 1981.

NUOVA GIULIETTA 2.0 TURBODELTA (1983-1984)

In Autodelta tutti si convincono che il turbo è la soluzione all'asfissia di potenza delle vetture da competizione. Così, a partire dalle ultime gare della stagione Formula 1 - dove l'Alfa è rientrata nel 1979 con gran squilli di trombe ma con risultati che poi, in realtà, saranno tutt'altro che quelli sperati - del 1982, esordisce la Tipo 182T, seguita l'anno dopo dalla 183T, dotate di un 8 cilindri a V di 60° di 1,5 litri sovralimentato da due turbocompressori (costruiti in casa dalla Alfa Romeo Avio) e altrettanti intercooler aria/aria, portate in gara dal Marlboro Team con i tipici colori della società di tabacco. Sarebbe poi stata la volta delle 184T e 185T (le ultime due cifre indicano l'anno di campionato) con le vistose livree verdi dello sponsor Benetton, anch'esse un discreto fallimento. L'impegno in F1 avrà anche l'effetto di interrompere quello nei rally ma, nel 1982, si torna a pensare a competizioni per vetture derivate dalla produzione di serie individuando nella Nuova Giulietta, berlina di successo, nata per sostituire la Giulia sullo stesso pianale dell'Alfetta ma con carrozzeria più corta, il modello adatto a ereditare le vesta delle GTV6 nella categoria Turismo, per la quale sono necessari 1000 esemplari per l'omologazione.

Uno dei due prototipi della Nuova Giulietta 2.0 Turbodelta basata sulla II serie del modello e fotografata a Monza nell'ottobre 1982. L'estetica presenta verniciatura bicolore nero metallizato/grigio antracite, inserti rossi, cerchi della GTV6, interni sportivi con tappezzeria rossa. La strumentazione principale è la stessa della Giulietta 2.0, con tanto di check control elettronico. Unica aggiunta il barometro per il turbo al posto della bocchetta d'areazione centrale, sulla plancia.

In alto, gli interni differiscono dalle normali Nuova Giulietta per la tappezzeria rossa e il volante Momo in alluminio e pelle. Al centro dovrebbe esserci il logo Autodelta ma oggi è introvabile. La tappezzeria rossa e i sedili del medesimo colore, molto profilati, con i suggestivi poggiatesta a retina, donano all'interno un aspetto molto racing ma denotano anche una certa cura costruttiva.

Apparentemente il procedimento sarà il medesimo già fatto per l'Alfetta Turbodelta: l'Autodelta avrebbe sostituito il motore "Tipo 01655" di 2 litri da 130 CV della Giulietta 2.0 Ti ("Tipo 116A1A") con uno dotato di un turbocompressore e di un sistema di aspirazione/scarico pressurizzato molto simile a quello della Alfetta Turbodelta, come dimostra anche la vista generale del vano motore, che mostra appunto il barilotto del filtro aria a sinistra, la turbina a monte dei carburatori, il condotto dell'aria che scavalca la testata e il convogliatore che "tappa" i carburatori a destra. In realtà la Giulietta sarà equipaggiata da un sistema più raffinato e da accorgimenti dedicati, rispetto all'Alfetta. Intanto perché ora la turbina è studiata direttamente dall'Alfa Romeo Avio specificatamente per il modello (permette una pressione massima di 0,9 bar in luogo degli 0,7 dell'Alfetta), poi per tutta una serie di accorgimenti volti a una maggiore efficienza del complesso propulsore (che infatti assumerà una nuova sigla, "Tipo 01699"): due carburatori Dellorto (diventati una rarità con la sovralimentazione, ormai abbinata, dai costruttori che ne fanno ricorso, all'iniezione elettronica) anch'essi studiati per la "soffiatura" a valle del turbo, fasatura rivista per ottimizzare il riempimento delle camere di scoppio, valvole di scarico al sodio con riporto di stellite e trattamento termico per sopportare temperature elevatissime, valvola Westgate, impianto di scarico specifico, trasmissione rinforzata, frizione bidisco della GTV6 e quattro freni a disco autoventilanti con doppia pinza per quelli anteriori, tanto agognati sull'Alfetta e l'unica Giulietta a montarli.

La potenza è quindi ora di 170 CV a 5000 giri/min e la coppia di ben 282 Nm a 3500 giri/min, dati che fanno registrare un aumento rispettivamente del 30 e 60% rispetto alla 2.0 aspirata, con un sensibile miglioramento delle curve di erogazione, così come successo per l'Alfetta. Così equipaggiata la Giulietta Turbodelta è una vettura potente, veloce e molto divertente da guidare, una berlina da corsa infallibile e molto precisa.

Anche esteticamente e nell'allestimento interno si provvede a dare alla Giulietta Turbodelta un'identità forte, a partire dai primi due prototipi completati nell'autunno del 1982 e protagonisti di un servizio fotografico ufficiale sulla pista di Monza. La base di partenza è la Giulietta 2.0 Ti II serie. La carrozzeria è nero metallizzato con paraurti (l'anteriore con fitta grigliatura suddivisa in due blocchi) e parte bassa delle fiancate grigio antracite, percorse da modanature nere e rosse e cerchi in lega tipo GTV6 bicolore neri e grigi.

All'interno spicca la moquette rossa e la selleria in tessuto rosso con appoggiatesta "racing" dotati di retina.

La versione definitiva sarebbe apparsa solo nell'estate del 1983, quando è già stata presentata la terza serie della Giulietta, base anche per la Turbodelta: la carrozzeria è sempre nero metallizzato (l'unico colore disponibile), ma la parte bassa della carrozzeria è in grigio più chiaro con inserto nero e un sottile filetto rosso, meno vistoso rispetto al prototipo. I paraurti, con la stessa livrea, sono nuovi, più fascianti e, l'anteriore, inglobanti i fendinebbia, mentre ora la presa d'aria è la medesima della 2.0 aspirata. Nuovi sono invece i bellissimi cerchi in lega con disegno "a fiore" composto da otto fori e fissaggio a cinque bulloni (le Giulietta normali ne hanno quattro), creati su misura dalla Speedline per i performanti pneumatici Michelin TRX 200/60 HR 635, oggi pressoché introvabili. All'interno la firma dell'Autodelta è sul mozzo in alluminio del bellissimo volante sportivo Momo con corona in pelle. Altro elemento distintivo è il barometro Veglia Borletti fregiato "Turbodelta", scalato a 1,6 bar, che prende il posto della bocchetta di areazione centrale nella plancia. Il resto dell'allestimento è quello vistoso ma curato in moquette e tappezzeria rossa dei prototipi del 1982. Alla consegna poi, la turbina Alfa Romeo Avio viene sostituita da una più affidabile unità KKK.

Dei 1000 esemplari previsti ne sarebbero stati completati, entro il 1984, 359 (361 coi prototipi), facendo sfumare l'omologazione e vendendo gli ultimi esemplari rimasti sui piazzali a prezzi assolutamente da saldo nel 1985. I motivi sono molteplici: intanto la pochissima promozione della vettura e dei suoi surplus rispetto alle normali Giulietta e poi la decisione di aspettare la sua sostituta, la 75, per l'omologazione nel campionato Turismo per la quale era stata pensata.

Si ringraziano per la disponibilità e la collaborazione gli amici Bruno Stella, Iginio e Luca Andrenacci, Giovanni e Laura Ricci

Le targhette identificative.

Lo specchio di coda riprende anch'esso le peculiarità della III serie, come la fascia in plastica alla base del portellone che ingloba i due retronebbia in luogo di quello singolo della II serie, su paraurti. Il terminale di scarico è specifico.

L'esemplare del nostro servizio è stato immatricolato nel 1983. Rispetto al prototipo, qui i cerchi sono degli Speedline costruiti su misura per i performanti pneumatici Michelin TRX 200/60 HR 635 e per il fissaggio a 5 colonnette.

Le immagini del servizio sono state scattate nello splendido scenario di Piazza del Popolo a Fermo, alla quale amministrazione va "il nostro" ringraziamento per la disponibilità.

Il valore aggiunto dell'Audi "quattro" è poter affrontare qualsiasi genere di fondo stradale anche in condizioni climatiche estreme. Al lancio la "quattro" costa 34,5 milioni di lire. Trovare vetture con le stesse prestazioni significa rivolgersi a BMW 633 CSi (quasi 32 milioni), a Mercedes 380 SLC (41,5 milioni) a Porsche 911 SC (quasi 34 milioni) o a Ferrari 208 GTB (33,5 milioni, ben un milione meno della "quattro").

VELOCITÀ, SICUREZZA, FUNZIONALITÀ

LE VERSIONI STRADALI DELLE REGINE DEI RALLY, AUDI QUATTRO E SPORT QUATTRO, SONO NATE NEL SEGNO DELLA SPORTIVITÀ, DI UN COMPORTAMENTO STRADALE NEUTRO GARANTITO DALLE QUATTRO RUOTE MOTRICI E DELLA LINEA FUNZIONALE ALLE COMPETIZIONI

di Luca Marconetti

La storia della trazione integrale "quattro" (con la minuscola e in italiano) inizia sulle fredde lande innevate della Finlandia nell'inverno '76/'77: i tecnici Audi vi si recano per testare le capacità del fuoristrada Iltis a trazione integrale, progettato per il Ministero della Difesa tedesco in sostituzione del DKW Munga e che sarà preferito alla Mercedes Classe G.
L'Iltis è robusto e va molto bene, però è lento e l'estetica è quella adatta a un mezzo militare... Jörg Bensinger, direttore del reparto prove telai, fra quei muri di neve preferirebbe veder una vettura ben assettata, una coupé con un motore generoso e potente. La domanda che lo attanaglia è: "Si può portare una vettura sportiva in uno scenario simile?". Anche in Ferdinand Piëch, all'epoca direttore tecnico di Audi, nasce la stessa curiosità, quando Bensinger gliela espone. L'esperienza con l'Iltis fornirà una buona base che può essere poi motorizzata attingendo dal cofano dell'ammiraglia 200, mentre il telaio della best seller 80 sarà abbastanza robusto per reggere il tutto, con le dovute accortezze. Perfino la carrozzeria è bell'e pronta, quella della 80 Coupé vista nei prototipi del 1977.

QUATTRO (1980-1991)

Per realizzare il nuovo modello quindi, ci si mette prima di tutto al lavoro sul cuore pulsante e davvero innovativo del progetto, la trazione integrale. Questa sarà permanente come si addice a una sportiva efficace. Besinger, già attivo in Porsche e Mercedes, conosce bene i limiti di vetture potenti a trazione posteriore, specialmente su fondi a scarsa aderenza.
Oltre a ciò, poi, c'è anche un motivo "sportivo" che spinge Piëch, da sempre appassionato di corse, a esortare Bensinger nello sviluppo:

La presentazione della "quattro" al Salone di Ginevra del 1980, dove sarà una delle reginette.
Sotto, a sinistra, Ferdinand Piëch con un modellino della "quattro" nei colori del Reparto Corse Audi, appositamente creato proprio per l'impegno con questo modello nei rally. Nella vista posteriore (a destra) notiamo l'allargamento dei passaruota. Le modifiche alla carrozzeria vengono apportate dalla Baur di Stoccarda. Elemento distintivo della "quattro" è il terminale di scarico doppio.

l'apertura della FIA alle vetture a quattro ruote motrici nel Gruppo 4 delle partecipanti al Campionato Mondiale Rally, dove la nuova Audi potrebbe essere la prima con questa configurazione.
Così, un anno dopo l'Iltis, si torna sulla neve, questa volta in Austria, sul ripidissimo passo Turracher Höhe, con una vettura speciale, con carrozzeria della 80 II serie, trazione integrale dell'Iltis senza differenziale centrale e perfino lo stesso telaietto ausiliario per gli organi sospensivi usato per l'avantreno della 80 ruotato di 180° (cioè al contrario) e con installato il McPherson della 200. L'auto è efficace ma il suo comportamento è ruvido, rumoroso, da mezzo agricolo. L'affinamento viene affidato ad Hans Nedvidek e Franz Tengler, coordinati da Walter Treser, che procedono subito all'installazione di un differenziale centrale progettato ex-novo, capace di consentire all'asse anteriore e a quello posteriore di ruotare a velocità diverse tramite tre differenziali.
Nell'aprile del 1978 il test a Hockenheim, dove, con motore sovralimentato da 160 CV, fa registrare un tempo sul giro di poco inferiore a quello della Porsche 928 V8. Ora però bisogna risolvere il problema del surriscaldamento del motore (un prototipo con unità da 170 CV prenderà perfino fuoco): ci vuole un intercooler per raffreddare il turbocompressore.
Per realizzare un terzo prototipo ancora più convincente per la dirigenza, che accetti il progetto di mettere in commercio una vettura da appena 400 esemplari utili all'omologazione nel Gruppo 4, bisognerà ancora alleggerire il sistema di trazione integrale. Per farlo si concepisce una struttura ad albero cavo di 26 cm tra differenziale anteriore e centrale (che ripartisce la coppia al 50% tra i due assali), coassiale a quello secondario, che permette il contenimento del cambio e dei due differenziali in un unico gruppo.

Gli interni essenziali e austeri, con strumentazione – desunta da altri modelli del gruppo – ridotta all'osso. Lo spazio è comunque ampio per quattro persone, le poltrone comode ma ben profilate, gli assemblaggi robusti e precisi. A destra, lo spaccato tecnico della "quattro" che mette in luce il sistema di trazione integrale a tre differenziali, con albero centrale in due elementi collegati da un giunto cardanico e ai differenziali centrale e posteriore tramite giunti omocinetici.

Il differenziale posteriore viene invece collegato tramite un albero in due pezzi uniti da giunto cardanico e solidali alle estremità con giunti omocinetici. A completare il tutto, i differenziali centrale e posteriore bloccabili dal conducente, inizialmente tramite comandi meccanici sulla plancia, poi elettronicamente. Questo prototipo viene affidato ai test del pilota di rally finlandese Hannu Mikkola che rimane talmente impressionato da scindere il suo contratto con la Ford e firmare immediatamente con Audi.

Scelti gruppo sospensivo e sistema di trazione, per la motorizzazione il 5 cilindri in linea longitudinale di 2.144 cm^3, sovralimentato con turbocompressore KKK-k26, a iniezione meccanica Bosch K-Jetronic dell'ammiraglia 200 ma che qui, grazie all'adozione dell'intercooler aria/aria, raggiunge i 200 CV a 5.500 giri/min. I freni sono a disco sulle quattro ruote (anteriori autoventilanti), il cambio a 5 marce.

Come già accennato, per la carrozzeria ci si indirizza verso la 80 Coupé disegnata da Giugiaro, alla quale si apportano interventi curati da Martin Smith, in forza al centro stile Audi, per sottolineare la sportività e la tecnica sopraffina del modello: le carreggiate allargate per ospitare gli assali derivati dalla 200 vengono enfatizzate da profili muscolosi, specialmente quello di dietro, che influenza tutto il "tre quarti" posteriore; ridisegnati anche i paraurti, ora in poliuretano, l'anteriore dotato di spoiler mentre inedito è l'alettone posteriore nero opaco. Queste modifiche insieme a quella del pianale per ospitare la trazione integrale, avvengono alla Baur di Stoccarda, dalla quale le scocche vengono rinviate a Ingolstadt per il completamento semi artigianale presso l'Unità 2, destinata ai modelli unici.

Così configurata, la nuova vettura, complici anche le linee tese e tagliate di netto (comuni al resto della produzione Audi), le fiancate allungate dagli sbalzi importanti e i montanti posteriori a trapezio, risulta massiccia e ben impostata, dall'immagine molto influenzata da dettagli tecnici e particolari funzionali alle corse, soprattutto quelle su sterrato.

In ultimo, per la presentazione ufficiale, l'auto deve essere "battezzata": l'ufficio marketing propone il nome "Carat", acronimo di "Coupè All Rad Antrieb Turbo" (coupé turbo a trazione integrale) ma a Treser sembrerà la marca di un profumo e arriverà lui stesso alla conclusione della sigla "quattro", ispirato dal sistema Quadra-trac utilizzato da Jeep e dalla fonetica italiana che indica le ruote motrici ma anche gli anelli che compongono il simbolo di Audi. Sarà lungimirante: il nome sarebbe diventato un marchio registrato che tutt'oggi fregia le vetture di Ingolstadt dotate di trazione integrale.

Il debutto avviene quindi al Salone di Ginevra del 1980, dove vengono portati soltanto i primi 24 esemplari completati, destinati ai test della stampa, concessi col contagocce. I pneumatici 205/60 sono montati su cerchi in lega da 15", gli interni sono austeri, con plancia e volante (in pelle) desunti dalla 80 e strumentazione ridotta all'osso (manca perfino la spia della riserva carburante) ma tutto è ben assemblato e a dominare sono i bei sedili profilati in velluto sui toni del grigio (la selleria in pelle è a richiesta, come il climatizzatore). L'abitacolo è comodo per quattro persone, nonostante le due sole porte.

Nelle prime prove su strada la "quattro" risulta incredibilmente veloce (raggiunge i 215 km/h e i 100 in appena 6,7 secondi), potente e sicura, forte di un comportamento sempre neutro e prevedibile e della possibilità di affrontare le curve a velocità impensabili per qualsiasi altra

Il restyling intervenuto nel 1984, che presenta un frontale più morbido con fari a parabola integrale e simbolo rinnovato. A destra, gli interni rinnovati, ben più ricchi di quelli del 1980: la plancia è in pelle, come il volante a tre razze sportivo, la strumentazione digitale con nuovi "satelliti" ai lati, pulsante per il blocco elettronico dei differenziali centrale e posteriore, voltmetro e termometro olio con indicatori elettroluminescenti. L'esemplare in foto è dotato anche di condizionatore. La selleria è in pelle e tessuto con loghi "quattro".

vettura di pari categoria. Sbalordisce l'accelerazione, garantita dal turbo progressivo e da rapporti del cambio adeguati all'erogazione. Ineccepibile la frenata. In definitiva siamo di fronte a una GT modernissima, adatta a viaggi in qualsiasi condizione climatica e stradale.

La "quattro", nei suoi 11 anni di carriera, evolverà nell'estetica (nel 1982 fari anteriori a parabole integrali, nel 1984 frontale più inclinato e simbolo più grande, alettone in tinta carrozzeria e fanaleria posteriore brunita), negli interni (introduzione del cruscotto digitale, della strumentazione elettroluminescente e perfino del sintetizzatore vocale) e, soprattutto nella meccanica, che vedrà prima, nel 1987, l'esordio di un'unità con cubatura maggiorata a 2.226 cm^3 (testata rivista, punterie idrauliche, turbocompressore raffreddato a liquido) insieme al nuovo differenziale centrale autobloccante Torsen poi, nel 1989, l'esordio della testata a doppio albero a camme in testa, per un totale di 20 valvole e potenza portata a 220 CV a 5.900 giri/min.

Il successo commerciale andrà oltre qualsiasi previsione dell'azienda: è nato un nuovo tipo di auto, in grado di riscrivere i canoni della sportività su quattro ruote.

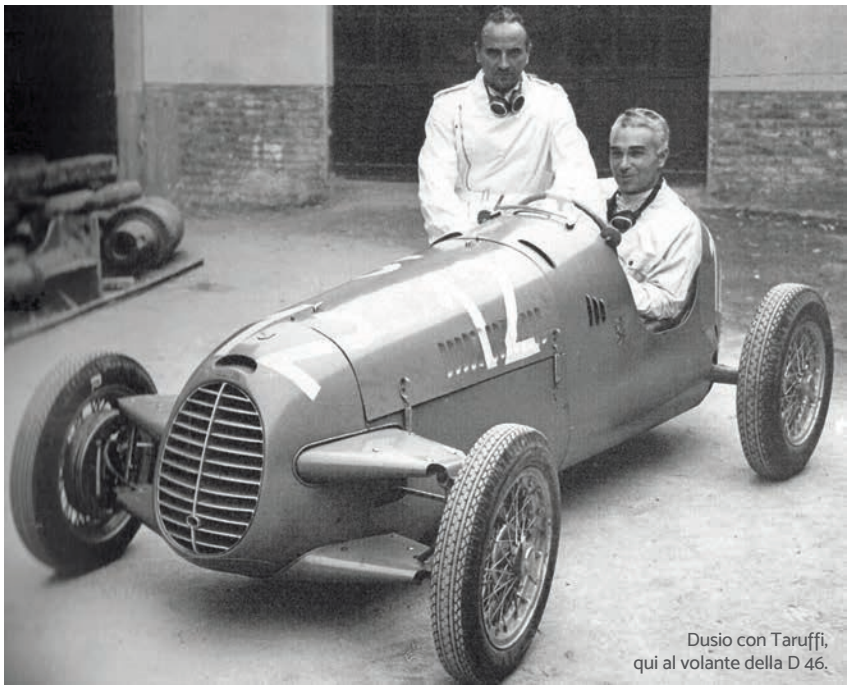
SPORT QUATTRO (1983-1984)

Per la stagione 1982, la FIA svela le norme per l'omologazione delle mostruose vetture del Gruppo B. Il successo commerciale della "quattro", in quel momento, è trainato anche dai successi nei rally, cosicché Audi decide di cogliere la palla al balzo per presentare una vettura adatta al nuovo regolamento, che prevede la produzione di 200 esemplari di serie. Sarà la "Sport quattro", una delle regine incontrastate del periodo, acerrima rivale della Peugeot 205 T16.

La versione stradale della "Sport quattro", sarebbe stata svelata da 4 esemplari pre-serie nel settembre del 1983. Il difetto più importante della "Ur-quattro" ("originaria", come verrà soprannominata la "quattro" a passo lungo) nei rally è l'agilità: per ovviare a ciò si sceglie di accorciare sensibilmente il passo di 320 mm e allargare le carreggiate di 100. Il frontale è più penetrante, caratterizzato da un nuovo cofano dotato di una vistosa gobba, utile a contenere la testata a doppio albero a camme in testa con quattro valvole per cilindro (la prima volta in Casa Audi) del 5 in linea longitudinale, che intanto è cresciuto fino a 2.133 cm^3 ed eroga una potenza - nella versione stradale - di 306 CV a 6.700 giri/min. Ne scaturisce una linea (riconoscibile per la seconda luce laterale fortemente ridotta e per il parafango che ora termina in prossimità della portiera) ancora più aggressiva, palestrata e tecnicamente estrema rispetto alla "Ur-quattro", con quel passo tanto corto da farla sembrare un prototipo. Diversi sono anche il parabrezza, meno inclinato, il tetto e il pavimento. Inoltre qui scompare ogni sorta di orpello stilistico mentre i cerchi hanno canale da ben 9". Completano l'opera una diversa rapportatura del cambio e dischi freno maggiorati.

Ma le differenze rispetto alla "Ur-quattro" non finiscono qui. Nella ricerca del contenimento del peso (che sarà poi, in realtà, limitato in 30 kg), tranne le portiere in acciaio, la Baur realizza la carrozzeria in materiale composito (fibra di vetro, Kevlar, plexiglas per i cristalli, carbonio per le appendici aerodinamiche). Oltre alle 4 del 1983, la "Sport quattro" stradale sarà prodotta in 102 esemplari nel 1984, in 106 nel 1985 e in 12 nel 1986, per un totale di 224 auto. In realtà, sembra che appena 164 verranno vendute a clienti privati mentre le restanti 60 date in uso a dirigenti o perfino "utilizzate" come muletti nelle competizioni.

La "Sport quattro" ha frontale che replica le linee della "quattro" ma è profondamente rivisto in funzione dell'aerodinamica e del raffreddamento del 5 cilindri a doppio albero a camme in testa (come indica la gobba su cofano). Nella vista laterale (qui sopra) è ben visibile l'accorciamento del passo di 320 mm, che accentua anche l'aumento degli sbalzi. Nuova la presa d'aria alla base del parafango posteriore, sensibilmente ridotta la porzione della seconda luce laterale. Sotto, gli interni fanno a meno di qualche confort come gli alzacristalli elettrici ma sono comunque molto ben rifiniti, a partire dai bei sedili sportivi Recaro in pelle e Alcantara. Come ormai di consuetudine, strumentazione e volante sono desunti da altri modelli della gamma.



Dusio con Taruffi, qui al volante della D 46.

Carlo Dusio, figlio primogenito di Piero, in divisa da Tenente dell'Aeronautica Militare.

PIERO DUSIO, L'INDOMITO

ARRIVANO LA D46, LE AFFERMAZIONI COME COSTRUTTORE, IL CAMPIONATO MONOMARCA CISITALIA E LA MAGNIFICA 202: PARABOLA DI UN SOGNO DIVENTATO REALTÀ E POI SVANITO

di Massimo Grandi, Lorenzo Morello, Rino Rao (Commissione Cultura)

La costruzione del prototipo D46, iniziata nella primavera del '45, procedeva lentamente ma occorre tenere presente che lo stabilimento di corso Peschiera era del tutto sfornito delle attrezzature necessarie e che le forniture necessarie erano all'epoca difficilmente reperibili. Al sommario equipaggiamento dell'officina aveva provveduto il sig. Casalis; fu solo nell'agosto del '45, con l'assunzione dell'ing. Savonuzzi, che l'officina e la sala prova motori divennero disponibili. Alla fine dell'anno, ebbe finalmente inizio la costruzione del prototipo che, con le ultime modiche decise da Savonuzzi, fu ultimato nella primavera del '46. In questa fase, Dusio assunse in qualità di consulente tecnico, collaudatore, pilota e D. S., l'ing. Piero Taruffi.

NASCE LA D46

Il contributo dell'eclettico Taruffi diede eccellenti risultati e il piccolo bolide raggiunse ottime doti di tenuta di strada, maneggevolezza, accelerazione e affidabilità. Per i collaudi fu utilizzato un circuito improvvisato dietro la fabbrica. A questi prendevano parte anche Dusio e suo figlio Carlo che, in perfetta simbiosi col padre, aveva iniziato il suo tirocinio tecnico-sportivo.

In questo periodo, Piero diede anche prova del suo mecenatismo e della sua disinteressata generosità, finanziando il pagamento degli stipendi dei calciatori della Juventus e degli impiegati del Comune di Scurzolengo, al quale donò 100.000 lire e i mobili per l'arredamento, tuttora conservati. Per questi motivi e per i meriti industriali e sportivi, il Comune di Scurzolengo, il 2 ottobre 1976, decretò di intitolare alla sua memoria un viale del paese.

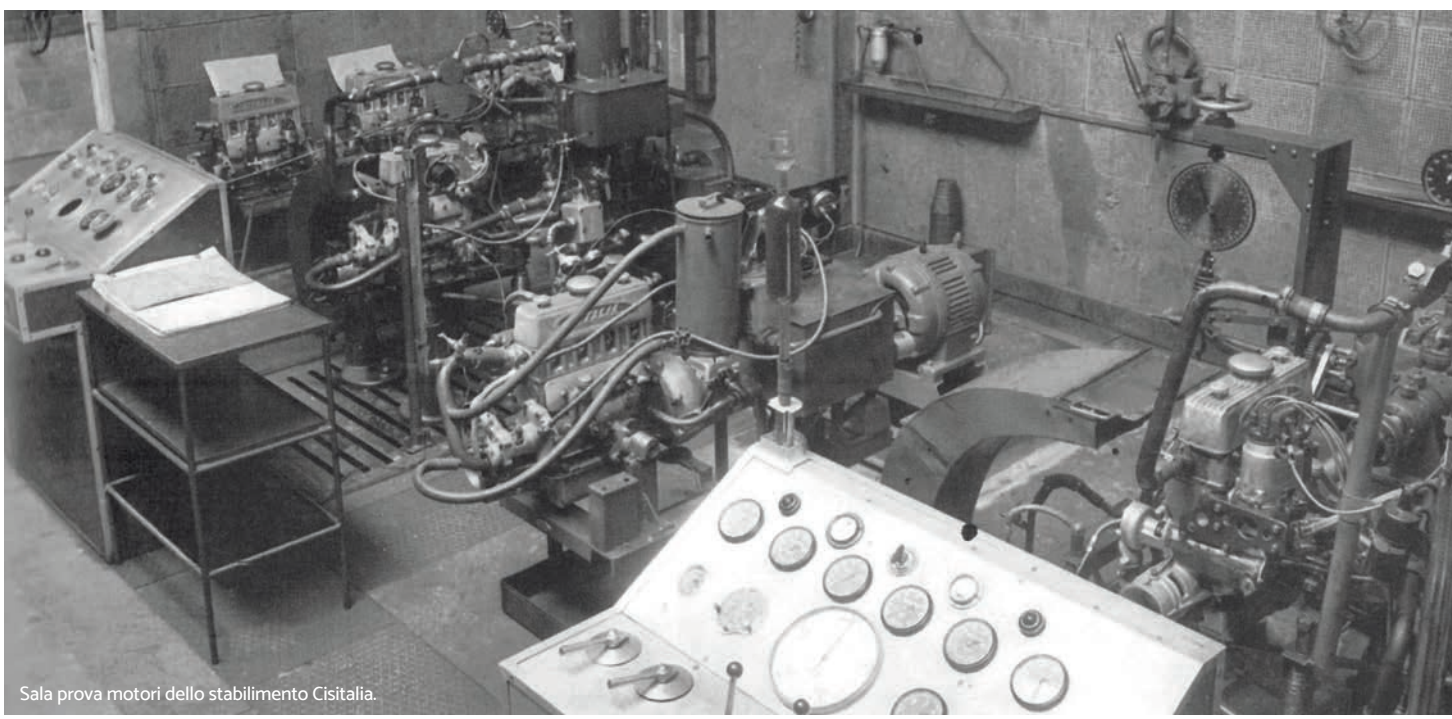
Durante la guerra, le iniziative industriali di Dusio non si erano fermate alla creazione del Consorzio C. I. S. Italia e alla già ricordata costruzione dello Juventus Sporting Club, dotato di campi da tennis e di piscina olimpionica, oggi sede del Circolo della Stampa. Infatti, appassionato sciatore, nel 1941 aveva anche ideato la costruzione della slittovia più lunga del mondo che collegava Sauze d'Oulx con il Lago Nero - realizzandola dal '46 al '47 - con una bellissima stazione d'arrivo, opera di Carlo Mollino che, considerata un capolavoro assoluto e restituita all'originale splendore, è stata recentemente sottoposta al vincolo monumentale.

Quando il contratto di Giacosa stava per scadere, Dusio - svelandogli i suoi ambiziosi piani di espansione industriale - tentò di legarlo a sé offrendogli la Direzione Tecnica dell'azienda ma Giacosa preferì non accettare, rimanendo alla Fiat. Tuttavia, l'esperienza Cisitalia, come si è detto nell'articolo precedente (vedi Manovella del febbraio 2021), non solo appagò il suo orgoglio professionale ma gli lasciò una profonda nostalgia, come emerge da un'annotazione sul suo diario che riporta: "*...Quando lavorai a ideare per Dusio la vettura monoposto Cisitalia, unico mio entusiasmante progetto di vettura da corsa, ero giovanissimo e forse non ebbi più la curiosità, la vivacità e l'entusiasmo giovanile che ebbi allora, dovuto al fermento dell'epoca che stavo vivendo, e fu bellissimo.*"

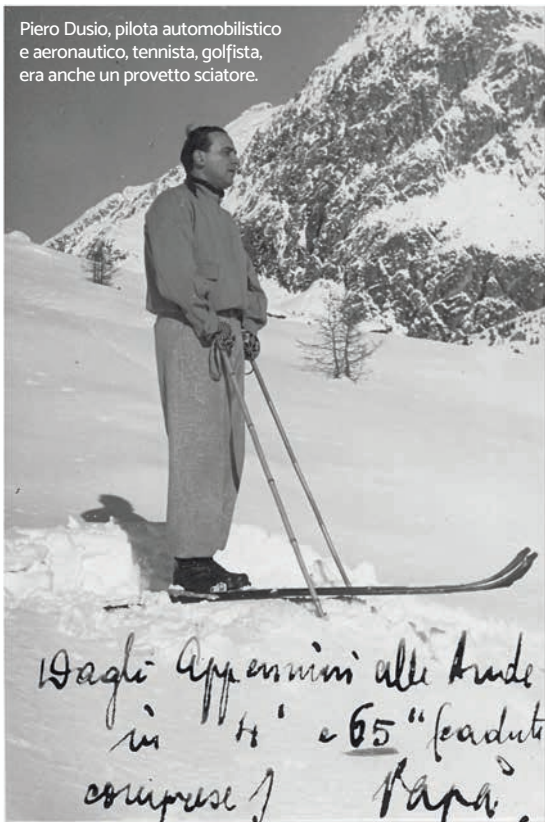
In ogni caso, come lo stesso Giacosa ricorda nella sua autobiografia, Dusio non fu scosso dalla delusione che gli aveva inflitto; era, infatti, impossibile "smontare" l'incontenibile entusiasmo e la determinazione senza mezzi termini che Dusio poneva nella realizzazione dei suoi obiettivi. Mentre la costruzione del primo lotto delle D46 procedeva alacremente, egli era impegnatissimo nell'organizzazione della Scuderia Cisitalia, nata con l'obiettivo di gestire un Campionato Monomarca da svolgersi in tutto il mondo, partendo dall'Egitto.

ALLA COPPA BREZZI, DUSIO PORTA ALLA VITTORIA LA D 46

Nell'estate del '46, dieci D46 erano pronte a scendere in gara.
Per il debutto Dusio scelse la *Coppa Andrea Brezzi*, istituita in memoria dell'omonimo pilota di vetturette e Tenente dell'Aeronautica, medaglia d'oro alla memoria, caduto in azione nei cieli della Grecia nel 1940.
La gara, inserita nella *Settimana del Valentino* che si apriva con il Gran Premio di Torino - il primo a essere organizzato come F1 - era a calendario il 3 settembre. Il circuito di 4.720 metri si snodava nel Parco del Valentino e, in uno scenario unico e suggestivo, doppiava il Borgo Medievale, allungandosi sui viali confinanti. La Coppa Brezzi, che si svolgeva due giorni dopo il GP (in cui Dusio e Taruffi parteciparono alle prove al solo scopo di perfezionare la messa a punto della D46), in conformità ai regolamenti vigenti, era aperta a vetture Sport e Corsa con motori aspirati sino a 1.500 cm^3.
Dusio, grazie alla sua popolarità, non ebbe difficoltà ad affidare sei delle sue monoposto a Nuvolari, Chiron, Sommer, Cortese, Biondetti e al suo pilota ufficiale Taruffi, riservandone una per se stesso. Anche Carlo avrebbe voluto partecipare alla gara, ma fu bloccato dal padre. I nomi altisonanti ingaggiati da Dusio assicurarono l'afflusso di oltre 50.000 spettatori; per permettere anche a chi aveva impegni di lavoro di assistervi, la gara iniziava alle 17.45. Oltre alle sette Cisitalia, la griglia di partenza era composta di altre tredici vetture, fra le quali spiccavano la Stanguellini di Franco Bertani e di Guido Scagliarini, la Fiat Special di Alberto Comirato, la Fiat Volpini di Felice Bonetto, la Lancia Aprilia Special di Giovanni Bracco, l'Auto Avio Costruzioni 815 di Enrico Beltrachini e la Gordini T11 di Amedeo Gordini, incredibilmente arrivata all'ultimo momento, via strada da Parigi.
Nell'immediato futuro, la Gordini sarebbe stata la più forte rivale della Cisitalia. Sembra assodato che anche questa si sia ispirata ad alcuni schizzi dell'ing. Giacosa. Considerato il legame Fiat-Simca, questo fatto non deve sorprendere; infatti, già il 21 luglio del '39, Giacosa scrisse una lettera a Gordini elargendo alcuni consigli sulla preparazione del motore, come pure prese in considerazione la richiesta dell'americano Richard di costruire una Midget basata su componenti Fiat. Anche se Giacosa rifiutò l'offerta, è chiaro che quando egli accettò l'incarico di Dusio si era già occupato di problematiche simili e non è da escludersi che Dusio fosse a conoscenza di questi contatti e proprio per questi lo abbia assunto.
Le prove ufficiali assegnarono la pole position a Taruffi, con 2'40", seguito da Sommer, Nuvolari e Cortese, che occuparono la 1a fila dello schieramento, mentre le altre Cisitalia di Chiron, Biondetti e Dusio erano schierate nella 2ª fila, insieme alla Gordini guidata dallo stesso costruttore.
Alla partenza, data dall'ing. Giuseppe Brezzi, padre di Andrea, Sommer scattò in testa, seguito da Taruffi, Cortese, Nuvolari che, al 2o giro, fu vittima del distacco del famoso volante ribaltabile; tuttavia, come anticipato nell'articolo precedente, il vecchio grande Tazio non si arrese e riuscì a guidare con una sola mano, manovrando la corta leva alla quale era fissato il volante, che brandiva freneticamente con l'altra, fra gli applausi della stupefatta folla.
Tazio dovette rientrare ai box, dove l'inconveniente fu riparato, consentendogli, dopo essere stato più volte doppiato, di rientrare in gara e di terminarla in 13ª posizione. Nel frattempo Taruffi, in battaglia con Sommer per la 1ª posizione, al 6o giro rimaneva improvvisamente senza freni e andava a sbattere contro una balla di paglia, dove si era issato un pompiere che incredibilmente rimase illeso. Sommer restò in testa, seguito da Dusio, Chiron e Cortese. Dusio, forzando l'andatura, riuscì a raggiungere Sommer e al 12° giro a superarlo. Ne nacque un bel duello, nel corso del quale ambedue stabilirono ex aequo il GPV in 2'38" 4/5 alla media di 107,002 km/h.
L'entusiasmante duello finì quando Sommer fu costretto a una sosta ai box di tre minuti per sistemare un'avaria al cambio. Dusio si avviò così alla meritata vittoria precedendo sul traguardo, con largo margine, Cortese e Chiron. Strappato dal posto di guida dai suoi meccanici, fu portato in trionfo fra l'immensa folla osannante.



Sala prova motori dello stabilimento Cisitalia.


Piero Dusio, pilota automobilistico e aeronautico, tennista, golfista, era anche un provetto sciatore.

Stazione d'arrivo della slittovia Sauze d'Oulx-Lago Nero, progettata da Carlo Mollino, oggi sottoposta al vincolo monumentale.

Piantina del Circuito del Valentino, nel settembre del '46.

Intervistato dalla stampa, egli disse: *"... Per me la più grande sorpresa è stata la mia vittoria... Io ero fiducioso nel successo delle Cisitalia, ma per quanto pensassi che sarebbero state veloci, non avrei mai pensato che la più veloce sarebbe stata la mia. Per il loro debutto avevo scelto fra i migliori piloti ... Usando tutta la mia energia duellai con Sommer... Ho avuto la grande gioia della vittoria, coronata dall'indescrivibile soddisfazione che il fondatore e capo di un'azienda possa provare nell'avere egli stesso ottenuta la vittoria."*

Quella prima vittoria della Cisitalia fu certamente la più bella e importante ottenuta dalla D46, una brillante monoposto, che doveva raggiungere innumerevoli successi sino all'ultimo, colto da Emil Zeiter alla cronoscalata Mitolz-Kadersteg, il 7 maggio 1961.

Fra tutte le vittorie, tuttavia, nessuna, tranne quella al Gran Premio di Berna, vinto da Taruffi nel 1948 battendo l'armata delle Gordini, fu della stessa portata della prima.

EL GEZIRAH: NASCITA E MORTE DEL CAMPIONATO MONOMARCA CISITALIA

Dusio, galvanizzato dal successo della Coppa Brezzi, decise che era venuto il momento di realizzare l'idea concepita in pectore, poi lanciata durante il 1944, nel corso di quelle "ciarle" fra influenti amici riuniti allo Sporting Club Juventus, ricordata nella sua autobiografia. Senza indugio, com'era nella sua natura, Dusio formalizzò il progetto già abbozzato e fece nascere la Società Cisitalia Corse di cui egli stesso fu Presidente e A. D., con Bruno Cossalter, Ferdinando Assirelli, Giovanni Canestrini, come Consiglieri, e Piero Taruffi come Direttore Sportivo. La società avrebbe gestito un parco di venti D46 assolutamente identiche, da affidare, di volta in volta a sorteggio, ai più noti assi e a giovani piloti promettenti. La scuderia avrebbe organizzato gare e tournée all'estero, associandosi a locali impresari che fornissero le migliori condizioni economiche. L'ambizioso progetto era anche supportato da alcuni finanzieri svizzeri. Il programma prevedeva il debutto con tre gare in Egitto, seguite da altre cinque in Argentina, Brasile e Uruguay e da una serie finale in Spagna. Ancora una volta Dusio era in anticipo sui tempi. Infatti, ai nostri giorni, campionati monomarca e monotipo sono fiorenti e popolari, ma in quel periodo erano invece destinati all'insuccesso, come già aveva insegnato l'infruttuoso tentativo di Bugatti del 1928. Infatti, il nazionalismo continuava a imporsi anche nel dopo guerra e le gare erano percepite principalmente come sfide fra i diversi costruttori nazionali.

Inoltre, l'idea fu osteggiata anche da importanti personalità, come il Presidente dell'Alfa Romeo, che così commentò il progetto di Dusio: *"... Il motorsport degenererebbe in una mera battaglia fra i piloti."* Anche Canestrini, sebbene coinvolto nella Scuderia di Dusio, nella sua autobiografia criticò, ex post, la formula monomarca-monotipo dal punto di vista dei piloti. *"... Per simili che siano, egli scrisse, due vetture presentano sempre differenze di potenza, di messa a punto, di frenata, di stabilità che influiscono, o possono influire, sui risultati di una corsa; né il pilota si acconcia di buon grado a questa parità teorica che può compromettere il suo prestigio e la sua fama, privandolo di alcune scappatoie, comode, molte volte per giustificare una prova infelice."*

In ogni caso, Dusio, grazie al suo carisma, riuscì a ingaggiare ben quattordici fra i migliori piloti del momento, tutti entusiasti, almeno inizialmente. Cortese, Tadini, Lurani, Chiron, Banti, Brivio, Ghersi, Marinotti, De Saugé, Basadonna, Ascari, Serafini, Tenni e Pagani si affiancarono a lui stesso e a Taruffi.

Venti D46 furono imbarcate dal porto di Genova con destinazione Alessandria, con al seguito Dusio, Macchieraldo, Carena, i meccanici e speciali mezzi di trasporto. I piloti, il D. S. e il consigliere Canestrini avrebbero raggiunto Il Cairo con un volo da Roma. Sulla carta c'erano tutte le premesse per la riuscita dell'esotica spedizione: la collaborazione del Reale Automobile Club d'Egitto, il patrocinio di Re Faruk

Coppa Brezzi: allo start, dalla 1ª fila tutta Cisitalia, Sommer scatta in testa seguito da Taruffi, Cortese e Nuvolari.

e la vicinanza del Cairo. Il circuito prescelto si articolava lungo le strade di El Gezirah, una piccola isola che sorgeva fra le sponde del Nilo, nella zona residenziale del Cairo.
Per motivi organizzativi, la gara - denominata *First Sehab Almaz Bey Trophy* - fu differita dal 3 al 9 marzo, ma i piloti furono generosamente intrattenuti alla corte reale. Il circuito misurava solo 1.480 metri ed era caratterizzato da due rettifili raccordati da un tornante e da una sezione mista veloce con un'ampia e lunga curva, seguita da un'accentuata doppia S. Il traguardo e i box erano a metà del rettifilo più lungo. La gara era articolata in due batterie di 25 giri e la finale di 50. Le macchine erano contrassegnate con numeri in arabo.
Taruffi ottenne facilmente la pole position in 53" alla media di 108,112 km/h. Al via della prima batteria, Dusio prese la testa ma fu superato da Cortese, che vinse, seguito da lui e da Tadini. Di un grave incidente fu vittima De Saugé, che riportò la frattura di una gamba. La 2a batteria fu vinta da Taruffi, che staccò di 22" il giovane Alberto Ascari, che precedette Serafini e il gruppo degli altri. Nella finale Taruffi scattò in testa seguito da Cortese, Dusio e Ascari, ma sul finire della gara fu rallentato da noie alla carburazione, sicché fu superato da Cortese e Ascari che, dopo un'accesa lotta, lo precedettero sul traguardo, seguiti da Dusio, Tadini, Basadonna e Serafini.
Re Faruk premiò Cortese con un magnifico trofeo d'oro massiccio. Le gare furono avvincenti e non mancò lo spettacolo ma non così il pubblico; infatti, solo 5.000 spettatori avevano raggiunto il circuito, offrendo lo squallido spettacolo di tribune semi deserte. Le cause del limitato afflusso di pubblico furono ravvisate nel disagevole raggiungimento dell'isola, nell'elevato costo dei biglietti e nel contemporaneo svolgimento di un torneo di tennis e di corse di cavalli. Ne risultò una sonora perdita per Dusio, di circa 12.000.000 di lire. Egli dovette rimborsare i finanziatori, annullare le rimanenti due gare in Egitto, a Eliopoli (in notturna) e Alessandria, il progettato Tour del Mondo e sciogliere la squadra dei piloti. Il tanto agognato Campionato Monomarca moriva appena nato. Dusio era stato vittima del suo decisionismo non abbastanza ponderato. Dell'avventurosa spedizione egiziana, la D46, fotografata sotto la piramide di Cheope è forse il migliore ricordo.

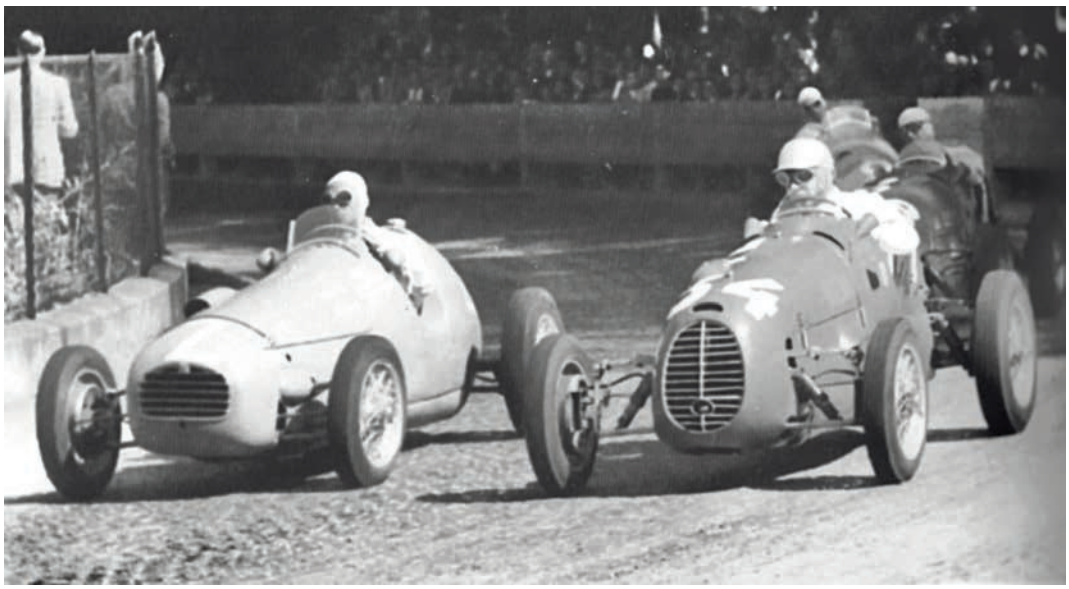
LA TECNICA DELLA 202

Il progetto monomarca, morto appena partorito, non fermò il dinamismo di Dusio che, ben prima dell'esperienza egiziana, era già passato alla realizzazione del secondo passo previsto nella sua autobiografia: *"...E finalmente decisi il programma di produzione: 50 monoposto formula Junior e 500 biposto Spyder e Coupé."* L'espressione di Dusio, che precorrendo i tempi sembra inserire la D46 nella formula Junior, è in questo caso generica, ma sostanzialmente riassume quel che effettivamente accadde.
Quando Giacosa declinò l'offerta del posto di Direttore Tecnico della Cisitalia, Dusio gli chiese come ultimo servizio di definirgli una biposto derivata dalla D46. Giacosa esaudì la richiesta limitandosi al progetto di massima. *"... Disegnai, scrisse Giacosa nella sua autobiografia, un'ossatura in tubi adatta alla forma aerodinamica di una carrozzeria coupé di cui abbozzai i profili trasversali e longitudinali. L'insieme era studiato in modo da ottenere la massima rigidezza con un peso ridottissimo."*
La proposta di Giacosa contemplava un nuovo telaio tubolare spaziale adeguato a due posti, l'allungamento del passo a 2.400 mm e l'allargamento delle carreggiate a circa 1.250 mm. Il progetto 202 che ne risultò fu sviluppato e affinato con numerose modifiche da Savonuzzi. Dallo schizzo iniziale di Giacosa si può dedurre il proposito di concepire la parte bassa del telaio con forme compatibili con una limitata altezza da terra e, su questa, applicare una parte superiore specifica, per le strutture della berlinetta o della spider. ›

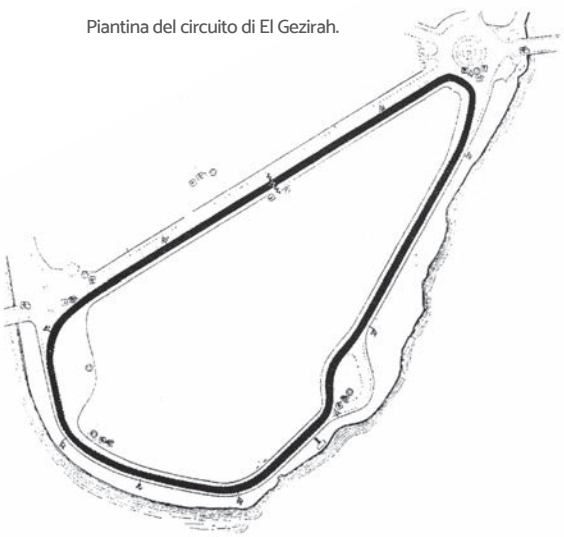
Coppa Brezzi: al 2°giro, fra lo stupore del pubblico plaudente, Nuvolari, guida con la corta leva alla quale era fissato il volante che brandisce.

Coppa Brezzi: il vincitore Dusio portato in trionfo.

GP di Berna: una fase dell'acceso duello fra Taruffi (n° 34), vincitore della gara, e Bira (n° 2) quarto al traguardo.

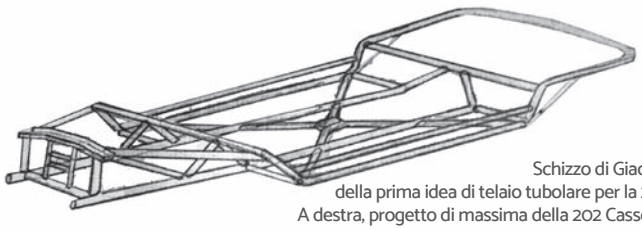


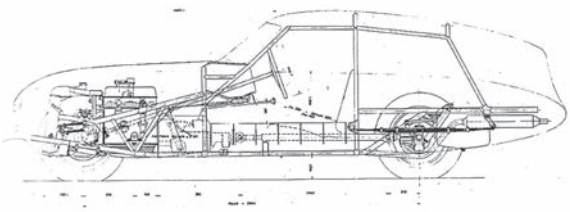
Piantina del circuito di El Gezirah.



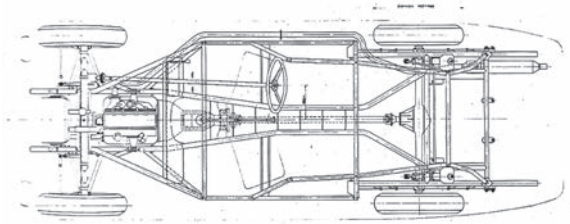
1° Sehab Almaz Bey Trophy: la D 46 ai piedi della Piramide di Cheope.

La parte bassa del telaio era quindi molto leggera, costituita semplicemente da un quadrato in tubi, alle cui estremità s'inserivano un elemento anteriore trapezoidale e un posteriore quadrato; altri due tubi, disposti secondo una X, passando sotto l'albero di trasmissione, rinforzavano il pavimento. Il quadrato posteriore era posto in posizione più elevata da terra, in modo da essere compatibile con una sospensione a ponte rigido, mentre il trapezio anteriore era previsto per una sospensione a quadrilateri; il pavimento dell'abitacolo poteva, pertanto, essere collocato più in basso dei centri delle ruote.
Questa struttura poteva essere molto leggera, anche grazie al compito strutturale assegnato alle longherine superiori, che correvano sopra le cornici delle porte, e a due puntoni anteriori che collegavano il motore e l'avantreno. Il vestito che poteva accettare un simile telaio spaziale era potenzialmente molto efficace da un punto di vista aerodinamico, ma problematico da quello estetico. L'autotelaio riportato mostra che le traverse a X, che comparivano nello schizzo iniziale, furono trasformate in corso d'opera in longheroni aggiuntivi che passavano ai lati del motore e dell'albero della trasmissione. Nello spider la mancanza delle longherine del tetto costrinse a rinforzare la parte posteriore con una specie di roll bar e i fianchi con una seconda coppia di longheroni; fu, inoltre, aggiunta una traversa più robusta all'altezza del cruscotto.
Mentre la proposta di Giacosa, nel caso dello spider, non subì importanti modifiche strutturali per adattarla ad una produzione in piccola serie, Savonuzzi modificò profondamente la struttura della berlinetta per adattarla ad una forma marcatamente aerodinamica.
La forma della Cassone, così battezzata a causa della linea poco armoniosa, subì una forte evoluzione con la cosiddetta Aerodinamica Savonuzzi, rinnovata con un riuscito frontale ed affinata nelle parti centrali e posteriori. Savonuzzi, anticipando i tempi, estese la sua ricerca aerodinamica e funzionale ad interessanti soluzioni come: il piccolo spoiler posto sul bordo del lunotto posteriore per guidare il flusso dell'aria; i due profondi incavi insistenti nella parte inferiore della coda per estrarre l'aria compressa fra il suolo ed il pavimento, totalmente carenato; il tubo di scarico - alloggiato nel tunnel a perfetta tenuta della trasmissione per riscaldare ulteriormente l'aria proveniente dal radiatore - sboccava in un collo Venturi avente la funzione di creare una leggera spinta e la riduzione dei vortici di coda. Tuttavia, nella realizzazione della carrozzeria, eseguita da Vignale, il tubo di scarico non fu alloggiato nel tunnel. La macchina, durante i collaudi effettuati nell'aprile del '46 sull'autostrada Torino-Milano, fu accreditata sulla base di un km lanciato della velocità di 201 km\h e, quarant'anni dopo, posta nella galleria del vento della Pininfarina, ha registrato un CX di appena 0,29.
Un'immagine mette in evidenza le nuove longherine del tetto che si avvolgevano sul contorno del finestrino posteriore, innestandosi su un montante tronco, allo scopo di congiungere fra loro i finestrini laterali e di essere compatibile con una coda spiovente.
Per quanto riguarda la meccanica, la sospensione anteriore con balestra trasversale superiore e triangoli inferiori, derivava dalla D46, ma prevedeva due posizioni di attacco al telaio che permettevano una diversa regolazione di tutto il gruppo, potendosi ottenere, grazie ad una diversa incidenza dei fusi, un riallineamento delle ruote più o meno pronto in base alle caratteristiche del circuito.

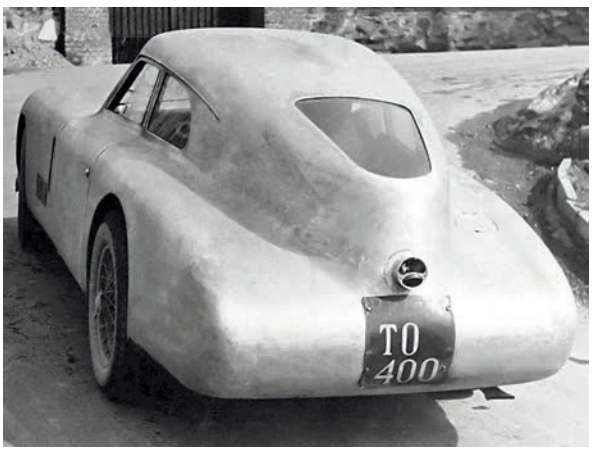




Schizzo di Giacosa della prima idea di telaio tubolare per la 202. A destra, progetto di massima della 202 Cassone.



La 202 Cassone ancora priva di carrozzeria con la targa prova della Cisitalia.



Una 202 Cassone in prova, ancora da verniciare.

GIOVANNI SAVONUZZI

La carriera professionale di Giovanni Savonuzzi nel mondo dell'automobile fu insolitamente variegata, essendosi svolta in ogni disciplina tecnica, partendo dalla progettazione di telai, carrozzerie e motori, passando per il design, per terminare nella ricerca avanzata.

Nacque a Ferrara il 28.2.1911 ma conseguì la laurea in Ingegneria Meccanica al Politecnico di Torino. L'assunzione alla Fiat nel 1940, nell'Ufficio Esperienze Motori Avio, gli offrì l'occasione per farsi conoscere e apprezzare dall'ing. Dante Giacosa, già in carriera per il successo ottenuto dalla Topolino.

Chiamato alle armi come Ufficiale di Complemento dell'Esercito, dovette lasciare il lavoro e, dopo l'armistizio dell'8 settembre, si unì alle formazioni partigiane fino alla Liberazione.

Quando Giacosa decise di lasciare la Cisitalia perché non riteneva che l'impegno richiesto potesse ancora conciliarsi con il suo incarico alla Fiat, si ricordò di lui e suggerì a Dusio di assumerlo per continuare lo sviluppo dei progetti in corso, in particolare dell'incombente industrializzazione della D46.

Nel periodo che lo vide alla Cisitalia, oltre alla D46, Savonuzzi sviluppò la 202, di cui affinò la meccanica, la struttura della carrozzeria e l'impostazione dello stile, poi rielaborato nel suo aspetto finale da Pininfarina; progettò, senza mandato, anche un bellissimo motore a sedici valvole bialbero da 1.500 cm^3 che, giustamente, sarebbe stato alquanto più appropriato per la 202 del Fiat 1100 modificato.

L'incarico di Direttore Tecnico alla Cisitalia fu mantenuto solo fino al 1947, anno in cui si dimise, perché in contrasto con Dusio in merito alla decisione di sviluppare l'automobile da Gran Premio.

Lasciata questa posizione, svolse numerose attività di consulenza nel settore automobilistico, peraltro anche supportando Dusio nel tentativo di risollevare le sorti dell'azienda; in questo periodo, fu anche Assistente al Politecnico di Torino e Direttore della SVA, Società Valdostana Automotori, da lui fondata insieme al famoso motorista Virgilio Conrero.

Il progetto principale alla SVA fu un'auto da competizione della classe Midget, molto nota negli Stati Uniti per le corse in ovali a fondo sterrato, che ottenne tuttavia scarsi risultati, nonostante il ridottissimo peso di 375 kg e il minuscolo ma potente motore a quattro cilindri di 820 cm^3, sovralimentato con un compressore a palette.

Dopo questa deludente esperienza, Savonuzzi iniziò a collaborare con la Carrozzeria Ghia, di Luigi Segre, da lui conosciuto durante la Resistenza, diventandone il Direttore Generale fino al 1957.

Anche se pochi, furono anni d'intenso lavoro, in cui furono sviluppati numerosi prototipi e dream-car per vari costruttori italiani ed esteri, in particolare statunitensi. Particolarmente celebri furono la Gilda, la Futura e la Supersonic, la cui personale linea ispirata ai jet da caccia fu applicata a fuoriserie di Aston Martin, De Soto, Jaguar, Fiat e Alfa Romeo.

I contatti con gli americani gli diedero l'opportunità di trasferirsi nel 1957 alla Chrysler, come Chief Engineer del settore ricerca, con il compito di dirigere il programma sulle automobili a turbina che s'intendevano sviluppare in quegli anni; il nuovo tipo di motore, sulla scorta del successo ottenuto in ambito aeronautico, era ritenuto promettente anche per l'automobile, non solo da Chrysler ma anche da altri costruttori, fra i quali Fiat e Rover.

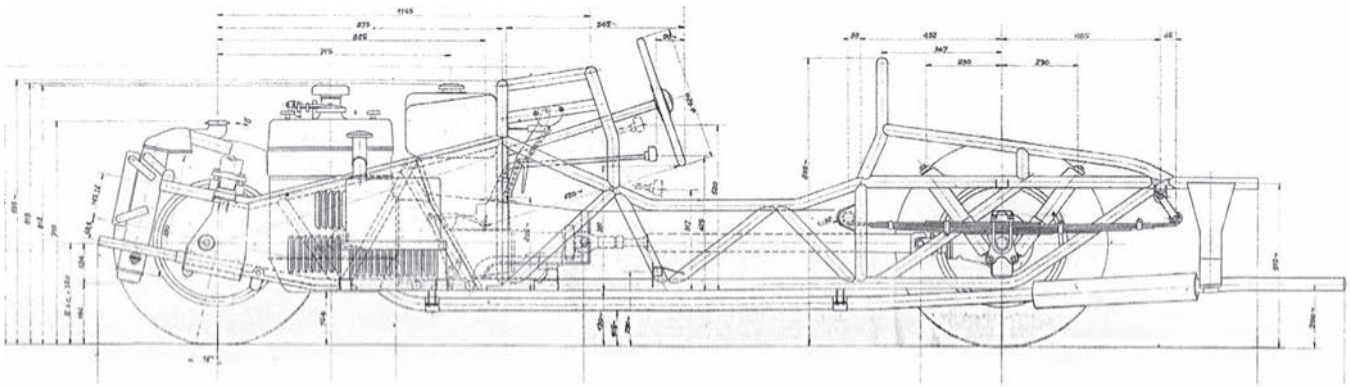
Il programma portò alla costruzione e alla prova estesa di cinquanta automobili, che però mostrarono, come d'altra parte quelle analoghe dei concorrenti, la scarsa idoneità della turbina per un'automobile, a causa del consumo eccessivo a basse e medie velocità.

Nel 1969 tornò alla Fiat, dove Giacosa gli assegnò l'incarico di Direttore della Ricerca Tecnologica, un nuovo dipartimento tecnico, collocato nel comprensorio del Sangone, cui fu assegnato l'obiettivo di svolgere ricerche avanzate in campo motoristico. Si ricorda fra queste l'automobile a vapore, mito allora inseguito da alcuni costruttori per superare gli stringenti standard di emissioni, che allora si stavano prospettando in California, i progetti d'applicazione del catalizzatore ai motori a benzina e un motore a turbina di tipo rigenerativo che, anche se non idoneo all'automobile, fu ritenuto ancora promettente per i veicoli da trasporto a lunga distanza.

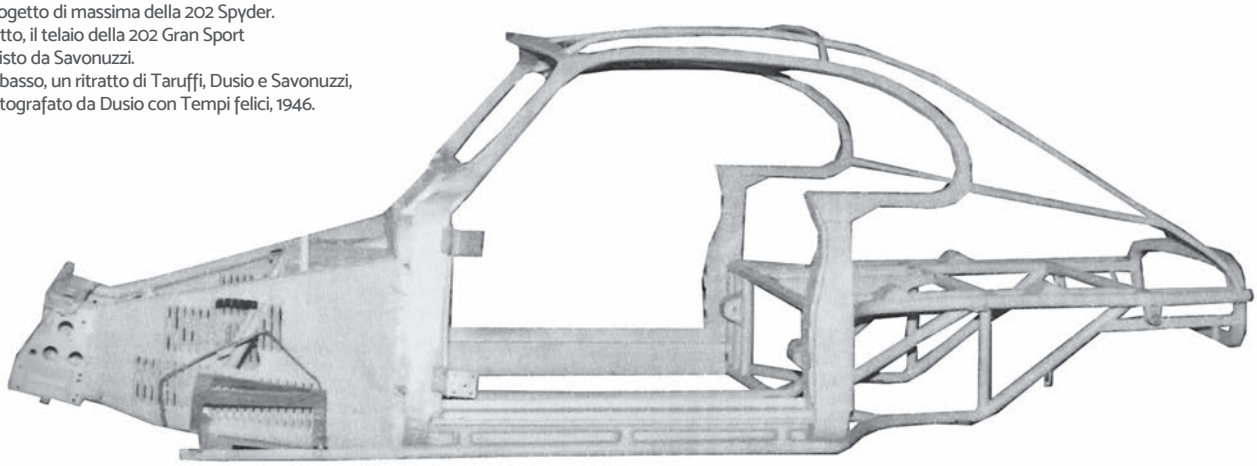
Lasciò la Fiat nel 1976 per aver raggiunto i limiti di età ma continuò a svolgere attività di consulenza tecnica e d'insegnamento universitario nel campo dei motori, fino alla fine, sopravvenuta a Ferrara, il 18 febbraio 1987. Chi ebbe occasione di lavorare con lui lo ricorda con stima e rimpianto, non solo per la profonda competenza e il grande carisma ma anche per la rara disposizione a mettere in discussione senza pregiudizi le proprie idee con ogni collaboratore.

La Ghia Supersonic progettata da Savonuzzi.

La Chrysler Turbine costruita sotto la guida di Savonuzzi.



Progetto di massima della 202 Spyder.
Sotto, il telaio della 202 Gran Sport
rivisto da Savonuzzi.
In basso, un ritratto di Taruffi, Dusio e Savonuzzi,
autografato da Dusio con Tempi felici, 1946.



Ammortizzatori idraulici sostituirono quelli a frizione. La sospensione posteriore veniva arricchita da una barra antirollio, funzionante anche da vincolo laterale, e da due ammortizzatori idraulici per ruota. Anche il motore della 202 fu derivato dal Fiat 1100. Questa decisione, se estratta dal contesto temporale, appare penalizzante per la classe dell'auto e non giustificata dalle riduzioni di costo.
Infatti, del motore originario, quello della 202, conservava solo alcuni elementi fusi, per giunta rilavorati in molte parti. Il basamento era modificato per convertirlo alla lubrificazione a carter secco e richiedeva, inoltre, l'istallazione di due nuove pompe per l'olio. Anche la testa era rilavorata per migliorare il profilo dei condotti e accogliere nuove sedi valvola. Bielle, pistoni, albero a gomiti, cuscinetti, collettori e valvole erano specifici, come anche il coperchio delle punterie, il "biglietto da visita" del motore. La dinamo veniva inserita assialmente all'albero motore per mezzo di un'apposita fusione che racchiudeva la distribuzione ad ingranaggi. Il magnete MVE4, che nella D 46 era sistemato anteriormente, veniva alloggiato sul lato sx del basamento e comandato dall'albero a gamme.
Fu abbandonato il macchinoso cambio semiautomatico della D46, in favore di uno manuale a quattro marce con terza e quarta sincronizzate.
Tutte le caratteristiche essenziali della Berlinetta Aerodinamica Savonuzzi e dello Spyder SMM sono riportate nella tabella.

(continua)

SCHEDA TECNICA

MOTORE:	4 cilindri. Alesaggio x corsa 68x75 mm. Cilindrata 1089 cm^3. Potenza 60 (65) CV a 5.500 giri/min. Alimentazione: carburatore Zenith 36 VHC (2 carburatori Weber 36 DR4SP). Lubrificazione: carter secco, radiatore anteriore; capacità 7,2 l. Raffreddamento ad acqua, radiatore e pompa.
ACCENSIONE:	Magnete AT Marelli MVE4
FRIZIONE:	Monodisco a secco. Cambio 4 velocità; comando a leva centrale.
TELAIO:	Traliccio tubolare in acciaio al cromo-molibdeno
SOSPENSIONI:	anteriori: indipendenti con balestra trasversale e triangoli inferiori. Posteriori. ponte rigido con balestre semiellittiche. Ammortizzatori anteriori 2 idraulici telescopici. Ammortizzatori posteriori 4 idraulici telescopici.
FRENI:	Idraulici a tamburo
DIMENSIONI E PESI:	Passo 2.400 mm. Carreggiata anteriore 1.258 mm. Carreggiata posteriore 1.247 mm. Lunghezza: Cassone e Aerodinamica 3.620 mm; Spyder 3.300 mm. Peso: Cassone e Aerodinamica 685 kg; Spyder 660 kg
PRESTAZIONI:	Velocità massima Cassone e Aerodinamica 200 km/h; Spyder 180 km/h. Ruote 3.50 x 15 (5.00 x 15)

Puccini a bordo di una Bernardi in una foto datata 1899.

LA VELOCITÀ IN TERRA E IN MARE SECONDO GIACOMO PUCCINI

IL GRANDE COMPOSITORE TOSCANO AMAVA TUTTO CIÒ ANDASSE VELOCE, SOPRATTUTTO AUTO E BARCHE. LA STORIA DEL SUO AMORE PER I MOTORI CANTATO ANCHE NELLA SUA MUSICA

di Pietro Maria Gibellini

Alla fine dell'Ottocento, dopo la nascita del motore a scoppio di Gottlieb Daimler, le carrozze si possono liberare dalla servitù del cavallo e le imbarcazioni da quella del vento e del remo. Iniziano così anche le corse su strada e in acqua e l'ebbrezza della velocità contagia tutti, piloti e pubblico, ma non solo: l'entusiasmo coglie tutti gli artisti, ad iniziare dagli autori delle arti visive, perché velocità è diventato sinonimo di modernità. E il maestro Giacomo Puccini non è immune da questo contagio e anche la sua musica è di rottura con il passato.

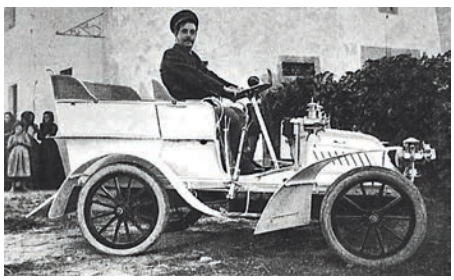
Nato a Lucca il 22 dicembre 1858, da una famiglia di musicisti, grazie anche a una borsa di studio, nel 1883 consegue il diploma al Conservatorio di Milano. La sua prima opera "La Villi" va in scena con successo al teatro Dal Verme di Milano il 31 maggio 1884. A Lucca conosce Elvira Bonturi, moglie di un commerciante, se ne innamora e con lei si trasferisce in Lombardia. A Monza nel 1886 nasce il loro unico figlio, Antonio. Dopo aver firmato un contratto con Giulio Ricordi, che gli garantisce un certo benessere, nel 1891 prende in affitto per le vacanze la casa del custode della tenuta dei Duchi d'Austria a Torre del Lago. È sulla sponda del Lago di Massaciuccoli, che è collegato con il mare di Viareggio da una serie di canali e può realizzare così il suo primo sogno di cacciatore, quello di andare in barca a caccia delle folaghe. Dopo i successi nel 1893 di "Manon Lescaut" e nel 1896 de "La Bohème", può acquistare e ristrutturare la casa del lago. Lo specchio acqueo è, tuttavia, interamente di proprietà del marchese Carlo Benedetto Ginori Lisci, che l'ha acquistato nel 1897 assieme a un vecchio casino di caccia sulla sponda opposta del lago, in località La Piaggetta, ristrutturato e ampliato in stile gotico toscano. Esponente della famglia proprietaria delle ceramiche di Doccia, deputato e poi senatore del Regno d'Italia, è il primo in zona ad acquistare una automobile. Per avere il permesso di cacciare sul lago, Puccini si presenta al marchese e ne nasce una stretta amicizia, accomunati come sono dalla passione per la musica, le auto, la caccia e il gusto neogotico. Dal marchese ottiene anche il permesso per interrare una porzione di lago antistante la sua villa, per ampliare il giardino. Sia a La Piaggetta sia a Torre del Lago, Puccini conosce una combriccola di artisti macchiaioli e futuristi, per lo più livornesi. Sono eccentrici, scapigliati e modernisti; da loro rimane profondamente influenzato e con loro fonda in un vecchio capanno il "Club de La Bohème base

per le partite di caccia, le libagioni e le bischerate. Contagiato dalla passione per la velocità, può ormeggiare un motoscafo davanti al giardino e trasformare la rimessa delle carrozze in garage per le auto, con la fossa per le riparazioni. Sul lago di Massaciuccoli la sua prima passione è stata percorrere i tortuosi canali con un barchino a remi, per sorprendere le folaghe, ma il suo ideale è andare velocemente sul lago, la notte, e *"sorprenderne una nel sonno, per prenderla dall'acqua senza svegliare le altre"*. Nel dicembre del 1898 acquista un'altra casa, l'antica villa dei nobili Samminiati, sulla collina, sopra il paese di Chiatri, che domina il lago di Massaciuccoli dalla sponda opposta di Torre del Lago. La ritiene un luogo fresco e non umido d'estate e ideale per isolarsi a comporre, ma è accessibile dalla strada di Farneta solo con una mulattiera di 4 chilometri. Però: *"Di lassù si scorge un incanto: la costa, da Livorno a Spezia; l'Arno e il Serchio; la Corsica, in tempo chiaro, le isole di Gorgona e Capraia, ed anche la macchia di San Rossore, Migliarino e la macchia lucchese dei Borboni"*.

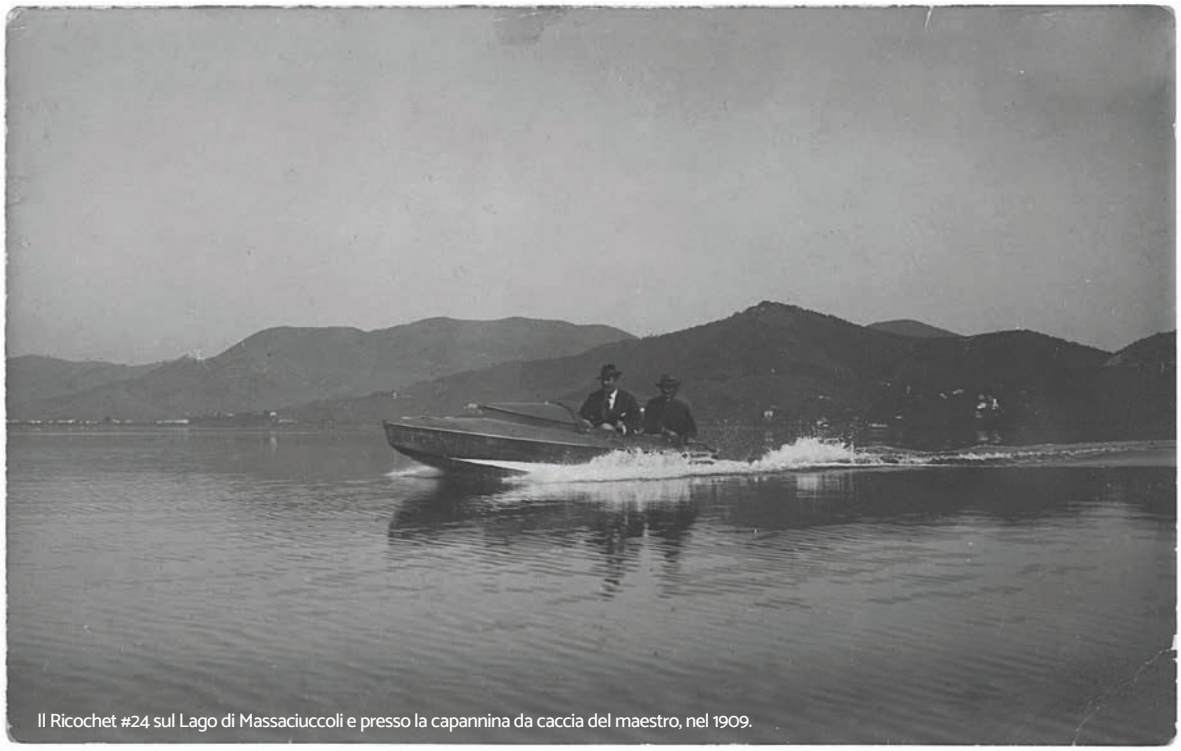
Termina i lavori di ristrutturazione nel 1900, in stile neogotico, con ingenti costi per il trasporto dei materiali con i muli, e per alcuni lavori di sistemazione della mulattiera, che gli permettono di raggiungerla con una moto con il sidecar, non senza molte difficoltà. E vi dimora raramente, perché Elvira non ama la solitudine del luogo. Dopo il contratto con Giulio Ricordi, Puccini compera nel 1899 anche la sua prima auto, sembra quella progettata dall'ingegnere Enrico Bernardi di Padova, modello prima costruito da Miari & Giusti, poi su licenza dalla Fiat a Torino.

Nel 1900 la "Tosca" riscontra un grande successo e, all'Esposizione di Milano del 1901, Puccini acquista una De Dion Bouton 5 CV modello Turismo al prezzo di 3.800 lire. Diventa un assiduo frequentatore dell'Esposizione di Milano e ogni anno è attratto delle novità sempre più potenti: nel 1902 è la volta della Clement - Bajard, con motore da 12 CV, con trasmisssione ad albero. Ma il 25 febbraio 1903, di ritorno da Lucca, per una distrazione del fido autista Guido Barsuglia, la Clement esce di strada, si capovolge e il maestro, rimasto sotto l'auto, riporta alcune ferite e fratture (Puccini conseguirà il permesso di guida solo nel 1911). Portato alla vicina villa del marchese Ginori, è poi trasportato all'ospedale di Viareggio con una barca attraverso i canali. Sarà costretto all'immobilità, ingessato per qualche mese e, così, la sua nuova auto sarà temporaneamente una sedia a ruote alte. La passione per i motori si estende anche alle barche e appena ristabilito, nel 1903 acquista una lancia a motore dal cantiere Picchiotti di Viareggio, così può finalmente sorprendere le folaghe nelle sue notturne escursioni veloci sul lago. Ha un motore americano e mette a riva la bandiera americana. Scrive a un amico: *"Ho tardato a rispondert perché attendevo la prova della mia lancia - dunque le lance sono ottime e specialmente il motore americano Wolverine - ho protestato per la mia perché non raggiungeva la velocità (18 chilometri) che avevo in contratto, ma ne ho ordinata subito un'altra di motore più forte perché non ho voluto rinunciare al motore americano"*. Nel 1904 può sposare Elvira, dopo la morte del suo primo marito. Appaga il desiderio di auto sempre più moderne e veloci comprando nel 1906 una Sizaire et Naudin, con un motore 4 cilindri in linea prodotto dalla Ballot. È originale per la sospensione anteriore con balestra trasversale e gli ammortizzatori telescopici, un brevetto della Sizaire et Naudin. L'anno seguente compra all'Esposizione di Milano la Isotta Fraschini tipo AN 20/30 HP, resa famosa da Rodolfo Valentino. Alla fine del 1907 acquista una delle prime Lancia del modello 12HP, capace di 90 km/h.

Nel 1904 era nato il Meeting di Monaco della motonautica, con esposizione e gare, divenuto subito l'evento più importante, sia per l'afflusso del pubblico, sia per il numero delle barche più famose del mondo e, soprattutto, per l'incentivo alla popolarità e allo sviluppo della nautica a motore. Al quinto Meeting, nel 1908, tra i racers della serie minore (La Prima Serie, per racer lunghi fino a metri 6,50) i fratelli Maurice e Claude Le Las iscrivono tre scafi del modello Ricochet (che significa rimbalzo), il Ricochet #11, il Ricochet #12 e il Ricochet #13 (numeri che corrispondono alla matricola della costruzione). È un piccolo idroplano velocissimo con carena a redan ("step hull") costruito dal cantiere Deschamps-Blondeau, con il due cilindri a V motociclistico di Alessandro Anzani di Courbevoie.



Una bella vista di Casa Puccini a Torre del Lago in una cartolina del 1908.
A sinistra, in alto, il maestro a bordo di una Clement-Bayard 5 CV del 1902.
In basso, sulla sedia a ruote nel 1903.

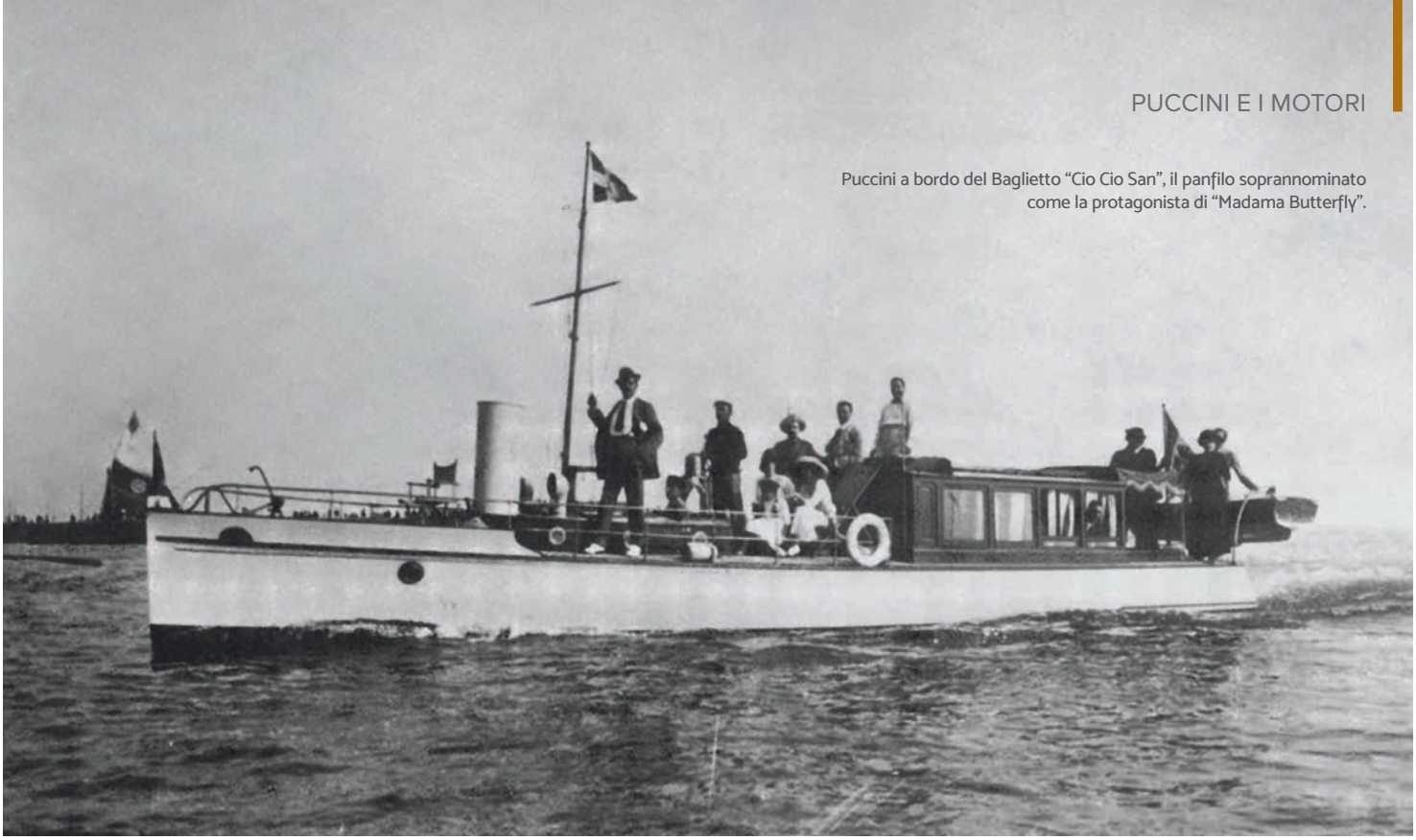


Il Ricochet #24 sul Lago di Massaciuccoli e presso la capannina da caccia del maestro, nel 1909.

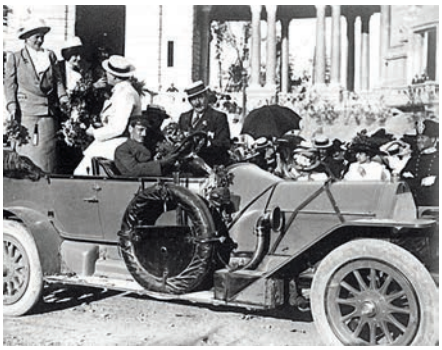
Una foto autografata da Puccini con il suo Ricochet #24.

Giacomo con Elvira e Antonio nel cortile della loro casa di Torre del Lago nel 1910, oggi diventato museo.

Con uno di questi, M. Bariquand stabilisce il primato di velocità della Prima Serie a 62,67 km/h e segna il tramonto delle carene dislocanti per i racer. La rinomanza del Ricochet arriva anche in Italia e un esemplare, il Ricochet #24, solca le acque del lago di Massaciuccoli, acquistato al cantiere Picchiotti da Puccini, perchè la velocità della lancia, anche con il Wolverine più potente, non gli basta più.
(A Berlino, dal 19 marzo all'8 aprile del 1909, si tiene la seconda Esposizione Internazionale di imbarcazioni a motore e di motori marini. Sono in mostra 54 motoscafi quasi tutti tedeschi, tra i pochi stranieri è esposto anche il "Ricochet 28": la stampa locale dell'epoca ci fa sapere che con un motore di 70 CV nelle acque calme dei laghi di Berlino può raggiungere anche 70 km/ora).
Nel 1908 Puccini acquista la Itala 35/45 HP, come quella famosa del principe Scipione Borghese che, accompagnato dall'inviato del Corriere della Sera, Luigi Barzini, aveva vinto nel 1907 il Raid Pechino-Parigi: è potente ed è robusta anche per le strade accidentate .
A febbraio del 1909 Tommaso Marinetti pubblica il Manifesto del Futurismo, che un modernista come Puccini non può non sottoscrivere; contiene anche un inno al motore delle auto, "così mo-



Puccini a bordo del Baglietto "Cio Cio San", il panfilo soprannominato come la protagonista di "Madama Butterfly".



Da sinistra, con la famiglia e l'autista a bordo di Isotta Fraschini. Su Fiat Zero del 1912.
Su Indian 1000 Big Twin a Viareggio nel 1914, a bordo di sidecar.

derno con i suoi tubi di scarico, simili a serpenti dall'alito esplosivo". Anche Boccioni lancerà nel 1913 il suo manifesto di elogio della velocità. E Puccini compera la Fiat 60 HP. Nel 1910 è la volta di un'altra Lancia, su telaio DIALFA 18 HP, con motore sei cilindri, triblocco di 3817 cm^3. Non è potente, ma è speciale perché è il primo fuoristrada italiano, che Vincenzo Lancia costruisce appositamente per lui, con telaio rinforzato e ruote artigliate, al prezzo astronomico di 35.000 lire. Con essa finalmente può percorrere più agevolmente la mulattiera per raggiungere la villa di Chiatri in collina e ora può portare senza pericolo anche la famiglia.

Il 9 novembre 1910 parte per New York da Southampton, sul transatlantico "George Washington", per assistere alla prima de "La fanciulla del West", che il 10 dicembre sarà diretta da Arturo Toscanini. È uno dei tanti viaggi in nave che fece per le rappresentazioni delle sue opere, e scrive alla nipote Albina: *"Sono alloggiato da principe.... è la cabina imperiale che costa per il solo viaggio d'andata 8.000 lire! Oggi ho telegrafato col Marconi a Milano a Elvira e domani riceverò la risposta"*. Riparte il 28 dicembre sul "Lusitania", transatlantico inglese della Cunard, lungo 240 metri, che era entrato in esercizio dall'Inghilterra agli Stati Uniti nel 1907 e che aveva conquistato il Nastro Azzurro, stabilendo il nuovo record di 24 nodi per la traversata da Est a Ovest. *(Nel 1915 fu affondato dal sommergibile tedesco U 20, facendo 1.198 vittime, tra cui molti americani. Quando nel 1917 gli USA entrarono in guerra, ricordarono ai tedeschi il triste evento)*. A New York Puccini ha modo di constatare che i progettisti americani ricercano la velocità anche per i grandi cruiser cabinati, chiamati "fast commuter", che vengono impiegati dai magnati per gli spostamenti veloci sull'Hudson, dalla residenza di campagna agli uffici di Manhattan.

Da amante della velocità, al rientro ordina subito per 40.000 lire ai Cantieri Baglietto "Cio Cio San", così chiamato dal nome della protagonista della "Madama Butterfly", uno "yacht automobile" che diverrà il fast commuter italiano più famoso dell'epoca. Lungo 13,50 metri, costruito a Varazze, è un commuter come quelli americani, in cui non si dorme a bordo: arredato all'interno con solo il salotto e la toilette, ha due grossi motori da 100 CV, una carena semiplanante e sviluppa una velocità di 16 nodi. Nell'estate del 1911 scrive Puccini alla nipote Albina Franceschini: *"Domani parto con Tonio per il mare di Varazze con "Cio Cio San" e sarò a Viareggio alla sera"*.

Nella foto grande, nel 1923 Puccini acquista da Picchiotti il Baglietto XXI del primo record del mondo di velocità omologato Classe 1500 pilotato da Eugenio Moscatelli.
In alto, su Lancia Trikappa del 1922.
Qui sopra, "Liù", l'ultimo motoscafo costruito dai Cantieri Picchiotti per Puccini nel 1923.

È il porto di ormeggio vicino a casa, ideale per veloci gite giornaliere con gli amici lungo costa, verso le isole dell'Arcipelago Toscano, o verso quelle del golfo di La Spezia. Rivenderà ben presto il "Cio Cio San", pare per l'eccessivo consumo di carburante, per comprare da Picchiotti lo yacht "Minnie", dal nome della protagonista della "Fanciulla del West", che rivenderà nel 1916 all'amico Manfredo Manfredi per 6.000 lire.
Nel 1911 acquista anche un terreno a Viareggio per costruire una nuova villa, dove pensa di trasferirsi con l'amante del momento, la baraonessa Josephine Von Stranghel. Vi andrà invece con la famiglia dopo qualche anno. Il succedersi delle automobili continua: nel 1912 è la volta della Fiat Zero e nel 1914 compera una moto Indian 1000 Big Twin con sidecar, più prestazionale della precedente, con cui può raggiungere la villa di Chiatri quando è solo con l'autista. Dopo la guerra, nel 1919 arrivano nella sua rimessa un'auto familiare americana e la Fiat 501. Nello stesso anno prende in affitto l'antica Torre della Tagliata, sulla spiaggia di Ansedonia, naturalmente da raggiungere in barca da Viareggio, ideale come residenza per comporre in tranquillità, con il solo respiro del mare, ma soprattutto come base per andare alla caccia del cinghiale.
Nel 1921 il Comune di Viareggio, nonostante le assicurazioni dategli, fa costruire una larga strada davanti alla sua villa di Torre del Lago, che sottrae gran parte del giardino fronte lago da lui conquistato all'acqua e che lo espone alla vista di molti curiosi. Puccini decide allora di trasferire la famiglia nella nuova villa di Viareggio, in una zona tranquilla antistante la pineta sud (oggi in piazza Puccini), pur mantenendo la proprietà al lago per le sue battute di caccia. Mantiene anche la villa di Chiatri, che il figlio Antonio venderà solo poco prima di morire, senza figli, nel 1946. Infatti, finalmente, dopo le sue incessanti richieste, nel 1923 il Comune di Lucca ha trasformato la mulattiera per Chiatri in una strada carrozzabile e Puccini può godere il fresco estivo in collina, purtroppo ancora per poco, raggiungendo la villa con la nuova strada e un'auto molto più veloce, la Lancia Trikappa, accreditata di una velocità di 130 km/h. Con essa fa anche un lungo viaggio con il figlio Antonio e gli amici, che lo accompagnano anche con la Fiat 501, facendo un ampio giro, passando per Austria e Germania, fino in Olanda.
Nello stesso anno, a sessantacinque anni, compera da Eugenio Moscatelli il racer Baglietto XXI, che aveva conquistato il primo record mondiale di velocità nel meeting di Monaco di primavera. A un amico scrive: "Ho comprato un canotto che fa 40 e più miglia l'ora - de gustibus dirai tu - ma che vuoi farci, son giovane e di belle speranze!" Lo porta a Viareggio per poter sfrecciare lungo la costa e raggiungere velocemente anche la Tagliata. Durante un soggiorno ad Ansedonia, si reca una mattina a Porto Ercole, per trovare gli amici Marco e Maria Collacchioni e nel tardo pomeriggio riprende il mare con il motoscafo da corsa Baglietto, da lui ribattezzato "Liù". Affrontato il ritorno nonostante il mare agitato per un forte maestrale, poco dopo la partenza il motore si ferma, probabilmente per l'intasamento del filtro del carburatore, ma per fortuna gli amici lo vedono in difficoltà, lo raggiungono e lo rimorchiano in porto.

L'ultima sua auto è la Lancia Lambda cabriolet, comperata nel 1924 e il 18 maggio 1924 scrive: *"La Lambda va benone... per me è la miglior macchina odierna, di poco consumo e di grandi risorse"*. È stata la prima auto di serie con ammortizzatori idraulici, sospensioni anteriori indipendenti, freni sulla quattro ruote, vano portabagagli, ecc ... In totale ebbe tredici automobili, tutte comprate nuove, due sidecar e quattro imbarcazioni: la lancia Wolverine, il "Cio Cio San", "Minnie" e "Liù".

Durante l'aggravarsi della malattia, inoltre scrive: *"Turandot è quasi terminata, manca solo il duetto del terzo atto. I poeti debbono mandarmi i versi... per fortuna ho la mia Lambda..."* che lo porterà da Viareggio alla stazione di Pisa, per intraprendere in treno il viaggio della speranza, per essere operato per il cancro alla gola, fino all'ospedale di Bruxelles. Non farà più ritorno e non potrà più inebriarsi nella velocità dei suoi gioielli.

Un'immagine di una Lambda tratta dallo sceneggiato sul maestro di qualche anno fa.

AL MUSEO NICOLIS UN DOCUMENTARIO SUL MAESTRO

Il Museo Nicolis è protagonista nel documentario "Chazia & Puccini" in onda in questi giorni nei Paesi Bassi, dedicato alla vita del geniale compositore fra i più amati dal pubblico internazionale. SkyHighTV, importante società di produzione olandese, ha inviato la nota presentatrice ed esperta di opera Chazia Mourali in Italia per le riprese del progetto sul padre di "Bohème", "Traviata" e "Turandot" e, essendo Puccini, come abbiamo visto nel nostro servizio, un grande estimatore e profondo conoscitore di automobili e mezzi a motore, il produttore ha deciso di girare parte del documentario nel bel museo di Villafranca di Verona. Il motivo? Al suo interno ci sono numerose vetture appartenute al Maestro: De Dion Bouton, Fiat, Clement, Isotta Franchini e Lancia. Star dell'occasione è stata la prestigiosa Ansaldo "PF-1VA" del 1906.

FIAT ABARTH
LA SVOLTA PISTAIOLA ABORTITA

GIÀ IN MANO ALLA FIAT, L'ABARTH PROGETTA UNA SPORT CAPACE DI FARE CONCORRENZA ALLE INGLESI. IL TEST SEGRETO DI GIORGIO PIANTA CON LA SUPERVISIONE DI CARLO ABARTH E LA SUCCESSIVA CANCELLAZIONE DEL PROGETTO

di Sergio Limone

La casa dello Scorpione, ricca di una dote di una incalcolabile serie di successi con vetture derivate FIAT nelle gare in pista e nei record di velocità, viene venduta da Carlo Abarth alla casa torinese nell'autunno del 1971.

Nella primavera seguente la neonata attività del Reparto Rally, camuffato da Servizio Assistenza Tecnica Clienti, lascia la sede seminascosta di corso Giulio Cesare a Torino e si installa in corso Marche 72, nello stabilimento attiguo alla sede principale dell'Abarth, occupando lo spazio dedicato prima al magazzino e al Servizio Clienti. Il primo compito affidato dalla direzione Fiat all'Abarth è quello di provvedere inizialmente alle revisioni delle parti meccaniche delle 124 Spider 1600 che competono nel campionato Italiano rally e nell'Europeo; queste partecipazioni hanno il miglior risultato con la vittoria di Pinto nell'Europeo Piloti 1972.

Poi all'Abarth viene affidato anche un secondo ruolo, più consono alle potenzialità della struttura: la progettazione e lo sviluppo di una nuova versione della 124 spider, la Abarth Rally, che nasce con una migliore competitività grazie al motore di 1800 cm^3, alle sospensioni migliorate (quella anteriore è rivista con un puntone di rinforzo, il ponte rigido posteriore viene rimpiazzato con una sospensione a ruote indipendenti) e a una energica cura dimagrante (cofani in vetroresina, porte in alluminio, allestimento semplificato degli interni).

Ma l'Abarth, che ha ceduto a fine '71 le sue ultime vetture da corsa

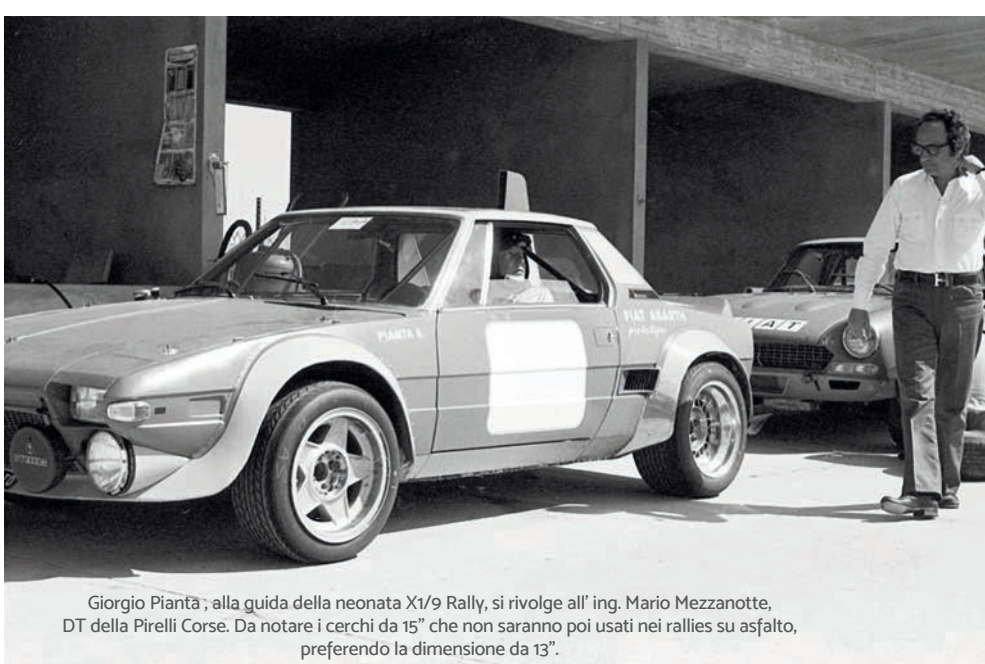
Carlo Abarth dietro la sport guidata da Giorgio Pianta.

Carlo Abarth parla con Giorgio Pianta, al volante della SE027, di spalle il capomeccanico Antonio Gentini, il meccanico Giacomo Maggi ed in attesa il pilota Pino Pica.

alla ditta di Enzo Osella, non cessa di pensare alle gare in pista, soprattutto come settore di business: la categoria dominante in quel momento è quella della Sport 2000. Osella vince nel '72 il campionato Europeo con il pilota Arturo Merzario su una vettura Abarth ampiamente rimaneggiata dal tecnico ex-Abarth Antonio Tomaini.

In corso Marche nascono quindi progetti mirati a questa categoria: uno stupendo motore 6 cilindri in linea, tipo 260, progettato dall'ingegner Stefano Jacoponi, particolarmente compatto in senso longitudinale, per poter essere montato senza grossi stravolgimenti, sulle vetture Sport normalmente dotate di motori BMW 4 cilindri.

La SE027 pronta a scattare, a sinistra Guido Rosani, che ha il compito di direttore sportivo della squadra.



Giorgio Pianta , alla guida della neonata X1/9 Rally, si rivolge all' ing. Mario Mezzanotte, DT della Pirelli Corse. Da notare i cerchi da 15" che non saranno poi usati nei rallies su asfalto, preferendo la dimensione da 13".

Il test della Fiat Abarth 124 Rally.

Accanto a questo motore, ecco prendere corpo un progetto ben più ambizioso: una vettura Sport con telaio monoscocca, per fare concorrenza sul mercato delle vetture inglesi, Chevron e Lola.
É la prima monoscocca disegnata in Abarth, progettata sotto la guida di Mario Colucci e realizzata dalla OLMAS di Collegno, anche questa all'esordio nel settore. Vengono realizzate tre versioni, con caratteristiche diverse di passo e centratura delle masse: l'obiettivo è creare una vettura al top di gamma, spinta dal motore 6 cilindri.
Nell'ambito di questo lavoro di sviluppo, orientato sui due obiettivi Pista e Rally, nel mese di giugno vengono organizzate in collaborazione con la Pirelli delle prove sull'autodromo di Misano Adriatico, a porte chiuse. L'obiettivo è da una parte la verifica della competitività della SE027, ancora con il motore a 4 cilindri, nella sua cate-

La Fiat X1/9 Rally.

goria, mentre per la parte "rally" c'è un confronto tra la 124 Spider e la neonata X1/9 rally, destinata secondo i tecnici dell' Abarth a prendere il posto dello spider nel duello contro la cugina Lancia Stratos.
Le porte sono chiuse, ma fortunatamente il tecnico della Pirelli, Giovanni Gariboldi, scatta alcune fotografie che, conservate dalla moglie, arrivano fortunosamente sino ad oggi. Per seguire la prove in pista, ecco scendere dal suo ritiro in Austria il signor Carlo Abarth, che vuole assistere direttamente alla prove della SE027, guidata da Pianta e da Pica: lo vediamo nelle foto seguire con la sua incontenibile meticolosità la vettura.
Al termine delle prove sottolineerà la sua soddisfazione per l'impegno con una lettera autografa a Pianta. Per la parte rally, il test vede prove di pneumatici sulle due vetture. La X1/9 si avvicina ai tempi della 124 Spider, nonostante il motore di 1750 cm^3 contro il 1850 cm^3 dello Spider, lasciando intravedere un enorme potenziale nei confronti della nemica da battere, la Lancia Stratos Gruppo 4.
La svolta è dietro le porte. Complici alcune difficoltà nella messa a punto della SE027 e il sempre maggior richiamo sul pubblico da parte dei rally, la direzione Fiat decide che l'Abarth deve abbandonare tutte le attività orientate alle gare in pista e deve concentrare tutte le sue energie nel settore dei rally.
Tutto il materiale destinato all'uso in pista viene alienato (il progetto del motore viene ceduto in blocco alla Holbay inglese, che purtroppo non saprà svilupparlo per la F2; le tre vetture vengono cedute ai privati che ne faranno un uso limitato in gare minori).
Ma anche per i rallies, l'entusiasmo dei tecnici dell'Abarth subisce poco dopo un brusco ridimensionamento: il progetto X1/9 2000 rally, nato interamente in corso Marche con la collaborazione di Bertone, viene cancellato in dirittura di arrivo. Il target assegnato alla Casa dello Scorpione è sviluppare la berlina 131 per il Campionato Mondiale Rallies, dove la Ford vince, anzi stravince, con l'Escort.
E questo capitolo della 131 consacra definitivamente l'Abarth a questa affascinante specialità.

Si ringraziano le signore Giusy Gariboldi e Lodovica Marenco Pianta per aver messo a disposizione gli archivi personali dei mariti.

CARLO ABARTH

Torino, 21 giugno 1974

Signor Pianta,

a conclusione delle prove di Misano, testè conclusesi, è mio desiderio esprimerLe un sentito ringraziamento per la volontà, la capacità e l'applicazione mostrate nell'adempimento del compito affidatoLe.

Voglia gradire, egregio signor Pianta, una cordiale stretta di mano.

Egregio Signor
Giorgio PIANTA
Via Matilde Serao, 7
MILANO

La lettera di Carlo Abarth a Giorgio Pianta.

VOLKSWAGEN LT
ROBUSTEZZA PER PESI IMPORTANTI

PER RISPONDERE ALLE NUOVE ESIGENZE DI SPAZIO E PORTATA DELLA CLIENTELA, NEL 1975 VOLKSWAGEN PRESENTA IL CAPIENTE E ROBUSTO LT, INIZIALMENTE DA 2,8 A 3,5 TONNELLATE, POI FINO A 5,6

di Luca Marconetti

Negli anni '60 il trasporto commerciale sta velocemente abbandonando i veicoli derivati dalle normali vetture stradali e sta richiedendo sempre più modelli specializzati e realizzati per quello specifico scopo, soprattutto per chi ha bisogno di maggior volume occupabile, aperture adatte al carico di oggetti ingombranti e un maggior peso trasportabile. Volkswagen, dal 1949, è avvantaggiata in questo segmento, avendo in listino il T1, il classico furgoncino/pulmino derivato dal Maggiolino ma anche la sua portata limitata a 1 tonnellata risulterà presto insufficiente e la clientela comincerà a chiedere un modello più capiente.

Scartata l'ipotesi di derivarlo dal T2 di serie, si decide di realizzarne uno inedito che aprirà la strada a un'intera gamma di veicoli dedicati al trasporto commerciale. Le specifiche da seguire per concepire e realizzare il nuovo modello, al fine di rispondere alle richieste che abbiamo esposto sopra, saranno: cabina avanzata, minimo ingombro possibile da parte di motore e meccanica, superficie di carico ampia e il più possibile piatta e garanzia di un carico utile fra le 2,8 e le 3,5 tonnellate, dato che poi, nelle versioni successive, arriverà a ben 5,6 tonnellate. Il tutto deve avvenire attingendo il più possibile dagli "scaffali" della casa ma di certo non si può né utilizzare la meccanica "tutto dietro" del "Bulli" né quella "tutto avanti" delle automobili Passat/Scirocco/Golf, quindi presentare una meccanica molto tradizionale a motore anteriore longitudinale e trazione posteriore.

Dopo le prime sperimentazioni e la fase prototipale, nel 1975 il nuovo modello, denominato LT ("Lasten-Transporter", molto semplicemente "veicolo da carico") viene presentato ai giornalisti a Berlino Ovest, facendo subito un'ottima impressione, con il suo aspetto molto squadrato e la linea essenziale, composta da tagli netti e ampie squadrature, il tutto volto al maggior spazio di carico ricavabile, grazie anche alla generosa larghezza di 2085 mm. La cabina, ampia e luminosa, è avanzata a sbalzo sull'avantreno mentre esteticamente si riconosce per la mascherina orizzontale con i proiettori circolari che riprende quella del best seller Golf e dalle fiancate composte da elementi scatolati per irrigidirne la struttura. Anche la strumentazione esterna ricorda quella essenziale e spartana di Golf e sorelle. Nelle versioni base, a fronte di una lunghezza di poco più di 4 metri e mezzo, la lunghezza di carico è di 3 metri, l'area disponibile di 5,5 m^2. Al lancio sono disponibili le versioni LT 28, LT 31 e LT 35, (quindi 2,8, 3,1 o 3,5 tonnellate) ottenibili in nove tipologie di carrozzerie o tre autotelai: cabinato e cabinato tetto alto, minibus e minibus con tetto alto, combinato con tetto alto, cabina singola con cassone ribaltabile o fisso, cabina doppia con cassone ribaltabile o fisso, autotelaio con cabina fissa o doppia o solo con sedile di guida e parabrezza per elaborazioni camper/caravan.

La versione Kombi a 9 posti su LT 28 D, con motore diesel. A destra, LT 45 passo corto monocabina con cassone ribaltabile. In basso, la gamma dei pesanti del 1978. Da sinistra LT 35 cassone doppia cabina, LT 31 furgone, LT 45 autotelaio e LT 50

Sopra, gli interni di una cabina singola gamma '83 con tre posti. Si noti il vano motore sotto il divano del posto centrale. A destra, il confronto fra un LT 35 furgone passo lungo e un T3 Kombi. Sotto, confronto fra la meccanica di un LT 28 furgone con motore 2 litri benzina del 1975 e quella di un LT 45 cassonato passo lungo del 1985. Le differenze risiedono sostanzialmente nelle sospensioni anteriori, che sono a ruote indipendenti sulle versioni più leggere e a ponte rigido con balestra su quelle più pesanti, e nell'ingombro del motore, che sui modelli più recenti è montato decisamente più in basso.

A muovere questa importante gamma di mezzi, bisogna individuare motori adatti allo scopo, uno benzina e uno diesel. Il primo sarà l'unità Audi VW EA831 di 1984 cm³ in grado di erogare 95 CV, lo stesso montato sulla ammiraglia Audi 100 e, dall'anno dopo, perfino sulla nuova Porsche 924; il secondo (presentato nel 1976) è invece il 4 cilindri di ben 2,7 litri Perkins ad aspirazione atmosferica dotato di appena 65 CV e un comportamento ruvido e asfittico, tanto che, nel 1978, sarà sostituito da un nuovo propulsore (Serie D24) 6 cilindri in linea, con testata in lega leggera, ottenuto aggiungendo due cilindri al 1.6 diesel della Golf, che raggiunge quindi una cilindrata di 2383 cm³, aspirato a iniezione indiretta con precamere di scoppio, in grado di erogare 75 CV (è lo stesso che sarà adottato dalle prime Volvo a gasolio e dai mezzi militari da fuoristrada Steyr-Puch di quel periodo). Il motore viene collocato in posizione anteriore centrale, fra i due sedili anteriori e lo spazio di carico (o la seconda fila di sedili, in caso di versione pulmino/combinata). Il cambio è inizialmente un quattro marce ma sarà presto disponibile anche uno a cinque. Alcune innovazioni le possiamo ritrovare nel sistema sospensivo: se al posteriore tutte le versioni mantengono il ponte rigido, quelle fino a 3,5 tonnellate montano un avantreno a ruote indipendenti con molle elicoidali, elemento che, abbinato alla carreggiata molto ampia e alla buona ripartizione dei pesi, sorprende tutti per il comportamento su strada stabile e neutro, oltre che confortevole per chi guida e per gli occupanti, all'epoca dato tutt'altro che scontato su tali mezzi. I freni anteriori sono a disco, posteriori a tamburo.

Nel 1983 esordisce un importante restyling, che porta con sé anche una nuova variante a passo più lungo, versioni a portata maggiorata e motori a gasolio più potenti, insieme a un inedito 6 cilindri a benzina di 2,4 litri (M11), sempre a carburatori, da 90 CV (nel 1988 questo sarebbe diventato a iniezione, erogante 94 CV, M12). Tutti i

Un LT 28 furgone passo lungo tetto alto della gamma 1985 con fari quadrati e fascia nera con l'identificazione del modello fra gli indicatori di direzione. A destra, un LT 28 cassone doppia cabina.

motori, per garantire più spazio, sono montati più in basso rispetto alla I serie. Nuovi sono gli interni, più confortevoli, la mascherina anteriore (con fari quadrati a partire dal 1985) e le versioni LT40, LT45, LT50 e LT55 (quest'ultima nel 1985 sarebbe arrivata a ben 5,6 tonnellate di carico utile) abbinabili alle ruote posteriori gemellate. Queste versioni pesanti presenteranno tutte il ponte rigido anche all'anteriore. Lo specialista Sulzer invece, avrebbe realizzato una versione a trazione integrale (posteriore + anteriore inseribile tramite un comando sulla plancia e ben tre differenziali bloccabili) su base 40/45, subito riconoscibile per il telaio fortemente rialzato. La produzione delle rare versioni 4x4 sarebbe stata rilevata direttamente da Volkswagen nel 1991.

Il propulsore più diffuso è, come già detto, quello a gasolio 6 cilindri in linea a iniezione indiretta di 2,4 litri che, dal 1982, è dotato di turbocompressore (D24T) per una potenza di 102 CV, che scendono a 95, per favorire la coppia che invece sale da 195 Nm a 220 Nm, nel 1991, unità dotata anche di intercooler (D24TIC).

Volkswagen approverà i camper prodotti su base LT da Westfalia (modelli Sven Hedin e Florida) e Karmann (modelli Distance Wide, prodotti in ben 3000 esemplari).

Nel 1993 arriva l'ultimo maquillage estetico, che interessa paraurti più fascianti, nuovi fari posteriori e inedita calandra anteriore, tutta in plastica scura, con grafiche delle scritte identificative rinnovate.

Nel 1996 viene presentata la nuova generazione di LT ma parliamo ora di un mezzo totalmente nuovo, prodotto in joint venture con Mercedes-Benz e caratterizzato da meccanica Volkswagen ma da scocca e telaio del nuovo furgone Sprinter prodotto dalla Casa di Stoccarda.

Saranno 471.221 gli esemplari di LT prodotti in 21 anni.

In alto, la plancia rinnovata col restyling del 1991. Col restyling del 1991 appare una botola di accesso al motore dall'abitacolo per le operazioni elementari di manutenzione.
Sopra, una versione 4x4 su base LT 45 cassone.
In basso, un LT 50 allestito minibus urbano dalla carrozzeria Ikarus.
Qui sotto, un camper Westfalia Florida, approvato Volkswagen, con la mascherina integrale più moderna introdotta col restyling del 1991.

FIAT 80 R: MATURITÀ CON LODE

Sopra, il 80 R di Mauro Tortone di Murello (CN). Un 55 L ("largo" ossia coi pattini più ampi del modello normale), capostipite della serie

NEL 1961 LA FIAT PROPONE L'ULTIMA EVOLUZIONE DELLA FORTUNATA SERIE INIZIATA DIECI ANNI PRIMA COL 55 C. IL 80 R SI SAREBBE DISTINTO PER POTENZA, VELOCITÀ E FACILITÀ DI MANOVRA E OGGI È UNO DEI PIÙ BRAMATI DAI COLLEZIONISTI

Durante la Seconda guerra mondiale i tecnici OCI (Officina Costruzioni Industriali), che di Fiat è il braccio operativo nelle macchine agricole, non si limitano ad assemblare mezzi per l'esercito e revisionare camion militari ma, all'oscuro dei tedeschi e dei fascisti, progettano quello che sarà il trattore per la ripresa del dopoguerra, che avrà poi effettivamente un ruolo cardine per il risollevarsi delle campagne dilaniate dall'assenza di manodopera durante il conflitto: il 50 (e il 52) cingolato. Sulla scia del suo successo sarebbero poi nati mezzi che avrebbero monopolizzato il panorama agricolo degli anni '50 e '60, come la Serie 600, il 25 che sdoganerà definitivamente il gasolio fra i trattori, ricevendo in donazione il 1.9 della Fiat 1400 Diesel, ma soprattutto il maturo e potente 55 del 1951.

DAL 55 C AL 70 C/R (1951-1961)

Lanciato in versione a cingoli (tipologia alla quale Fiat è molto avvezza, diventando perfino la maggior produttrice al mondo) alla 53^ Fiera di Verona nelle due versioni "normale" ed "L" ("Largo", che sarebbe rimasto in produzione fino al 1956 mentre il "normale" sarebbe già sparito nel 1953), il 55 C ha un motore quattro cilindri 4 tempi (architettura imprescindibile per Fiat anche su un mezzo specialistico come questo) di 6546 cm^3 erogante 55 CV a 1400 giri/min (pochi, rispetto alla cilindrata ma è già previsto uno sviluppo del motore per arrivare a toccare gli 84 CV), con avviamento a motore separato bicilindrico a benzina da 10 CV e cambio a 5 marce + RM, in grado di rispondere egregiamente alle richieste di potenza e velocità sempre più insistenti da parte delle aziende agricole del Nord e degli enti di riforma fondiaria del Sud.

L'evoluzione del 55/55 L sarebbe stata il 60 C del 1953 (erogante 60 CV) seguito dal più grande e potente 70 C del 1961 (alesaggio salito da 122 a 125 mm per una cilindrata di 6872 cm^3 e una potenza di 74 CV), generando una serie che sarebbe stata venduta per ben 20 anni, fino al 1971.

Ma non sono solo le grandi aziende latifondiste a richiedere maggior potenza, anche le medie imprese inizieranno ad avere necessità di trattori a ruote più possenti, per snellire e velocizzare il lavoro e affrancarsi dall'attività dei contoterzisti. Fiat si mette quindi al lavoro alla versione a ruote del 55, anche perché la concorrenza - di Costruttori come per esempio Same - non sta a guardare. Il lancio viene fissato per il 1954 e il modello si chiama 55 R.

Un 70 C dotato di motore da 6,9 litri da 74 CV: è il più potente dei cingolati della gamma 1961. A destra, il primo a ruote della gamma è il 55 R. Qui vediamo l'esemplare del 1954 di Diego Rinaldi di Monticello d'Alba (CN) esposto allo stand ASI ad Automotoretrò 2019, fresco di omologazione.

Un 80 R in una immagine ufficiale Fiat con ancora la meccanica arancio. A destra, Una pubblicità dell'epoca del 55 R. Sotto, da sinistra, il simbolo montato su un supporto in cima al cofano, sopra la calandra. Il posto guida, con la strumentazione composta dagli indicatori di pressione olio e temperatura liquido refrigerante. La leva del cambio a 5 marce con selettore.

D'altronde gli interventi utili a trasformare il carro del cingolato in quello di un quattro ruote non saranno troppi e, in pratica, si limiteranno a dotare l'originario di mozzi specifici e un asse anteriore ancorato ai due longheroni, modificando lo sterzo.
A livello meccanico ritroviamo il 6,55 litri del "C" da 55 CV a 1440 giri/min ma qui è disponibile, a scelta del cliente, anche l'accensione con sistema misto, che mantiene il bicilindrico a benzina da 10 CV ma con quest'ultimo avviato elettricamente con impianto a 12 volt (poi disponibile anche sulle versioni cingolate).
Per l'occasione viene rivista l'estetica, più moderna rispetto alle versioni "C", con un frontale dominato da sette prese d'aria a maglie rettangolari intervallate da quattro inserti "fascianti" e due più piccoli tutti orizzontali (in luogo del precedente verticale con calandra piatta), il simbolo della Casa molto prominente piazzato in cima a un supporto

che conclude un cofano ampio e più arrotondato rispetto a quello del "C". La zona del motore invece, prevede una semi-carena con ricavata nella lamiera la denominazione del modello.
Il trattore non avrà il successo sperato, complice il peso di 3,5 tonnellate, ritenuto eccessivo per un mezzo a 4 ruote e a poco varranno le iniezioni di potenza a 60 CV a 1400 giri/min del 60 R del 1956 e infine a 70 a 1650 (disponibile ora col solo avviamento elettrico a 24 volt) del 70 R lanciato nel 1958: come successo per il 70 C, si sarebbe ovviato a tutti i problemi con l'aumento di cilindrata.

80 R: CHIUSURA IN GRANDE STILE (1961-1970)

Nel 1961 quindi, anche la serie 4 ruote avrebbe giovato dell'aumento di cilindrata a 6,9 litri (motore Tipo 604) con ovviamente l'originaria frazionatura a quattro cilindri. Rispetto al 70 C però, per il nuovo modello, l'80 R, si riesce ad arrivare a una potenza di 84 CV a 1650 giri/min, a fronte di un aumento di peso tutto sommato limitato in appena 140 kg (3700 rispetto ai 3560 kg del 70 R) e mantenendo perfino lo stesso prezzo di vendita di 2 milioni e 600 mila lire.
A livello tecnico, il 80 R replica tutto ciò che di buono è già stato proposto sui 55/60/70 R raggiungendo una maturità e una affidabilità del mezzo pressoché totali. Il carro rimane quello tradizionale, semiportante, con i due robusti longheroni d'acciaio stampato che partono dalla campana della frizione e fungono quindi da sostegno al motore e al supporto dell'assale anteriore, caratteristica che ovvia al consumo dei supporti elastici, soprattutto negli utilizzi più gravosi come l'azionamento di cavaceppi e altri utensili. L'attitudine a lavori molto gravosi è confermata poi dalla possibilità di ottenere una puleggia motrice del diametro di 360 mm e da un radiatore supplementare per l'olio motore. Il cambio è a 5 marce + RM (senza ridotte, non saranno mai disponibili ufficialmente così come la doppia trazione) comandato da una leva che scorre entro una guida con bloccaggio per ogni marcia. L'avviamento, come sul precedente 70 R, è ora disponibile: con il classico motore bicilindrico a benzina con avviamento a strappo, con lo stesso coadiuvato da un motorino elettrico da 12 volt o con un unico motorino elettrico a 24 volt. L'alimentazione è ovviamente a gasolio. Esteticamente il 80 R non si discosta molto dai precedenti, dei quali replica anche le dimensioni: la livrea totalmente arancione mette in risalto la mole del trattore, la più imponente fra i concorrenti dell'epoca. La strumentazione dietro il volante prevede l'indicatore di pressione dell'olio e della temperatura del liquido di raffreddamento. Come i predecessori non è prevista le prese di forza che saranno aziende esterne a concepirle e produrle. I freni sono a nastro, punto debole del mezzo. Gli pneumatici anteriori sono 7.50-18, i posteriori 16.9/14-34.
Negli anni poi apparirà un nuovo camino con silenziatore da 89 Db e la carrozzeria avrebbe giovato della nuova denominazione sul cofano superiore, su supporto adesivo, con grafica riammodernata. Infine, nel giugno 1967 (80 R/1), assistiamo al più importante aggiornamento stilistico, grazie alla verniciatura di carro e meccanica in verde petrolio, accompagnato ad altre modifiche di dettaglio come la staffa dei proiettori imbullonata ai longheroni e non alla carrozzeria, un nuovo cruscotto, un aumento della capacità del serbatoio carburante, la barra di traino a settore meno ampio mentre, finalmente, c'è la possibilità di avere il sollevatore idraulico Erpoz montato direttamente dal concessionario.
Il protagonista del nostro servizio, di proprietà del collezionista piemontese Mauro Tortone, fa parte proprio di questa ultima serie che, oggi, è la più ricercata dai collezionisti. Trovarne uno totalmente originale è un'impresa piuttosto difficile: la sua robustezza infatti ha fatto sì che molte macchine siano state usate per decenni e che, negli anni, siano state riparate e manutenute con modifiche artigianali o non coerenti con le specifiche di fabbrica.
Pur non riuscendo a raggiungere i volumi di vendita del Same Ariete, tra il 1961 e il 1968, grazie alla sua maturità, il 80 R, insieme al 70 C, avrebbero contribuito, grazie anche a un contraltare nel settore dei trattori di piccole dimensioni come la leggendaria 18 "Piccola", all'affermazione del settore agricolo del marchio torinese, prima del lancio delle fortunatissime "Serie Diamante" e "Nastro d'Oro".

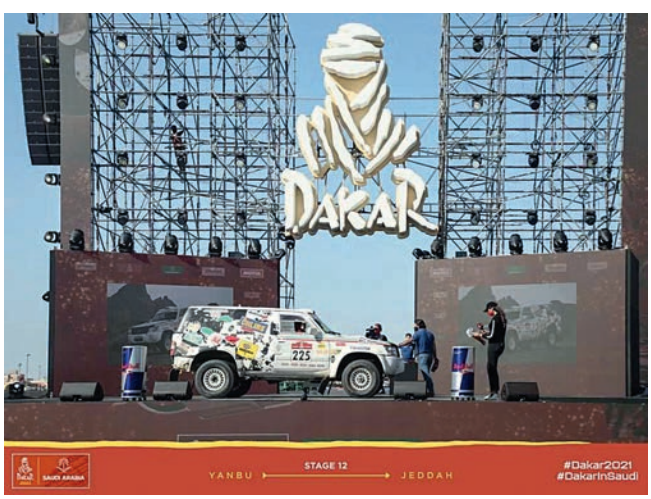
l.m.

Da sinistra, il filtro dell'aria, anch'esso simile a quello dei modelli precedenti. Il motore visto dal lato destro con la pompa gasolio e dei filtri combustibile. Il posteriore, in questo caso privo di presa di forza e sollevatore. Il lato sinistro, coi collettori di scarico e aspirazione del 4 cilindri. La targhetta con le avvertenze di manutenzione.

IL CVSP ALLA DAKAR CLASSIC

IL CAMPIONE CARCHERI E IL CLUB PIACENTINO: DALL'AMICIZIA AL SUCCESSO TRA LE SABBIE DELLA DAKAR IN ARABIA

Un club che riunisce appassionati di motori d'epoca e un campione delle due e quattro ruote. Tutto ha inizio a Borgonovo Val Tidone (PC) dove ha sede il laboratorio Tutto Restauro di Valter Travaini, consigliere del Club Veicoli Storici Piacenza. Circa due anni fa Travaini riceve una telefonata da Luciano Carcheri, veterano della Parigi-Dakar che ha deciso di riportare all'antico splendore la sua moto prediletta, la KTM 660 LC4 con cui partecipò alla Dakar nel 2000 e nel 2002 col team Giletti. Il restauro è perfetto e tra il campione e lo specialista nasce una salda amicizia. Amicizia che nel 2021 si concretizza in una vera e propria partnership: Carcheri decide di partecipare alla I edizione della Dakar Classic, dal 3 al 15 gennaio. Trenta i partecipanti che hanno raccolto la sfida, accettando di affrontare le sabbie che circondano la città di Jeddah, in Arabia Saudita, punto di partenza e arrivo della competizione. Luciano Carcheri e Roberto Musi gareggiano con una Nissan Patrol supportata dalla Squadra Corse Angelo Caffi. Si tratta della stessa Nissan Patrol con cui Carcheri partecipò alla Dakar del 1998, sempre tra le fila del Team Giletti. La vettura, rispetto a 23 anni fa, è stata modificata e aggiornata, introducendo un 6 cilindri in linea da 4,5 litri, cambio Sadev, serbatoio da 450 litri e una carrozzeria alleggerita in carbonio e kevlar.
"Ritrovare quello spirito è uno dei motivi per cui ho scelto di correre alla Dakar Classic e per cui ho deciso di guidare la stessa Nissan Patrol del 1998. Ricordo bene quell'edizione: ai tempi la vettura correva in categoria Marathon, era simile alla vettura di serie, mentre ora è stata portata alle specifiche T1 quindi decisamente più competitiva", spiega Carcheri, che continua: "Ho tanti ricordi delle mie otto edizioni: le piste che ho percorso in moto, le dune, le notti insonni, il fango delle giornate di pioggia, la polvere di quelle assolate. Risento ogni rumore, ogni dettaglio. È una gara che ti entra sottopelle, e anche se passano gli anni non riesci certo a dimenticarla".
È a questo punto che l'amicizia tra il restauratore e il pilota inizia a prendere forma: perché non omaggiare il nome del CVSP in tale vetrina internazionale? L'idea entusiasma entrambi, ed ecco che la Nissan Patrol del team Angelo Caffi "indossa" il logo del club piacentino. E al termine di un rally sfibrante sarà lecito affermare: Missione compiuta. L'equipaggio composto da Carcheri e Musi ha conquistato il settimo posto assoluto, quarto nel Gruppo H2, risultando primo tra gli italiani e vincitore della Classe H2.8. La Nissan Patrol #225, fin dai primi chilometri, ha accusato un malfunzionamento al sistema di trazione integrale: un dettaglio non da poco in rally nella sabbia. Il duo ha dovuto condurre la vettura affidandosi esclusivamente alla trazione posteriore, circostanza che però, senza dubbio, ha messo in luce le elevate abilità di entrambi i piloti: alla fine, l'esperienza e il talento hanno permesso al team di ottenere un risultato esaltante.
Un'esperienza unica anche per il Club Veicoli Storici Piacenza: *"Per la nostra associazione è stata una vetrina importante, ma c'è molto più di questo: i motori sono la nostra passione e vedere il nostro simbolo destreggiarsi tra le dune della storica Dakar ha rappresentato un'emozione che mai avremmo pensato di vivere".*



La KTM 660 LC4 di Carcheri restaurata.

AUTOGIRO D'ITALIA

24 - 29 maggio 2021

Quote di partecipazione riservata agli equipaggi soci ASI
€ 1500 per i primi 20 iscritti
€ 1950 per i successivi 10 iscritti

anzichè €3.100

Programma 2021

23 Maggio: Operazioni preliminari(Grosseto)

24 Maggio: Grosseto - Todi
25 Maggio: Todi - San Marino
26 Maggio: San Marino - Gabicce
27 Maggio: Gabicce - Ascoli Piceno
28 Maggio: Ascoli Piceno - Spoleto
29 Maggio: Spoleto - Grosseto

www.autogiroitalia.it

Partecipazione completa per i due membri dell'equipaggio per sei giorni . Sistemazione in camera doppia. Hotel di categoria non inferiore a 4****. Assistenza medica, assistenza meccanica, trasporto bagagli. Supplemento camere singole per i due membri dell'equipaggio € 380.

Crispoldi Eventi
FAE Terni
CSI Centro Sportivo Italiano
lega del filo d'oro
CONTARDI
al Canevon www.alcanevon.it

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.

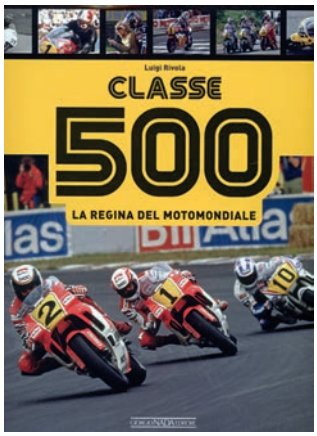
LA BARCHETTA CHE SFIDAVA I GIGANTI

Ormai per Vittorio Roberti si può parlare di vera e propria seconda carriera. Dopo essere stato una delle pedine delle vittorie Lancia in pista e nei rally dal 1979 fino al 1992, il taciturno ingegnere torinese si è segnalato per la realizzazione di una serie di libri davvero interessanti e completi. Tutti, naturalmente, dedicati alle Lancia. In attesa di poter ammirare l'ultima sua fatica, che ha per argomento la Stratos nelle sue varianti con motore turbo, si può sfogliare con grande interesse il volume dedicato alla Lancia Lc1, la barchetta biposto Gruppo 6 che con il suo motore sovralimentato di soli 1,4 litri andò a sfidare ed impensierire le formidabili Porsche 956 Gruppo C. Sfruttando in pieno il regolamento vigente nella stagione iridata 1982, la Lc1 mancò veramente d'un soffio il titolo Piloti, con Riccardo Patrese sconfitto di misura e rocambolescamente da Jacky Ickx con la Porsche 956. Vittorio Roberti, che quella vettura seguì in prima persona, coadiuvato da Alessandro Cordasco, raccontano tutto e bene sulla breve ma intensa vita della Lancia Lc1.

Lancia Sport Gr.6 (LC/1) *di Vittorio Roberto e Alessandro Cordasco, RC Books, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 352 pagine, 49.00 €*

500, LA REGINA

La più ambita, la più seguita dal pubblico, la più celebrata dalle cronache giornalistiche, il punto di arrivo per i piloti. La Classe 500 è senza ombra di dubbio la Regina del Motomondiale, un titolo che si rinnova anno dopo anno, quella che tutti attendono la domenica, davanti alla tv. Con l'istituzione del Campionato Mondiale di Velocità, la 500, dal 1949 al 2001, è diventata ufficialmente la più importante delle classi, tanto che il suo vincitore poteva fregiarsi del titolo di "campione mondiale assoluto". Questo libro vuole raccontare, innanzitutto le scalate a questo ambito riconoscimento e poi esporre modelli di moto, team, circuiti, tecnici che vi hanno lavorato e collaborato per ottenere il più importante dei risultati. Nei capitoli iniziali troviamo il racconto dell'origine e crescita della 500, quindi gli anni fino alla II Guerra Mondiale, nei successivi si passa ai 53 iridati, senza tralasciare avvenimenti purtroppo tragici e drammatici. Le immagini sono molte, in gran parte provenienti dall'Archivio Franco Villani (uno dei fotografi più apprezzati del Motomondiale) ora di proprietà di Nada, che edita il testo.



"Classe 500. La Regina del Motomondiale" *di Luigi Rivola, Giorgio Nada Editore, testi in italiano, foto b/n e colori, 460 pagine, 75,00 €*

UN CUORE ROSSO FERRARI

La storia degli anni d'oro della Ferrari, quando il Commendatore era ancora il capo assoluto di Maranello e l'ingegnere Mauro Forghieri progettava le vetture che hanno portato al titolo iridato di F.1 Surtees, Lauda (due volte) e Scheckter, oltre che le 'biposto' Sport delle epiche sfide con Ford e Porsche. Un racconto 'a quattro mani', corredato da numerosi documenti personali conservati dall'ingegnere Forghieri, dalla lettera di assunzione del 1960 (mansione: 'impiegato tecnico di 2° categoria'), al messaggio 'telex' inviato dallo stesso Ferrari, alla vigilia del GP d'Olanda 1984 al suo responsabile dell'attività in F.1, per confermargli la propria fiducia 'assoluta'. Una soddisfazione personale per Forghieri, purtroppo anche la conferma che l'ormai 86enne Ferrari stava perdendo il controllo degli avvenimenti, senza più la possibilità di garantire al 'suo' ingegnere l'assoluta indipendenza dalla 'correnti tecniche' che stavano emergendo. E poi, partendo dal recente film "Le Mans '66 - La Grande Sfida", i ricordi a freddo di quel glorioso periodo; il progetto di una F1 Turbo del 1976; un capitolo dedicato alla Ferrari 275 GTB, ultima vettura di produzione deliberata da Forghieri e una delle più amate da Ferrari.

"La Ferrari nel cuore" *di Mario Forghieri, a cura di Daniele Buzzonetti, Artioli Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colore, 320 pagine, 55,00 €*

MITO PININ

La storia della Carrozzeria creata nel 1930 da Giovanni Battista 'Pinin' Farina e in seguito gestita dal figlio Sergio e dai nipoti (fino alla attuale presidenza di Paolo Pininfarina), è estremante complessa ma si può anche riassumere in una semplice definizione: 'Uno sterminato esempio di genio italiano, unito a un rigore tipicamente piemontese'. Come concetto di fondo, ovviamente, perché gli avvenimenti e lo sviluppo dell'azienda, arrivata a produrre fino a circa 50.000 vetture all'anno (escludendo le concept car e i prototipi, realizzati per conto delle grandi Case, da sempre core business del marchio), occupano uno spazio non indifferente. Come è infinita la lista dei modelli, talvolta esemplari unici ma molto spesso piccole o grandi serie. Con oltre 500 fotografie (per lo più a colori), è stata ricostruita la storia di un marchio, da sempre ai vertici, grazie a concetti tipicamente italiani: stile e bellezza.

"Pininfarina. Storia di un Mito"
a cura di Daniele Buzzonetti, Artioli Editore, testo in italiano e inglese, foto a colori, 320 pagine, 55,00 €

IL CIRCUITO DEL LARIO FESTEGGIA I 100 ANNI

Tutto pronto per l'edizione rievocativa del centenario del Circuito de Lario, che si terrà il 29 maggio attorno al celebre lago, noto anche come "di Como". Si tratta di una rievocazione riservata a sole moto costruite fra le due guerre, tra il 1921 e il 1939. A organizzarlo è il club ASI Antiche Moto Brianza, con il patrocinio dei comuni di Asso e Bellagio e la collaborazione di Pro Loco Asso, Asso Incontra e Moto Club Asso. Per informazioni si può direttamente scrivere alla mail **antichemotobrianza@yahoo.it**

I CLUB FIORENTINI INSIEME PER UN CONCORSO FOTOGRAFICO

Il CAMET ed il CMEF - i due Club Fiorentini federati ASI - hanno pensato di creare un'occasione di incontro, almeno virtuale, tra gli appassionati organizzando un Concorso Fotografico diverso dal solito. Infatti, il giudizio della giuria di esperti non si soffermerà tanto sulla tecnica delle foto quanto sulla capacità di trasmettere le emozioni che hanno portato a quello scatto. Negli anni avremo certamente raccolto tante foto, sparse nei cassetti o ordinate nei raccoglitori, che ritraggono i momenti vissuti insieme alle nostre auto e moto: troviamole! Le foto sono esposte nel sito www.camet.org e su facebook ("concorsofotocamet") dove verranno premiate quelle che avranno ricevuto più "like". È prevista infine una mostra fotografica, con premiazione. Il concorso terminerà il 31 Marzo 2021. Il regolamento e la scheda di iscrizione sono scaricabili dal sito www.camet.org. Le foto del concorso si possono vedere e "votare" sulla pagina FaceBook "concorsofotocamet". Per informazioni sul concorso: co**ncorsofotocamet@gmail.com**

CALENDARIO AUTO

MANIFESTAZIONI TITOLATE NAZIONALI 2021 | EVENTI CLUB 2021

MARZO

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI: FORMULA CRONO ASI

14 — **XXV MEMORIAL CASTELLOTTI** Trofeo Formula Crono ASI - Lodi-Club Auto Moto Epoca Castellotti

26-27 — **TROFEO DI PRIMAVERA** Trofeo Formula Crono ASI - Trentino-Scuderia Trentina Storica

TURISTICHE CULTURALI CON PROVE

12-14 — **EVA AL VOLANTE** Manifestazione ASI - Siena e Firenze-ASI - Automotoclub Storico Italiano - C.n.m.a.

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

28 — **RADUNO DI PRIMAVERA** Manifestazioni Club - Club Auto Moto Veicoli e Trattori d'Epoca Umbro

ESPOSIZIONE

14 — **RADUNO CLASSICO** Momenti Culturali - Gravina in Puglia-Rombo Arcaico Auto & Moto d'Epoca

CONVEGNI

25 — **THE PORSCHE WAY A CURA DI ROBERTO SPIRITELLI** Momenti Culturali - Bardolino-Benaco Auto Classiche

CONCORSI ARTISTICI

27 — **I CONCORSO FOTOGRAFICO BELLISSIMA** - Momenti Culturali - Sondrio (Mi)-Valtellina Veteran Car

GITE SOCIALI

07 — **LADIES IN AUTO** - Manifestazioni Club - Provincia di Lecce-Messapia A.s.

21 — **VII MEMORIAL "SERGIO VENDRAMIN"** Manifestazioni Club - Taranto-Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici I Delfini

21 — **RAID DEI FANTASMI -** Manifestazioni Club - Veicoli Amatoriali e Storici I Delfini

APRILE

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

10-11 — **CIRCUITO DELL'ARDENZA** Trofei ASI - Prov. di Livorno e Pisa-Topolino Club Livorno

10-11 — **TRIESTE OPICINA HISTORIC - TROFEO MARIO MARCHI - COPPA ADA PACE** - Trofei ASI - Club dei Venti all'Ora Trieste

17-18 — **COPPA APULIA** - Trofei ASI - Murgia Barese-Rombo Arcaico Auto & Moto d'Epoca

24-25 — **XVI COLLI GORIZIANI HISTORIC** Trofei ASI - Gorizia-Club Gorizia Automoto Storiche

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI: FORMULA CRONO ASI

24 — **HISTORIC GARDA RAID** Trofeo Formula Crono ASI - Lago di Garda-Old Wheels Veteran Car Brescia

TURISTICHE CULTURALI CON PROVE

11 — **XVII LADIES IN RACE** Manifestazioni Club - Province di Bo-Mo-Club Auto Moto Epoca Bologna

17-18 — **VI TROFEO CITTÀ DI CAMPO FRANCO** - Trofei ASI - Palermo-Agrigento-Caltanissetta-Grifone Auto e Moto d'Epoca

17-18 — **RADUNO LANCIA** Manifestazioni Club - Gubbio e Comuni Limitrofi-Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori

23-25 — **COPPA DELLA TOSCANA "SAPORE DI SALE-VERSILIA 2021" -** Manifestazioni Club - Club Automoto Epoca Toscano

18-25 — **RIEVOCAZIONE GRAN PREMIO DI BARI** - Trofei ASI - Bari-Old Cars Club

30-02 febbraio — **XXVI TROFEO CITTÀ DI SIRACUSA** Trofei ASI - Siracusa e Provincia-Associazione Siracusana Auto Storiche Siracusa

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

- — **INAUGURAZIONE PARCO "UGO ZAGATO"** - Manifestazioni Club - Gavello (Ro)-Zagato Car Club

16-18 — **SAPERI E SAPORI DEL SALENTO -** Manifestazioni Club - Provincia di Lecce-Messapia A.s.

17-18 — **VOLTERRA CITTÀ D'ARTE E GLI ETRUSCHI** - Trofeo Marco Polo - Venturina - Volterra-Casm Val di Cornia

17-18 — **SENTIERI FRANCESCANI** Trofeo Marco Polo - Lago Bolsena-Automotoclub Storico Assisano

30-02 febbraio — **SULLE STRADE DI SICILIA** Trofeo Marco Polo - Club Auto e Moto Epoca F.sartarelli

CONCORSI DI ELEGANZA

24-25 — **LE AUTO, L'ELEGANZA E LO STILE DEL XX SECOLO** Calendario Concorsi - Monza e Brianza-Monza Auto Moto Storiche

CONVEGNI

18 — **LE STRADE DEL TEMPO - VIAGGIO NELLA MEMORIA VILLA PIERCY** - Momenti Culturali - Bolotana (Nu)-Club Auto e Moto d'Epoca Il Volante

GITE SOCIALI

11 — **CNO SPRING BREAK -** Manifestazioni Club - Lombardia-Cno American Motors

18 — **GIRO DELLE MASSERIE** - Manifestazioni Club - Valle d'Itria-Veteran Club Valle d'Itria

18 — **II RADUNO CITTÀ DI ALCAMO -** Manifestazioni Club - Alcamo-Auto e Motocicli Sport Epoca

18 — **RADUNO "ALFA ROMEO"** Manifestazioni Club - Old Cars Club

25 — **INCONTRO CON I LANCISTI -** Manifestazioni Club - Automotoclub Antico Sannio Benevento

Il presente Calendario potrebbe essere soggetto a variazioni per sopravvenute necessità

AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

Collezione Ufficiale Autunno / Inverno

€ 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

€ 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

€ 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 - grigio scuro.
Taglie dalla S alla XXL

€ 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

€ 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

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

BRACCIALETTO CON CIONDOLI E PERLE € 27.00

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

Per l'intera collezione visita il sito www.asiservice.it.

€ 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.

€ 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

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.

€ 10.00

CAPPELLINI DA BASEBALL

€ 13.00

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 **DISPONIBILE PER I NUOVI MODELLI**

COVER PER SMARTPHONE

Cover morbide e resistenti personalizzate con stemma ASI su fondo blu o nero, disponibili per oltre 200 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

€ 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

€ 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.

MODULO D'ORDINE 03/2021

(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 PIÚ VELOCE	€ 21,25 ☐
LA PREVALENZA DI VIOLANTINA	€ 6,80 ☐
LE AUTO DELLA INNOCENTI	€ 22,95 ☐
LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 33,15 ☐
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	€ 25,20 ☐
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 (no XL) ☐ Nero (no S) ☐ Grigio (no M, XXL, 3XL)

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 (no XXL) ☐ Blu Navy (no 3XL)

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 (solo S e M)

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

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

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

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

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE € 9,00 ☐
☐ Blu (con macchinine) ☐ 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
☐ 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

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

VENDIAMO FIAT TOPOLINO BELVEDERE OTTIME CONDIZIONI

Tecnologie Meccaniche s.r.l.
Motori e Componenti Ricambi D'Epoca

RAF RICAMBI A ROMA DAL 1975
CON UN MAGAZZINO DI 2.000 MQ
VENITE A TROVARCI, VI ASPETTIAMO

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

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.

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@coppola-oldtimer.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. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. 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...

SAITO
WWW.SAITO.IT
SHOP.SAITO.IT
INFO@SAITO.IT
071 715693
"30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA SOVRALIMENTAZIONE"

SPECIALE SIERRA COSWORTH

KIT TURBO SI300
PRESTAZIONI SUPER!

REVISIONE TURBO
CON PARTI ORIGINALI (ASI TARGA ORO)

elvezio esposito
Interni per Auto d'Epoca
LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO
Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel e fax 0984 36074 - cell. 340 5274950
www.elvezio.com
info@elvezio.com

Produzione artigianale pannelli Giulietta Spider.
MODELLO ORIGINALE.

MADE IN ITALY

TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI A 200 EURO + IVA

Lavorazione Artigianale.
#MADEINITALY
#ELVEZIOESPOSITO
#COMPRIAMOITALIANO

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. BROKERAGGIO

City Motors - TO - Tel. 011/9682655 - Fax. 011/9682703 - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - www.citymotors.comm.it. Specialisti da oltre 25 anni nel commercio e brokeraggio di automobili d'epoca e da collezione.

10. CAPOTE

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.

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.

11. 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.

12. 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.

CAPASSO RICAMBI

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

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

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

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

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

EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilita' di cerchi e ruote per auto nazionali ed estere dal 1930 al 1980.

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

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

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.

13. 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.

14. 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.

15. 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.

Auto Ricambi USA – ME - tel&fax 095 7275166- cell 345 5994265 - ornellamessina@hotmail.com - Disponibilità di tutti i ricambi ed accessori originali, nuovi ed usati per tutte le autovetture di tutte le marche sia americane che 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.

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carrozzeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhette identificative, manuali di riparazione e caratteristiche tecniche originali. Solo ed esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - 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@coppolaoldtimer.com. Disponibilità ricambi originali per veicoli storici, nazionali ed esteri, prezzi ragionevoli.

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

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

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

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

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

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

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilita' di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manicotti radiatore e filtri aria e olio per Fiat, Alfa Romeo, Lancia 1940 - 1970. Tutti ricambi nuovi.

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

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

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - info.ilsorpasso@gmail.com - www.ilsorpasso-ricambi.com. Ampia disponibilita' di paraurti, griglie, mascherine, modanature, profili, ghiere fari, coppe ruota, rasavetri, maniglie, lamierati, ecc..., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - 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. Ampia disponibilità, per autoveicoli americani dal 1930 ad oggi, di 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.

16. 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.

17. 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.

18. 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.

19. FRENI

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

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.

20. 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. Disponiamo 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.

21. 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.

22. 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.

23. 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.

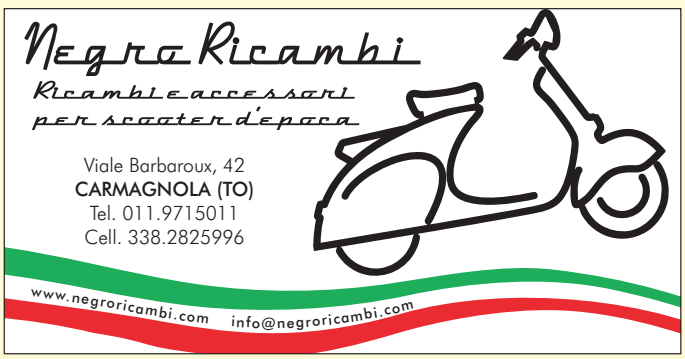
Bayer Ricambi - VR - Tel./Fax 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Ampia disponibilità di fari, fanali e frecce per autovetture nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

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.

24. 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.

25. 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.

26. 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.ilsorpassoricambi.com. Disponibilita' di pannelleria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.
Lucio Paolini Tappezzeria Auto - AN Tel. 071 66616 - Fax 071 7960098 - info@luciopaolini.it - www.luciopaolini.it. Rifacimento e riparazione interni attuali e d'epoca, con tessuti skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.
Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Restauro ripristino e rifacimento di ogni componente della selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.
ZACCARI VALERIO - MI - 339 1282507 Verniciatura integrale di cuscini in pelle di qualunque auto classica, sportiva o speciale; ripristino/restauro/ingrassaggio di superfici in pelle secche, o con pelature, graffi, abrasioni, ecc...; realizzazioni speciali con effetto perlato/metallizzato; customizzazioni di tinta su marchi, loghi e stemmi a rilievo; verniciatura di selle; esperienza trentennale; lavorazioni in sede.
RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Si effettuano restauri e ricostruzioni interni di ogni auto d'epoca con materiale originale: cuscini, moquette, pannelli, braccioli, cielo, capotes, ecc....
Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

27. 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.

28. LAMIERATI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.
Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo di lamierati, fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta, Alfetta, Alfa 90, Alfa 75.

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

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

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

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

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

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

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

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

Formula Vintage - PO - Tel : 338 8520140 www.formulavintage.it - info@formulavintage.it. Ampia disponibilità di lamierati di qualsiasi tipo anche riprodotti, paraurti, ecc., per vetture Lancia dall'Aurelia alla Fulvia.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di lamierati per Fiat 500, 600, 850, 124, 125, 128, A112, Prinz, etc. Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it - Ampia disponibilita' di lamierati per autovetture nazionali anni 1950-1970: parafanghi, cofani, sottoporta, fondi, ecc...

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponibili in pronta consegna di lamierati per molti modelli Jaguar dal '48 all'86.

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

29. MAGNETI

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

30. 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.

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.

31. 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.

32. 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.

33. 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.

34. 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 vetture Fiat Topolino A - B - C, si effettuano inoltre revisioni cambi e differenziali - Informazioni 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.

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.

Dragoni - MI - Tel. 338 9369 456. Ampia disponibilità di vari motori, coppe, carburatori e altre parti meccaniche per vetture Alfa Romeo dal '56 al '72.

DECALCOMANIE
TRASFERIBILI - AD ACQUA - ADESIVI - RARITÀ
ACQUISTA ON-LINE!
PER TUTTE LE MOTO e BICI d'epoca italiane e straniere

NOTE PREZIOSI
www.motortransfers.it

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.

PORSCHE AT1, restauro totale.

FIAT 500N, 1959, PERFETTA.

HONDA VALKIRIA restauro totale.

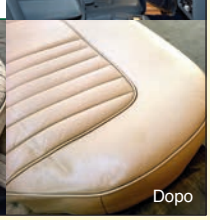
autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com

ByMont
di Luigi Montani
Bologna
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

www.brezzisamuele.com

REPLICHE MARMITTE PER MOTO D'EPOCA

Kawasaki Z900-Z1000
BMW R80-GS-Dakar
MADE IN ITALY
Brezzi Samuele COLLEZIONISMO
RIVESTIMENTI SELLE SU MISURA

VISITA IL SITO PER ALTRI RICAMBI
cell:+39 347 0822722 - info@brezzisamuele.com
P.Iva 01901310514 - C.F. BRZSML78R28A390C

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.

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.

35. 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.

36. 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.

37. 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.

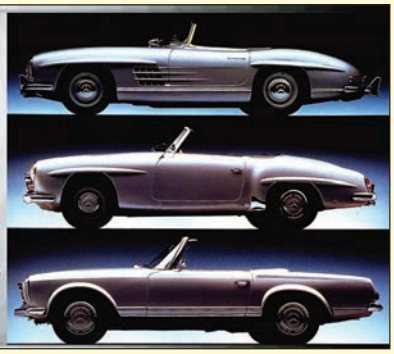
F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 -126 -127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradali che da competizione.

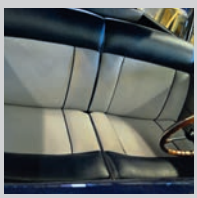
Tecning Srl
Tecnologie di Ingegneria

Mercedes SL Oldtimer

RICAMBI,
DOCUMENTAZIONI,
CONSULENZE TECNICHE,
RESTAURI

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





PAOLINI LUCIO E SIMONE & C.

TAPPEZZERIE PER AUTO E NAUTICA

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

Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint

REIMMATRICOLAZIONI
NAZIONALIZZAZIONI AUTO E MOTO EPOCA

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

Agenzia Autosprint
pratiche auto

Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint • Agenzia Autosprint

GMA

RICAMBI TRIUMPH SPITFIRE
TRIUMPH TR2 - TR3 - TR4

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

PASSIONE 500
"Specialisti in ricambi & accessori Fiat 500"
tel. 011-4375661 | mail: info@passione500.it
Strada Comunale di Bertolla nr. 152 - TORINO
visita il nostro negozio online www.passione500.it

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 ricambi quali 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.

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.
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@masolini-radiatori.com - www.masolini-radiatori.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.

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

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.

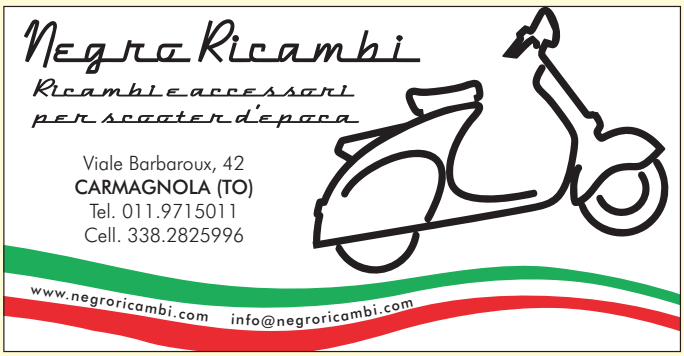
AUTORICAMBI SASSI
AMPIA DISPONIBILITÀ DI
coppe ruota, paraurti, maniglie, lamierati, mascherine, fanaleria, volanti, modanature, fregi e stemmi e altra componentistica di carrozzeria per auto nazionali dal 1940 al 1980.
Riproduzione di paraurti su disegno o campione.
Via Maddalene 15/17 - 10154 - Torino - Tel. 011 2470358 - Fax 011 2410966 - Cell 335 6655985
www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com

F.lli DEMINICI
www.deminici.it
Via Piemonte, 37
z.a. Cornegliana
35020
Due Carrare
Padova - Italia
www.deminici.it
Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. mobile
335/6868718 336/669363
Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955
SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.
MERCE PRONTA CONSEGNA EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO.

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

dal 1944
f.lli rossi
PNEUMATICI
...la sicurezza di una scelta
via dell'Elettricista, 6/a - 40138 Bologna
tel. - fax 051.35 99 09
posta@fllirossi-tyre.com
www.facebook.com/fllirossityre
fllirossipneumaticisrl
Puoi pagare con nexi pay
SCONTI SPECIALI RISEVATI AI SOCI
Pneumatici per auto da collezione



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

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

Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauro integrale della meccanica di autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Siamo specializzati in auto inglesi.

Autofficina Il Barco - FI - Tel. 055 0193808 - fax : 055 0193809 - autoffi-cinailbarco@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@carrozze-ria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, massima cura nei minimi particolari facendo sempre 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.centrolariano-fuoristrada.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 - coppolaoldti-mer@alice.it. Restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, inoltre trattamenti anticorrosivi.

C.R.S. - CR - Tel. 345 8302416 - 335 8274002. Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali - Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni - Reperimento automobili d'epoca e ricambi su commissione - Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Specialisti nel restauro di vetture marca Citroen e modelli vari quali DS, Traction Avant e SM, sia di meccanica, carrozzeria e tappezzeria. Disponibilità di ogni ricambio nuovo o usato.

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

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

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

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

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. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. 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.

TURI GIUSEPPE
Via Berretta Rossa, 66/2
40133 Bologna
Tel. 051/384831
Fax 051/388465
http:/www.ricambijeep.com
e-mail:turi@ricambijeep.com

Ricambi ed accessori per:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

M&C INJECTION SPECIALIST
revisione iniezioni
K e KE Jetronic

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

INGRANAGGI PRINA
www.ingranaggiprina.it
SINCE 1970

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

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

Seguici su FB!!
Prina ingranaggi

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.

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, deplianistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.

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

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www. manualiauto.com - luperini@manualiauto.com. Collezioni complete e non di varie testate riviste quali: Quattroruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana.

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

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

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, depliants, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc, per auto e moto d'epoca dagli anni '20 in poi.

Tecning - PD - Tel. 049 8763783 - Fax 8788090 - info@tecning.com. Volume "Mercedes 190 SL. Storia e tecnica di un mito" di Corrado Benetti. Libretto Uso e man. 190 SL in italiano; qualunque documentazione tecnico-storica su vetture M. Benz.

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.

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
p.i.v.a. 01514810389
Vasta gamma Ricambi - Accessori - Elaborazioni - Manuali - Libri - Gadgets
Assistenza tecnica - Preventivi - Spedizioni rapide

Una piccola selezione di novità ed articoli disponibili su ordinazione:

Messa in moto a strappo Lambretta E	-su richiesta-	€ 420,00
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 J50cc. Special	-su richiesta-	€ 200,00
Portaruota Lambretta TV prima serie	-su richiesta-	€ 70,00
Pedanine 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

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

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

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

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

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

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.

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.

AUTOFFICINA FERRARESE SRL
SERVIZIO AUTORIZZATO MAGNETI MARELLI ASSISTENZA BOSCH
P.I. Nazario Ferrarese
Restauro auto storiche • Riparazioni
Auto e veicoli Speciali • Autronica
Via Darsena, 40 Ferrara - Tel. 0532.761420 - Fax 0532.763576
www.ferrarese-group.it
REVISIONI: Via Mascagni, 13 FE - Tel. 0532.977657

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 dalla nostra 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.

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

Bergia Paolo
Restauro Auto d'Epoca
Officina specializzata Alfa Romeo
Via Bignone, 85
Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (TO)
Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it
www.alfabergia.com

GIORDANO NICOLA
Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilita' di modanature, maniglie, ghiere, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafanghi, cofani, fondi, lamierati vari, ecc.
TORINO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it

SAURO SQUERZANTI
RICAMBI FIAT TOPOLINO
• Vasta gamma impianti elettrici 500 A-B-C - - Balilla 3/4 marce - - 1100 A-B-E-BL
• Kit tappezzerie 500 A-B-C
www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it
Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147

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'

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

€ 105.000

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

PRODOTTA SOLAMENTE IN 488 ESEMPLARI

€ 329.000

ALFA ROMEO 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 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 GIULIETTA 1300 SPIDER 750 D PASSO CORTO CON HARD TOP IN VINILE, 01/1959, omologata CSAI con tessera d'identità, PRONTA ALL'USO, MANIACALE.

€ 68.000

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 SPIDER 1600 "OSSO DI SEPPIA" con HARD TOP, 03/1966, Interni sky rosso, Capotte in tela nera, TARGHE NERE (VC 20…) E DOCUMENTI ORIGINALI DEL PERIODO.

VETTURA RARA - STUPENDO E RARO ABBINAMENTO CROMATICO

€ 45.500

ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE COUPE' 1^ SERIE TIPO 105.44 – PEDALIERA BASSA, 02/1969, Targhe (NA R5), perfette condizioni.

RESTAURO TOTALE

€ 47.500

AUSTIN MG METRO 1.3 RACING ALLESTIMENTO METRO CUP, 01/1983, Sedili sportivi OMP in tessuto rosso originali dell'epoca, pedaliera sportiva SPARCO, staccabatteria al cruscotto, Vetri posteriori e lunotto oscurati.

RESTAURO TOTALE E ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI SPECIALIZZATI IN VETTURE MG - SOLO 250 KM DAL RESTAURO

€ 7.500

BMW 320I E30 CABRIO, 10/1988, Assetto sportivo, Autoradio, Cerchi in lega JAPAN RACING bianchi, Fari fendinebbia rettangolari a luce bianca, Sedili sportivi in tessuto specifico a quadri grigio.

SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI TARGHE (IM 30…) ORIGINALI DELL'EPOCA

€ 11.950

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 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 750 i L (PASSO LUNGO) TETTO APRIBILE, 04/1988, TARGHE (AE…) E DOCUMENTI DEL PERIODO – DISPONIBILI DOPPIE CHIAVI, ISCRITTA ASI CON CRSC - Italiana da sempre.

€ 12.000

BMW Z3 M ROADSTER 1^ SERIE 321CV, 03/1999, DISPONIBILE CRONOLOGIA INTERVENTI IN RETE BMW, perfette condizioni, ECCELSA YOUNGTIMER di sicura rivalutazione.

€ 39.500

BMW Z1, 05/1989, ISCRITTA ASI, Vettura in ottime condizioni, pronta all'uso, regolarmente tagliandata, DISTRIBUZIONE SOSTITUITA DA CIRCA 4.000KM.

VETTURA DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA

€ 44.900

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

DA VEDERE E PROVARE

€ 11.500

FERRARI 456 GT CAMBIO MANUALE TIPO F116 CL 1^ SERIE, 01/1994, Interni in tutta pelle Bordeaux.

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

€ 62.000

FERRARI 512 BBI, 11/1982, vettura matching numbers, totalmente tagliandata in giugno 2018 presso Concessionaria Ferrari Ineco di Modena, disponibile carpetta completa di tessere di garanzia timbrata.

ECCELSA - RARA - SUPER TAGLIANDATA

€ 265.000

FIAT DINO COUPE' 2400 TIPO 135 BC , 03/1971, Targhe (BO 44…) e libretto a pag. orig. dell'epoca - Condizioni immacolate da concorso, vettura di altissimo prestigio collezionistico.

VETTURA ITALIANA DA SEMPRE VETTURA MOLTO RARA PRODOTTA IN SOLI 2.398 ESEMPLARI

€ 60.000

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

INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI

€ 4.500

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

Filo diretto e Whatsapp: 348.5503882 - Richiesta video 351.6932443

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

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

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

AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO

FIAT COUPE' 1.8 16V (YOUNGTIMER), Produzione 2000, TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI - ITALIANA DA SEMPRE - UN SOLO PROPRIETARIO ED UN COLLEZIONISTA, KM 23.616 ORIGINALI !!!

AUTORADIO ANCORA DA MONTARE

€ 12.300

FIAT 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 126 BIS TIPO 126AA43A, 08/1989, Targhe (TO 82…) e documenti originali dell'epoca, UN SOLO PROPRIETARIO UTILIZZATORE e due collezionisti.

€ 4.800

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 SVOLTI

€ 38.000

FIAT 124 SPORT SPIDER AMERICA CON HARD TOP, 03/1978, Vettura dotata del rarissimo HARDTOP accessorio originale dell'epoca, perfette condizioni.

RESTAURO MANIACALE ALTAMENTE PROFESSIONALE

€ 21.500

FIAT 1100 BLT BARCHETTA – COSTRUZIONE BENEDETTI, COSTRUZIONE 06/1949.

TELAIO FIAT 1100 BLT 233278 - MOTORE FIAT 1100 BLT 362296, MECCANICA COMPLETAMENTE RIFATTA, RESTAURO MANIACALE - DIVERTENTISSIMA

€ 69.500

FIAT 850 FAMILIARE 7 POSTI 16 VETRI "ALLESTIMENTO TRAPORTO PERSONE HOTEL MAJESTIC", 02/1966, TARGHE (FI 30…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - DA VEDERE.

STUPENDI E CARATTERISTICI DETTAGLI

€ 17.000

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 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 FULVIA COUPE' 1.2 (1216CC) 1^SERIE 818.130 LEVA LUNGA, 11/1965, OMOLOGATA ASI 3^ GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI, Targhe (ROMA 89..) originali dell'epoca, Restauro maniacale altamente professionale eseguito da artigiani esperti.

RARISSIMA PRIMA SERIE MOTORE 1216CC

€ 24.500

LANCIA FLAMINIA 2.5 COUPE' PININFARINA 823.00 1^ SERIE, 09/1961, Restauro maniacale altamente professionale eseguito da artigiani esperti. Targhe (VC 12..) e documenti originali dell'epoca.

€ 28.500

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 GT 2500 CONVERTIBILE CON HARD TOP, 05/1958, Targhe (VI 07…) e documenti originali dell'epoca. DISPONIBILE COPIA REGISTRO DI PRODUZIONE LANCIA CON TUTTI I DATI RELATIVI ALLA PRODUZIONE DELLA VETTURA: TELAIO B24S 1563 – MOTORE B24 NR 1681 – SCOCCA 00529S – PROP. DIFFERENZIALE 1154 – SOSPENSIONE ANTERIORE 388. RESTAURO MANIACALE COMPLETO

€ 340.000

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

MERCEDES BENZ 350 SL R107 CON HARD TOP, 05/1971, targhe (RC 27...) del periodo.

VETTURA DOTATA DI HARD TOP SUPER OCCASIONE

€ 21.000

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

MERCEDES-BENZ 500 SL R107 107.046 CON HARD TOP, 07/1984, TELAIO WDB1070461A006623 – MOTORE 11796212003363 , Disponibile certificato di produzione attestante l'originalità.

ISCRITTA ASI - PRONTA ALL'USO

€ 45.000

PORSCHE 914 2.0/4 TYPE 47/4D, 06/1972, Italiana da sempre, TARGHE (AN 18…) originali dell'epoca, Disponibile foglio complementare annullato a valore storico.

VETTURA TOTALMENTE RESTAURATA MOTORE RIMESSO A NUOVO

€ 24.500

PORSCHE (931) 924 TURBO 177CV, 01/1981, Targhe (VA B3…) e documenti del periodo.

ISCRITTA ASI E REGISTRO STORICO NAZIONALE, PERFETTE CONDIZIONI

€ 14.500

PORSCHE 911 996 CABRIOLET 3.4 CARRERA 2 CON HARD TOP, 05/2001, Vernice nera con interni in pelle Beige, 137.074km.

ELEGANTISSIMO ABBINAMENTO CROMATICO - CAMBIO MANUALE - YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE COLLEZIONISTICA

€ 32.000

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 911 993 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

YouTube
GUARDA IL VIDEO DELL'AUTO CHE TI PIACE

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, vetri plexiglass, motore doppia accensione, slittone.
MARZO 1967 HA 54 ANNI.
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

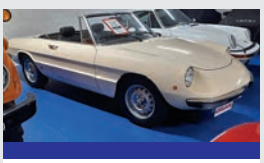
ALFA ROMEO SZ, °ASI-RIAR°, SOLO 24.000 KM DA NUOVA, ITALIANA DA SEMPRE, BOOK SERVICE TIMBRATO.
IMM. 1991
FINALMENTE COMPIE 30 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

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

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 °°°750D PASSO CORTO°°°, IMM.1958, colore CELESTE.
TARGA RAVENNA HA 63 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

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

ABARTH 595, ITALIANA da SEMPRE, esemplare unico.
IMM. 1969 HA 52 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

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

MERCEDES UNIMOG-411, IMM. 1962, °°°NOSTRO DA 30 ANNI°°°, SOLO 8.000KM DA NUOVA°°°, CAPOTE ORIGINALE, TRAINA 6,6 TONNELLATE.
TARGA TORINO HA 59 ANNI !

BMW Z1, °°°BOOK SERVICE COMPLETO BMW-LIBRETTO GARANZIA COMPILATO°°°SOLO 46.000KM, COLORE TOPROT ROSSO, porte elettriche scendenti perfette, capote originale, 2.500, 170cv, CONDIZIONI TOP !
NOVEMBRE 1990 HA 30 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

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

TUTTE LE NOSTRE AUTO SONO INTESTATE A NOI E SONO REGOLARMENTE PRESENTI NEL NOSTRO SHOWROOM.

ABARTH 1.000 STRADALE, ASI, Italiana da sempre, completamente matching numbers. ORIGINALE AL 100%.
MARZO 1963 HA 58 ANNI !

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

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

ALFA ROMEO DUETTO, FEBBRAIO 1992 2.0i Ecologico, Rosso con interni di COLORE BEIGE, nessun divieto di circolazione.
HA 29 ANNI ...
TRA 1 ANNO SARA' 30enne !

FERRARI DINO 246 GT, °°°RESTAURO TOTALE ESEGUITO DALLA CONCESSIONARIA FERRARI SAURO°°°,ASI 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

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

PORSCHE 3.0 CARRERA 200cv, IMM. 1977 --BIANCO GRAN PRIX--UNA delle 900 costruite, ASI, ITALIANA DA SEMPRE.
TARGA BOLOGNA HA 44 ANNI !
CERTIFICATO PORSCHE

LANCIA AURELIA B20S GT, interni tessuto/pelle ORIGINALI di nascita con ancora il profumo della qualità LANCIA.
IMMATRICOLATA 1959 TARGA ROMA HA 62 ANNI !

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

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

CRISTIANO LUZZAGO

Vendita, acquisto e conto vendita auto storiche

Visite solo su appuntamento +39.328.2454909

1954 LANCIA AURELIA B24S

1962 LANCIA FLAMINIA GT 2500 3C TOURING € 99.800

1947 FIAT 1100 STELLA ALPINA MONVISO 1000MIGLIA

1954 FIAT 1100 TV PININFARINA 1000MIGLIA

1959 MASERATI 3500 GT TOURING SUPERLEGGERA

1958 MERCEDES 220 S CABRIOLET omologata ASI, italiana

1930 MG M TYPE DOUBLE TWELVE COMPRESSORE

1936 SINGER LE MANS appena restaurata omologata ASI e CSAI

1956 JAGUAR XK 140 COUPE' TARGHE NERE restaurato € 79.800

1955 JAGUAR XK 140 CABRIOLET

1969 JAGUAR E TYPE 4200 S2 COUPE CON ARIA CONDIZIONATA € 79.800

1963 PORSCHE 356 B 1600S75 CV RESTAURATA € 79.800

1957 PORSCHE 356 A T1 1000 MIGLIA ELIGIBLE € 118.000

1981 FERRARI 208 UNIPROPRIETARIO € 56.800

2006 PILGRIM - AC COBRA € 49.800

1959 TRIUMPH TR3A HIGH PERFORMANCE € 39.800

1965 TRIUMPH TR4 totalmente restaurata € 35.800

1960 TRIUMPH TR3A OMOLOGATA ASI € 36.800

1969 TRIUMPH GT6 MKII € 29.800

1968 ALFA ROMEO SPIDER VELOCE 1750 CODALUNGA€ 59.800

1955 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1° SERIE cambio al volante eleggibile 1000miglia

1959 ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING € 75.800

1959 MGA 1500 ROADSTER omologata ASI € 36.800

1931 RILEY 9 SPECIAL BROOKLANDS

1948 ALLARD K1 1000 MIGLIA ELIGIBLE

www.cristianoluzzago.it

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

COMPRO AUTO DA COLLEZIONE

MAXIMILIANCARSCONSTING fine cars – Principaute de Monaco – Tva 79000137439 – MONACO

Per Informazioni e foto: **aureliagt@monaco.mc – 0033640619979 whatsapp**

ULTERIORI FOTO SUL SITO maximiliankautomobili.com

LANCIA AURELIA B20 LV SERIE 1954, MATCHING NUMBERS, storia completa, solamente 2 proprietari da nuova, project.

LANCIA APRILIA cabriolet prima serie 1350cc, 1938, RESTAURO TOTALE in lavorazione, CURIOSA STORIA COMPLETA da nuova.

JAGUAR E SPIDER 1/2 ,1967 MATCHING NUMBERS DISPONIBILE HÉRITAGE, OMOLOGATA ASI ORO, 3 carburatori.

CITROEN C6 HDI BITURBO 3,0 V6 240 2009 km 50000 LIBRETTO TAGLIANDI E FATTURE UNIPROPRIETARIO, unica al mondo.

AUSTIN HEALEY BJ8 3000 MKIII 1963 MATCHING, omologata ASI oro, completamente conservata. Condizioni strepitose.

LANCIA AURELIA B24 S CONVERTIBILE 1957, RESTAURO KCA 1993, tutto il resto è noia.

DAYMLER W12 5,3, 1990, batteria anteriore quindi catalizzata, km 47000 da nuova, libretto tagliandi e targhe originali Milano.

MERCEDES 190 SL 1955 RARISSIMA PRIMA SERIE completamente restaurata da professionista del marchio per più di 100000 €, omologata ASI oro.

LANCIA FANALONE HF 1970, MATCHING, targhe originali, mai corso, tutta giusta con i suoi vetri plexiglas, volante FERRERO, borsa attrezzi.

Alfa 75 TURBO, 1992, FINAL ÉDITIONS CON CERCHI DA 15", 100000 km, buone condizioni, visibile a Milano.

LANCIA AURELIA B24 S SPIDER, 1955, Targhe originali Palermo, omologata ASI oro, importante storia completa da nuova.

FERRARI 308 CARTER SECCO, 1979, dossier fatture e libretto tagliandi da nuova, MANUTENZIONE SCRUPOLOSISSIMA km 85000.

TRIUMPH TR6 1973, iniezione targhe originali treviso, interni beige, conservata con amore, omologata ASI oro, prezzo molto al di sopra delle quotazioni.

HARLEY 1700 LIMITED, ACQUISTATA NUOVA DA ME 2018, km 10000, SCAMBIO o PERMUTO.

AERMACCHI ZEFIRO, IMPORTANTE RESTAURO TOTALE, TARGHE ORIGINALI MILANO , OMOLOGATO ASI ORO.

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
OMOLOGATA ASI ORO

1962 AUSTIN HEALEY 3000 MKII BT7
RARA 3 CARBURATORI

1969 OPEL GT 1900 AL
TARGHE NERE MOLTO BELLA

1964 MERCEDES 220 SEB COUPE'
ECCELLENTI CONDIZIONI

1968 MG C SPIDER
CONSERVATA, RARO MODELLO

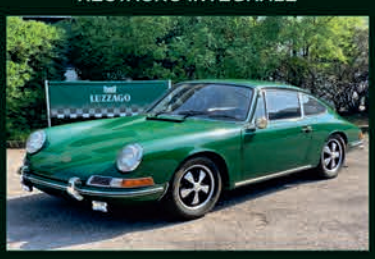
1963 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER
RESTAURATA TARGHE NERE

1923 LANCIA LAMBDA SERIE II
RESTAURO INTEGRALE

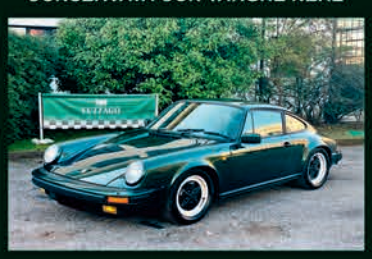
1937 LANCIA APRILIA BILUX
CONSERVATA CON TARGHE NERE

1969 INNOCENTI MINI COOPER
MKII TARGHE NERE

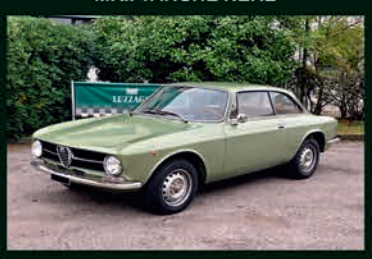
1964 FIAT 600 MULTIPLA
RESTAURATA TARGHE NERE



1968 PORSCHE 911 2.0 L
TAGLIANDO COMPLETO 2020



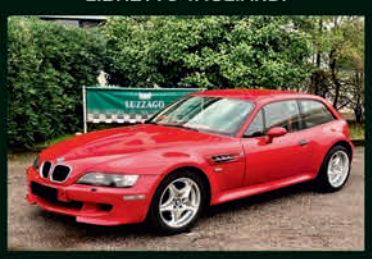
1986 PORSCHE 911 CARRERA 3.2
LIBRETTO TAGLIANDI



1973 ALFA ROMEO GT JUNIOR 1600
VERSIONE MOLTO RARA

1991 PORSCHE 968 CABRIOLET
DISPONIBILI TUTTI I TAGLIANDI

1984 RENAULT 5 TURBO 2 8221 SOLO
200 ESEMPLARI COSTRUITI



1999 BMW Z3M COUPE'
DISPONIBILI TUTTI I TAGLIANDI

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

NERVESAUTO

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

www.nervesauto.com

Lancia Aprilia Berlina, 1939, prima serie, 1352cc, conservata, da rimettere in strada, eleggibile alla Mille Miglia.

Pilgrim Cobra, 1980, motore 2300cc Ford Cortina, manuale, 2 posti, con finestrini laterali, capote, tonneau cover, video al nostro sito.

Alfa Romeo Duetto 1.3 Coda Tronca Spider, 1972, 4 posti, 1290cc, capote beige, targhe nere Ancona, ASI con certificato di rilevanza storica, revisionata.

Austin-Healey Sprite MK3, 1966, 1275cc, guida a sinistra, video al nostro sito.

Bentley R Type Saloon, 1954, interni nuovi color biscotto con selleria in pelle, tetto apribile, targata, iscritta ASI.

JBA Falcon, 1990, motore 3.5 V8, cambio manuale, con capote, 2 posti.

Fiat Dino 2000 coupé, 1974, da rimettere in strada, incompleta, lattonata e pronta per la verniciatura.

Jaguar MKII 2.4, 1968, 2483cc, automatico, da verniciare, lattonata, restauro da ultimare, targata.

MGB Roadster, 1966, 1800cc, con capote in vinile nera, cerchi a raggi nuovi, gomme nuove, ventola e radiatore olio, video al nostro sito.

Morris Minor 1000 Traveller, 1969, 1098cc, con CRS, conservata, funzionante.

Royale Sabre, 1988, motore Ford 2.000cc, manuale, con capote in canvas nera, copri capote.

Triumph Spitfire 1500, 1978, guida a sx, 2 posti, 1500cc, completa di capote, targata, con CRS, revisionata.

ACQUISTO AUTO

PER IMPORTANTE COLLEZIONE SI RICERCANO

AUTO ESCLUSIVE - D'EPOCA E ATTUALI

VALUTAZIONE IMMEDIATA - MASSIMA SERIETA' - PAGAMENTO IMMEDIATO

autopassione2011@gmail.com tel. 338 9904071

LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO

Auto d'epoca, moto e non solo

Roncade - Treviso
tel.: 339 8959948
e-mail: livioolivotto@virgilio.it
www.livioolivotto.com

Autobianchi Stellina, anno 1967, interessante per la sua rarità.

Alfa Romeo Duetto 1600 Coda Tronca del 1976, più due Osso di Seppia.

Alfa Romeo Giulietta 1300 Sprint del 1961, italiana da sempre.

Alfa Romeo Giulietta 1300 Sprint Speciale del 1962, ottime condizioni.

Alfa Romeo Alfasud 1200 VALENTINO del 1982, pochi esemplari prodotti.

Fiat 500 D anno 1961, molto bella, restauro conservativo.

Fiat Dino 2000 Coupè, anno 1968, restaurata da poco, bellissima.

Fiat Ritmo 130 TC, anno 1984, più Fiat Ritmo 105, anno 1983.

Lancia Fulvia Coupè 1200, anno 1965, tra le prime prodotte.

Lancia Flavia 1800 Coupè, anno 1965, da restaurare.

Lancia Thema Ferrari 8.32, anno 1988, ottimo conservato.

Lotus Elan S2, anno 1992, molto bella e ben tenuta.

Lotus Esprit 2200 Turbo, anno 1991, fantastica, sembra incollata all' asfalto.

Mercedes 380 SL, anno 1982, pronta all' uso, con cappottina nuova.

MG A 1600 Roadster, anno 1960, più altre MG A ed MG B.

Triumph TR 4 IRS, anno 1967, sempre stata italiana, molto bella.

Panza Auto

Solo per passione...

FARMOBIL FM 700 '63

FORD MODEL A TUDOR SEDAN '31

BENTLEY TURBO R ASI '90

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

LANCIA FULVIA 1.3 S '74

MG MAGNETTE ZA MK1 '55

FIAT 600D '64

FIAT 500 L '68 - '71

LANCIA FULVIA 2C '65

AUDI 80 1.8E QUATTRO 4X4 ASI UNIPRO '88

DUNE BUGGY ASI 4 POSTI '72

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

FIAT 127 900 SUPER UNIPRO 38.000 KM '82

CHEVROLET CAMARO COUPÈ V6 T-TOP '02

DODGE RAM 1500 VANDAY DISCOVERY '02

MERCEDES W116 350 SE V8 AUTOMATICA ASI '74

YAMAHA XT600 TENERÈ 34L '83

BMW K100 RS '84 - SOLO 47.000 KM

MOTO GUZZI LODOLA & STORNELLO ASI RESTAURATI

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

venosta®
GARAGE
di Carlo Giovanni Venosta

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

Più informazioni sul sito www.venostagarage.com

Fiat Osi 1.200 S spider costruite 280 esemplari anno 64 unico proprietario, conservata.
€ 39.000

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

Jaguar xk2 3.8, anno 61, restaurata, auto Italiana, Matching Numbers e colors.
€ 39.000 tratt.

Mercedes 250 SL, anno 1967, vettura restaurata.
€ 69.000

Mercedes 200 slk kompressor, 2005, colore blu, interni bordeaux, cerchi AMG, interni in carbonio.
€ 10.900

Mercedes 560 sec, trentennale, nera interno beige.
€ 19.900

Alfa romeo spider veloce 2.0 America, con climatizzatore, anno 92. Bellissima.
€ 17.800

Porsche 911 2.2 S coupé, anno 71, conservata.
€ 149.000

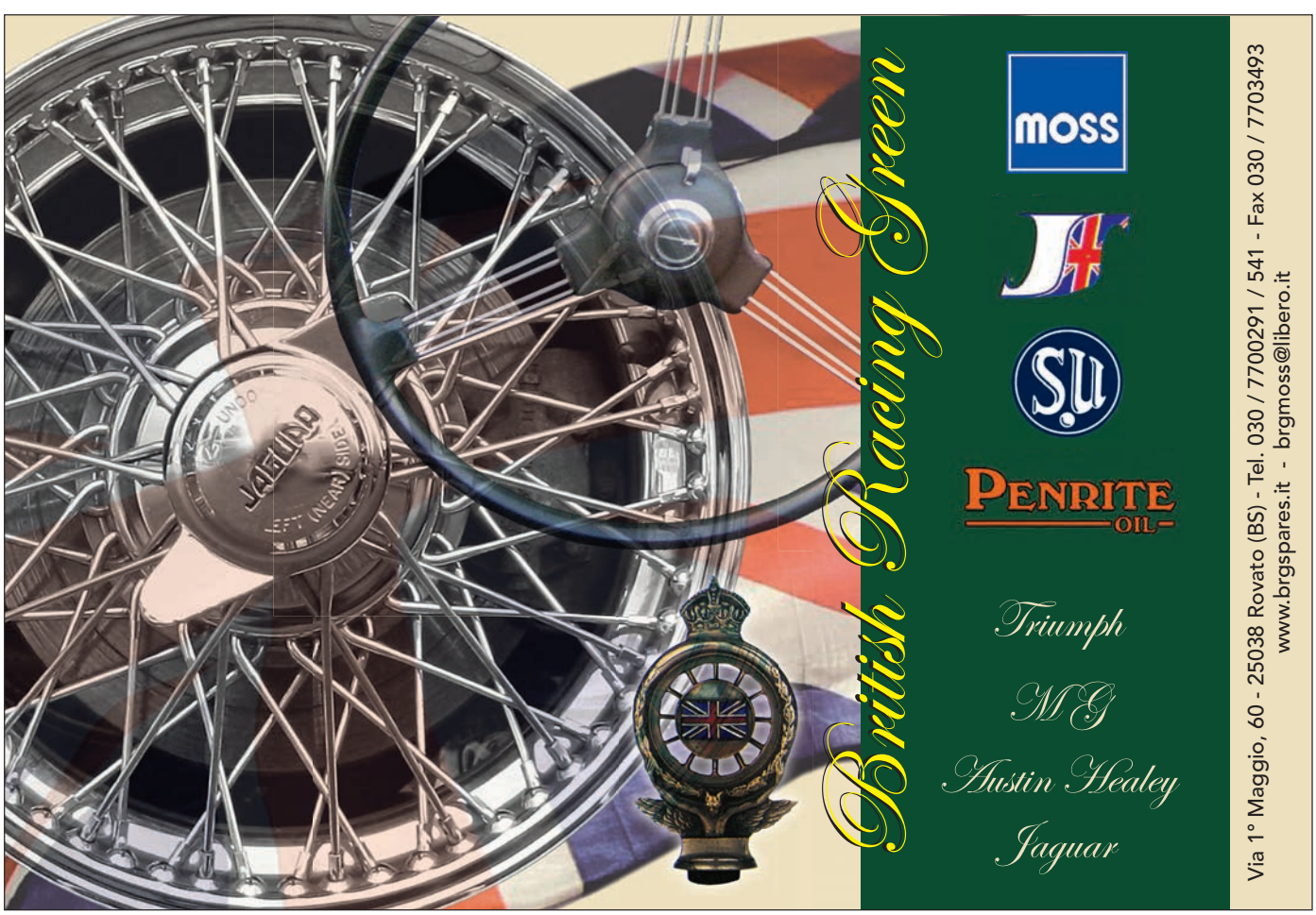
Porsche 993 turbo, anno 95.
€ 129.000

Porsche 911 2.2 T, conservato, anno 69.
€ 44.000

Suzuki 410 sj, 5 marce cabrio, anno 87, bellissimo!!
€ 8.800

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



Cicognani S.r.l.
Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920
Ricostruzione anche su campione
www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it
Guarnizioni e tappeti in gomma
Tel.+39(0)544-83311
Fax.+39(0)544-84606
Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI
VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

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 Q4, anni '90, ASI, col. nero, interni in pelle beige, costruiti solo 1204 esemplari, impianto a gas storicizzato. € 29.500. Tel. 347 3366547. stefano.evo8@gmail.com.

2.300 6 C, 1936, prototipo berlina, Pescara carrozzeria in alluminio, assetto corsa, ottime condizioni. € 800.000. Tel. 051 269968.

2600 SPRINT, 1966, uniproprietario, doc. di origine ed in regola, interni conservati, motore con pochi chilometri, sempre in garage, carrozzeria sanissima. Prezzo a richiesta. Tel. 360 933010. silvestro@motortransfers.it.

33 1700CC 8V QUADRIFOGLIO, 1988, aggiornata CSAI, 160 CV, motore preparato Falessi, sospensioni su unibol, cambio ravvicinato e autobloccante Bacci, freni diametro 280 mm. € 23.000. Tel. 333 7007706.

ALFA 90, 1985, 2000 cc ad iniezione, carrozzeria in condizioni buone, colore testa di moro, assicurata, motore perfetto. Tel. 366 1991552.

ALFASUD 901.A 1^ SERIE, 12/1973, targhe (BG 34....) e documenti originali dell'epoca, UN SOLO ED UNICO PROPRIETARIO UTILIZZATORE, conservatissima, condizioni immacolate da concorso. € 13.500. Tel. 348 5503882.

ALFETTA 1.6 116.00, 05/1980, targhe (PV 45...) e documenti originali dell'epoca, ISCRITTA ASI CON CRSC, manutenzione sempre eseguita regolarmente – PERFETTA. € 13.500. Tel. 348 5503882.

DUETTO CODA TRONCA 2000CC, 1979, omologata ASI, colore grigio metallizzato, interni in pelle colore bordeaux, cerchi in lega originali, unico proprietario, perfetta, tutta originale, nessun restauro o incidente, bellissima, da collezione. € 25.000. Tel. 348 5482036. flaviofraccari@gmail.com.

DUETTO OSSO DI SEPPIA 1300 JUNIOR, 1969, sempre stata italiana, autovettura molto bella, restaurata, più altra da restaurare. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.

DUETTO SPIDER 1600CC, 1991, Km 90.000, targa oro A gruppo 3, colore rosso, autovettura molto bella. € 16.000. Tel. 329 8935990. scippa.gaetano@tiscali.it.

GIULIA SUPER BISCIONE, 1970, auto totalmente ristrutturata, tenuta in maniera impeccabile, con pezzi originali (disponibile per prove). Tel. 338 2349641. iblea2013srl@gmail.com.

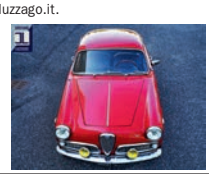
GIULIA SUPER BISCIONE, 1970, colore amaranto, interno cinghiale, interamente originale, conservata in ottime condizioni, targhe e documenti originali, invio foto e ulteriori info su richiesta. Tel. 338 1361434. 7lucper@tiscali.it.

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..., orig. dell'epoca, uniproprietario utilizzatore e due collezionisti. € 12.900. Tel. 348 5503882.

GIULIETTA SPIDER VELOCE, 1958, 1.300 cc, modello passo corto, vettura da restaurare. Tel. 338 9369456.

GIULIETTA SPRINT, 1965, 5 marce, targhe nere. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



GT JUNIOR 1300, 1972, omologata ASI, colore bianco, nessun lavoro da fare, splendide condizioni di carrozzeria e meccanica. € 24.000. Tel. 346 3045499.

GT JUNIOR 1300CC, 1969, iscritta ASI, modello Scalino, no incidenti, totalmente revisionata sia di meccanica che di carrozzeria, trattamento antiruggine, riverniciata rosso Alfa, unici proprietari in famiglia, targa nera bicolore MC..... Prezzo da concordare. Tel. 339 2174500.

GTV 1'800CC, 1976, colore rosso, autovettura in buon stato. € 5.500. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

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.

italcerchio
CERCHI PER MOTO D'EPOCA IN ACCIAIO E LEGA LEGGERA
Realizziamo cerchi anche su richieste del cliente
possiamo eseguire il restauro del mozzo,
la sostituzione dei raggi fino alla ruota completa.
039 5320813 Fax 039 5320812 info@rimsandrims.com
www.rimsandrims.com

ALFA ROMEO GIULIA GT 1.3 SCALINO

Anno 1967, selleria nera, motore AR0530 1.300cc 4 cilindri, gommata a nuovo, con certificato di rilevanza storica. Più informazioni su richiesta.

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

GULIA 1300 SUPER, 1971, colore bluette, interni bordeaux, unico proprietario più collezionista, interamente originale, conservata, ottime condizioni, invio foto e ulteriori info su richiesta. Tel. 338 1361434. 7lucper@tiscali.it.

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

MONTREAL, 1972, targhe e documenti originali, vettura in perfetto stato. Visibile a Brescia. € 76.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

SPIDER 1600 "OSSO DI SEPPIA", 03/1966, Interni sky rosso, Capotte in tela nera, targhe nere (VC 20...) e documenti originali del periodo – VETTURA RARA – STUPENDO E RARO ABBINAMENTO CROMATICO. € 45.500. Tel. 348 5503882.

SPIDER DUETTO OSSO DI SEPPIA 1.3, 1968, omologata ASI targa oro, colore bianco, perfetta come carrozzeria , meccanica e motore. € 52.000. Tel. 340 7989716.

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

AUSTIN MG METRO 1.3 RACING, 01/1983, ALLESTIMENTO METRO CUP, sedili sportivi OMP in tessuto rosso orig. dell'epoca, pedaliera sportiva SPARCO, stabbatteria al cruscotto, Vetri post. e lunotto oscurati. RESTAURO TOT. E ALTAMENTE PROF. ESEGUITO DA ARTIGIANI SPECIALIZZATI, solo Km 250. € 7.500. Tel. 348 5503882.

MINI COOPER SPECIAL RACING, 1967, pronta per competizioni, regolarmente immatricolata. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

SOMERSET SALOON, 1954, iscritta ASI, orig. inglese, guida a dx, nera con interni in pelle beige, restauro totale con foto, tetto apribile, gomme Avon, collaudata, pronta per qualsiasi prova. Invio foto su richiesta. € 15,000 tratt. Tel. 328 0796343. ruggero.beglia@gmail.com.

AUSTIN HEALEY

BJ8 3000 CC, 1966, omologata ASI targa oro, vettura in ottime condizioni di carrozzeria e meccanica, perfettamente funzionante. € 75.000. Tel. 335 6042976. augusto.tucci@studiotucci-bg.com.

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH 70 HP, 1978, omologata targa oro ASI, 4 marce, colore rosso corsa originale reimm. nel 2018, restauro dettagliato e documentato.Completa di tutto e motore originale.Storia completa. Precedente targa riportata sul libretto, qualsiasi prova in Prov. di Taranto. € 14.000. Tel. 320 8190045.

A112 ELEGANT, 1982, omologata ASI, colore rosso Ferrari, in ottimo stato, tutto originale, 5 marce, dispositivo 4 frecce, tergi posterioreeccellente ripresa, bassi consumi. € 10.000. Tel. 377 1713474. professionegeometra1@gmail.com.

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. Visibile zona Torino. € 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, col. grigio topo, ottime condizioni, vis. ad Ancona. Quotaz. RuoteClassiche. Inoltre dispongo di molti ricambi di carrozzeria e meccanica (quotazione a parte). Tel. 339 6393950.

BIANCHINA MODELLO SPECIAL, 1966, omologata ASI, berlina, modello "Fantozzi" ma special, auto in eccellenti condizioni, già revisionata, targhe e documenti originali, tutt'ok, valuto scambio. € 7.000. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

BIANCHINA PANORAMICA, di recente restauro, bianca, libretto a pagine e targhe originali. Mai uscita dalla provincia di prima immatricolazione. Perfetta in tutto, nessun lavoro da eseguire. Disponibile per qualsiasi prova in provincia di Teramo. € 7.500. Tel. 320 8190045.

Y10 1.1 FIRE, 1991, Km 125.000, rosso, interni in tessuto. Unico utilizzatore. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

BMW

320I (E30) BAUR TC TOP CABRIOLET, 05/1985, Targhe (CR 34...) e doc. orig. 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 lega JAPAN RACING bianchi, Fari fendinebbia rettangolari a luce bianca, Sedili sportivi in tessuto specifico a quadri grigio. SUPERPREZZO – SUPERCONDIZIONI - TARGHE (IM 30...) ORIG. DELL'EPOCA. € 11.950. Tel. 348 5503882.

520I E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA, motore totalmente revisionato – solamente 1.000 km percorsi da fine lavori, documentazione fiscale attestante i lavori svolti. € 10.500. Tel. 348 5503882.

750 I L (PASSO LUNGO), 04/1988, iscritta ASI con CRS, tetto apribile, TARGHE (AE...) E DOCUMENTI DEL PERIODO, disponibili doppie chiavi, italiana da sempre. € 12.000. Tel. 348 5503882.

BSA

SCOUT, 1935, vettura di produzione inglese a due posti, in Italia da molti anni, targhe nere, omologata ASI. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.

BUICK

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

CADILLAC

CONVERTIBILE, 1953, omologata ASI, colore bianco, restauro totale, vedi servizio sul numero di dicembre 2003 di RuoteClassiche. Prezzo dopo contatto. Astenersi perditempo. Tel. 338 9369456.

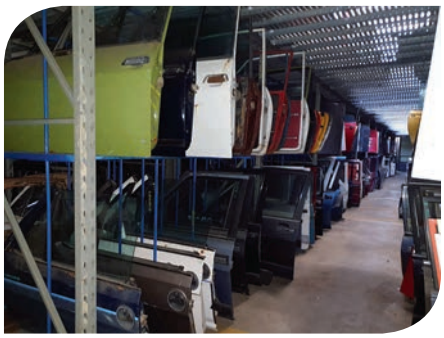
www.asimarket.it

EPOCASTORE

Disponiamo di ricambi

di qualunque tipologia per auto d'epoca - storiche - antiche, ad esempio cerchi - motori - cambi - lamierati - interni - scritte - fregi - modanature e tutti i particolari difficili da reperire per un restauro completo, possiamo seguire ed effettuare i restauri delle vostre auto, possiamo anche montare i ricambi che forniamo presso la nostra officina. ***Per qualsiasi informazione non 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

PARCO CODMA Fano

29-30 MAGGIO 2021

MERCATINO Mostra scambio

Auto Moto Ciclo e Ricambi d'epoca

Gambarini&Muti

Ingresso visitatori 5€ - Ragazzi sino ai 14 anni Gratuito

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

ORGANIZZATA DA: AUTOMOTOCICLO

CON IL PATROCINIO DI: MUSEO NAZIONALE DEL MOTOCICLO

www.asimarket.it

FLEETWOOD LIMOUSINE, 1977, versione Limousine con 7 posti, motore da 6.964cc, con tetto in vinile, vettura revisionata, targata italiana, iscritta all'ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

CITROEN

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

DS 23 I.E., 1976, dispongo di vari modelli, tutte restaurate in ottime condizioni. A richiesta invio foto. € 35.000. Tel. 339 2453242 - 338 2747478. ettoreisabella@gmail.com.

COBRA

AC COBRA PILGRIM, solo 7300 km, condizioni pari al nuovo, visibile a Brescia. € 49.800 tratt. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

DAIMLER

SP 250 DART, 1963, omologata ASI targa oro, targa originale italiana, visibile a Brescia. € 54.800 tratt. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.

V8 250 SALOON, 1966, 2.548cc, autovettura con cambio automatico, iscritta all'ASI, targata Italiana. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

EXCALIBUR

PHAETON, 1977, omologata ASI, bicolore bronzo/crema, 7.450 cc, cambio automatico e hard top rimovibile, 50.980 miglia percorse, interni in pelle chiara, catalizzata, vettura in perfette condizioni. Ideale per matrimoni. € 59.000. Tel. 335 220453 - 0363 907364. ltf@ltf.it.

FERRARI

208 GTS TURBO INTERCOOLER, 1986, omologata ASI targa oro, auto vettura perfetta, unica, colore rosso con interni bianchi, solamente Km 20.000, unico proprietario. € 88.000. Tel. 335 368283. catia@bestfive.eu.

308 GTBI QUATTROVALVOLE, 1985, omologata ASI targa oro, colore rosso, interni in pelle color panna, vettura conservata ed interamente originale, tagliandi Ferrari, da vetrina, ottimo investimento. € 65.000. Tel. 335 6089113.

FIAT

1100 - 103 E - TV, 1956, vettura in buone condizioni, targa originale, revisionata, visibile a Milano. € 30.000. Tel. 380 7104635.

1100 B MUSONE, 1948, omologata ASI targa oro, autovettura originale in ogni sua parte. € 12.000. Tel. 339 3480676. falanga.giuseppe1@libero.it.

1100 E MUSONE, 1952, iscritta CSAI, iscritta ASI, eleggibile alla Mille Miglia, targhe TO, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.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, 1989, colore rosso, Km 19.000, vettura totalmente originale, in perfette condizioni, unico proprietario. no perditempo. € 4.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

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

OldCar 24
www.oldcar24.com

INSERZIONA LA TUA AUTO IN RETE
IN TUTTO IL MONDO
www.oldcar24.com

Inquadra il QR code
con il tuo smartphone e scopri
OldCar24

Per informazioni:
info@oldcar24.com +39.02.56.56.99.97

126 BIS TIPO 126AA43A, 08/1989, targhe (TO 82...) e doc. originali dell'epoca, UN SOLO PROPRIETARIO utilizzatore e due collezionisti, MANIACALMENTE CONSERVATA, DA VETRINA. € 4.800. Tel. 348 5503882.

126 GIANNINI 700 GPS, 1986, colore bianco su base FSM, una delle ultime prodotte, Km 15.000, originale, unica modifica cambio a 5 marce, dichiarazione di storicità riportata sul libretto, inoltre 4 gomme invernali su cerchi, conservata, mai restaurata. € 9.500. Tel. 347 6577070. roberto.giannini@irritec.com.

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

128 SL COUPÈ 1300CC, 1973, vettura conservata, no ruggine, col. grigio originale, unico proprietario da nuova, bolli conservati dal '73, da risistemare in toto, buonissima base per restauro. Valuto scambio con Alfa Nuova Super, 2000 berlina. € 4.300 tratt. Tel. 391 7784943.

130 COUPE' 3200 CAMBIO MANUALE, 01/1972, targhe (CO 32...) e documenti originali dell'epoca - VETTURA RARA PRODOTTA IN SOLE 4.491 UNITA' – SUPERPREZZO. € 17.500. Tel. 348 5503882.

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

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

500 A TOPOLINO BALESTRA LUNGA, 1938, motore 569cc, targa PZ, eleggibile alla Mille Miglia, revisionata. Tel. 0422 779222 di pomer., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

500 C FURGONCINO, 1952, vettura molto raro, totalmente restaurato. Visibile a Brescia. € 19.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

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 TOPOLINO, 1951, omologata ASI, ristrutturato interamente sia di carrozzeria che motore e interni, colore rosso amaranto, percorsi circa Km 8.000, da vedere, tendina estiva, radio d'epoca, documenti originali, foto a interessati. € 12.000 tratt. Tel. 331 1099245.

500 D TRASFORMABILE, 1963, iscritta ASI targa oro, capote lunga (disp. corta), grgio chiaro, interni nuovi rossi - fascia avorio, restauro totale con sabbiatura, verniciatura, motore orig. con Km 3.000, uniproprietario, targa nera, libretto a pagine, gomme nuove, fascia bianca. Tel. 337 646771. mspegne@alice.it.

500 F, 1967, omologata ASI con CRS, colore blu standard, interni rossi con lunetta panna, restauro totale nel 2020, documentazione fotografica, pneumatici nuovi Michelin. Prezzo adeguato alle condizioni della vettura. Tel. 339 5047702. luiginatali09@gmail.com.

500 L, 1972, autovettura completamente funzionante ed in ottime condizioni. € 3.500. Tel. 340 6429618. enrico.maffei@unimore.it.

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

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

500 L CARROZZERIA BALBI, 1974, modello Tilly spiaggina, colore bianco, vettura dotata di capote invernale, auto in perfette condizioni. € 12.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

500 R, 1975, (ex ACI di C.so Venezia - MI), ristrutturata di motore, scocca, sempre in garage a € 4.500, inoltre dispongo di 4 ruote con cerchi in lega BWA per Alfa Romeo Alfetta a € 160. Tel. 389 8795864 - 02 8251716.

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.

509 ALLESTIMENTO WEYMANN, 1926, vettura rarissima, restauro totale maniacale, perfettamente funzionante, documenti originali dell'epoca. € 40.000. Tel. 348 4451122. info@dradicar.it.

600 (REPLICA ABARTH 850), 1964, auto bella, molto fedele all'originale, motore 112 Abarth elaborato G. Baistrocchi (Parma), 5 marce, come nuova, rifatta totalmente sia internamente che esternamente. € 20.000 tratt. Tel. 347 9375856. m.cristian90@gmail.com.

600 1° SERIE GUIDA A DESTRA, 1956, omologata ASI ai massimi livelli, targa e libretto originali, colore azzurro cenere, pubblicata su Ruote Classiche rivista e sul portale Ruote classiche di YouTube in video, sempre appartenuta alla stessa famiglia, vetri scorrevoli. € 15.000. Tel. 348 3636606.

600 FRANCIS LOMBARDI LUCCIOLA, 1960, omologata ASI targa oro, 4 porte, da unico proprietario, targa e libri originali, interno perfetto conservato, color blu chiaro, solo velata a causa di piccoli segnetti, no perditempo. Prezzo adeguato alla rarità del modello. Tel. 348 3636606.

600 SCIONERI COUPÈ 2+2, 1964, ASI, grigio met., rarissima, 2 esemplari esistenti, perfettamente funzionante, revisionata, targhe e libretti originali, interno conservato, astenersi perditempo e non conoscitori del modello, valuto anche permuta, prezzo adeguato alla rarità. Tel. 348 3636606.

600 SPIAGGINA JOLLY (REPLICA), 1963, colore azzurro mare, vettura in perfette condizioni con regolari documenti. No perditempo. € 27.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

850 COUPÈ 1°SERIE, 1968, certificata ASI, stupenda, originale, in ottime condizioni, Km 78.000, conservata. € 6.800. Tel. 335 6007178.

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 SPECIAL, vettura in ottimo stato, funzionante, Km 50.000, sempre in garage, targhe originali, foglio cronologico. € 2.500. Tel. 349 3042893.

COUPE' 1.8 16V (YOUNGTIMER), 2000, 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.

DINO COUPÈ 2400 BERTONE, 1970, completamente da restaurare, meccanica e carrozzeria, oppure come pezzi di ricambio. Prezzo dopo visione. Tel. 335 6007178.

DINO SPIDER 2400, 1972, vettura originale italiana. Targhe nere e libretto verde dell'epoca. Pochi proprietari, in ottime condizioni originali. Visibile a Brescia. € 139.000. 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

IN PRIMO PIANO

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!

OSCA MASERATI 1600 GT ZAGATO - 4 MARCE CON OVERDRIVE, 01/1962

italiana da sempre, targhe (GR 13..) e doc. del periodo. definita "la prima e unica auto stradale realizzata dalla nuova casa fondata da Ettore, Ernesto e Bindo, I TRE FRATELLI DEL TRIDENTE" - iscritta ASI con crsc - ultra perfetta.

UNA DELLE SOLE 98 PRODOTTE, LA VARIANTE PIU' RICHIESTA ED AFFASCINANTE "DOPPIA GOBBA

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.**

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

PANDA 4X4, immatricolata nel gennaio 1986, gomme Winter nuove, da restaurare. € 3.500. Tel. 388 1936066.

PANDA 4X4 750 CC, 1990, ASI, perfetta e conservata in ogni sua parte, col. bianco, targa e doc. originali, esente bollo e assicurazione ridotta, con gancio traino omologato più carrello appendice. Affare, per inutilizzo. Tel. 339 1704728.

PANDA SUPER, 1983, ottime condizioni, colore rosso scuro 137, revisione fatta, sempre in garage, dispongo di vari ricambi, interni in ottimo stato, anche con foderine. Quotazione Ruote Classiche. Tel. 388 1936066.

PANDA TREKKING 1.1 54 CV 4X4, 11/1999, sicura rivalutazione storica e collezionistica, da vedere e provare. € 4.500. Tel. 348 5503882.

TOPOLINO 500 C, 1949, omologata ASI, ristrutturato in originale come libretto e targhe anch'essi originali, funzionante in ottimo stato, versione cabrio, colore grigio, da amatore. Prezzo da concordare. Tel. 392 1295553. fornaio.pallotti@libero.it.

TOPOLINO 500 C, ANNI '50, omologata ASI targa oro, autovettura originale in ogni sua parte, da rivedere freni e tappezzeria. € 8.000. Tel. 339 3480676. falanga.giuseppe1@libero.it.

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

UNO FIRE 1.100 CC, 1985, iscritta ASI, auto usata ma mantenuta nella sua originalità, tappezzeria, targhe originali. € 1.500. Tel. 391 7784943.

FORD

COUGAR, 1998, auto sportiva non comune, immatricolabile di interesse storico, motore 2.500 cc ad iniezione, 24 valvole, 6 cilindri, funzionante ed in buono stato. € 4.000 tratt. Tel. 0544 523012. info@dradicar.it.

GT 40 REPLICA, 1972, avenger fiberglass su base VW, elaborabile fino a 150 CV, da ripristinare, restauro facile. € 8.500. Tel. 349 7317558.

HONDA

CIVIC 1400CC, 1997, Km 189.000, a metano, bollo ridotto, economicissima ed efficientissima, molto in ordine. € 1.000. Tel. 329 8935990. scippa.gaetano@tiscali.it.

INNOCENTI

950 SPIDER, 1963, colore grigio metallizzato, interni neri, utilizzo immediato, dotata di ricambi e tettuccio rigido. Valuto scambio con 1100/103 o simile. € 10.000. Tel. 349 5303374. gianpaoloberti@hotmail.it.

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, completa, da restauro totale, solo targhe, aria condizionata, guida italiana, cambio manuale. € 3.500. Tel. 328 5481616.

E TYPE SPIDER, anni '70, iscritta ASI, 4.235 cc, autovettura in perfette condizioni, completamente restaurata a nuovo, interni in pelle nera, colore pale primrose. € 110.000. Tel. 335 220453 - 0363 907364. ltf@ltf.it.

E TYPE SPIDER PRIMA SERIE 4.200CC, 1968, colore azzurro metallizzato, restauro integrale perfetto, stupenda, da rodare. No perditempo. Tel. 349 7317558.

MK1 3.4, 1957, colore nero con interni grigi, restauro conservativo, motore nuovo, guida a sinistra, condizioni eccezionali, invio foto su richiesta ed ulteriori informazioni. Tel. 338 1361434. 7lucper@tiscali.it.

MK2 3.4, 1966, bianca interno pelle blue perfetta di meccanica e carrozzeria. Visibile a Brescia. € 28.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

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

XJ6 2.9, 1989, omologata ASI, azzurro met., tetto elettrico, manuale, 4 fari, interni in pelle beige, iniettori nuovi, essendo trentennale è esente bollo, passaggio agevolato, gommata, tendina lunotto, statuetta cofano, tutta originale, conservata, stupenda. € 7.800. Tel. 348 5182377.

XJ6 4200 CC III° SERIE, 1986, omologata ASI targa oro, condizioni stupende, pari al nuovo, doppie chiavi, libro tagliandi, come nuova. Tel. 349 7317558.

XJR, 1995, omologata ASI, motore 6 cilindri in linea, con compressore volumetrico (ultimo Jaguar), condizioni perfette, targhe e documenti originali, pochi km, tassa di proprietà al 50%. Tel. 338 1361434. 7lucper@tiscali.it.

XJS V12 5.3, 1992, omologata asi targa oro, solo 3 proprietari reali. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

XJS COUPÈ 3.600 CC, 1987, colore nero, pelle nera, libro tagliandi, gomme nuove, stupenda, Km 80.000, meccanica eccellente, qualsiasi prova. € 16.500. Tel. 349 7317558.

XK 120 C, 1951, omologata ASI targa oro, autovettura perfetta, gomme nuove, revisionata, completa, interni in pelle chiaraConnoly. Valuto eventuale permuta riduttiva. € 74.500. Tel. 333 2565870. antichitabertaina@libero.it.

XK 8 COUPÈ, 1999, colore verde british, interni in pelle magnolia, un proprietario, autovettura pari al nuovo, tagliandi, doppie chiavi, ottima, no curiosi e no permute. In Puglia. € 13.500 non tratt. Tel. 328 5481616.

LANCIA

APPIA 2° SERIE, 1956, omologata ASI targa oro, grigio camping, interni in panno Lancia, guida a destra, ottima in tutto, disponibili anche diversi ricambi, visibile a Campobasso. € 13.000. Tel. 351 7208589.

APPIA COUPÈ PININFARINA, 1961, colore bianco, sana, completa, 2 motori, da restaurare, targhe Roma in ferro originali. No perditempo. € 11.000. Tel. 328 5481616.

APRILIA, 1949, Pininfarina, fuoriserie quattro porte, berlina originale, telaio n 39xxx, targhe originali, vettura da restaurare. Tel. 340 3240839. fstlazzarotto@gmail.com.

ARDEA FURGONE, 1951, omologata ASI, rarissima, solo 3 proprietari, targhe e libretto originali, perfetta di tutto, freni nuovi. Visibile a Brescia. € 33.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it .

BETA COUPÈ VOLUMEX, 1984, omologata ASI, conservata, Km 60.000, colore bianco, revisionata 2020, gomme e batteria nuove, doppie chiavi. Tel. 335 5315434.

IN PRIMO PIANO

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!

FERRARI F355 SPIDER F1 SOLO 29.804 KM PERCORSI , 09/1999

Vernice Blu Pozzi, Interni in pelle Blu, Capotte Blu - COLORE RARO E STUPENDO.

TAGLIANDI ESEGUITI IN FERRARI E TIMBRATI SULL'APPOSITO LIBRETTO TAGLIANDI

ULTIMO TAGLIANDO COMPLETO ESEGUITO A 28.832 KM

€79.500

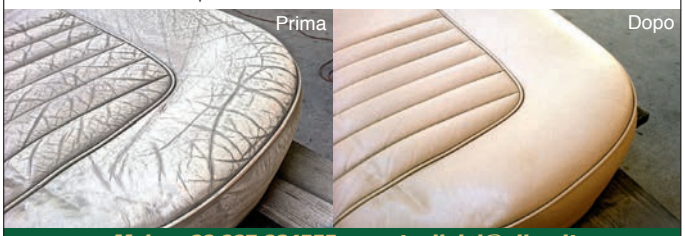
Vendita e Assistenza
SILVAUTO S.p.A.
Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)
FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882
RICHIESTA VIDEO: 351.6932443
info@silvauto.it
C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: €6.000.000,00 I.V.**

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

ByMont
di Luigi Montani
Bologna
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

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.

BETA MONTECARLO TARGA, 1982, grigio metallizzato, Km 51'000 – molto bella. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAMINIA COUPÉ 2500CC, 1961, Superleggera, grigio metallizzato, Molto bella, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAVIA COUPÈ 1.800 CC, 1963, colore grigio, interni in pelle beige, auto originalissima, funzionante, da restaurare, sana, completa, proveniente da unica famiglia. € 9.500. Tel. 327 7930559.

FULVIA COUPE' (2° SERIE) 1300 C.C., 1975, colore blu, Km 60.000, vettura conservata. € 11.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

GAMMA 2000 BERLINA, 1978, come nuova, km 35.000, immatricolazione 1978. € 2.500. Tel. 335 8241780 - 335 8241763 - 335 8241732. info@parcopisacane.it.

PRISMA 1.6, 1987, omologata ASI, Km 129.000, Unico proprietario, colore Grigio, Interni in tessuto, auto in ottime condizioni di meccanica funzionante in ogni sua parte. Tel. 380 6971605.

LAND ROVER

109 PICKUP, 1978, restauro conservativo totale, carrozzeria e meccanica restaurate con foto e fatture ricambi sostituiti, auto da rodare. € 25.000. Tel. +39 349 3929093. cavriani.enrico@libero.it.

RANGE ROVER 2.5 TD, 1999, omologata ASI, colore verde inglese metallizzato, interni in velluto grigio, doppio treno completo di ruote in lega estive e invernali, Km 137.000, sospensioni modificate, radio con CD e navigazione originali, bellissima, condizioni introvabili. € 8.000. Tel. 348 5182377.

MASERATI

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

BITURBO, 1983, certificata ASI, come nuova, stupenda, conservata originale, interni in velluto Missoni. € 12.000. Tel. 335 6007178.

BITURBO COUPE', 1986, Iscritta ASI, 2 porte, unipropietario, da collezione, meccanica ed interni perfetti in velluto Missoni, come nuova e originale in ogni parte, argento/azz. metallizzato, ultima serie a carburatori. Prezzo dopo visione. Visibile a Orvieto-Roma. Tel. 334 3214080. sergio.mazzotta@eni.com.

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

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. Tel. 348 5503882.

200 E (124021 10), 1990, omologata ASI, tagliandata, colore bianco, km 100.000, autoradio, ottime condizioni, tenuta sempre in garage, unico proprietario, documenti originali, visibile a Varese. € 7.000 tratt. Tel. 338 1532525. elisatomasetto9@gmail.com.

219 PONTON, 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.

240 DIESEL (ASPIRATO), 1982, ASI, auto perfettamente conservata in tutti i dettagli, conservata sempre in garage, cambio automatico, colore verde, ottima per uso quotidiano. Prezzo affare, per inutilizzo. Tel. 339 1704728.

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

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: 4/5 DICEMBRE 2021** - 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: 15/16 MAGGIO 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 MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 24/25 APRILE 2021** - 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** - **25/26 SETTEMBRE 2021** - Centro Fiere di Braccagni (GR) - Orario continuato dalle 9.00 alle 18.00.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **44ª MOSTRASCAMBIO: II° o III° WEEKEND 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 : DATA DA DESTINARSI** - 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 - DATA DA DESTINARSI** - 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.

www.asimarket.it

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

250 C TURBO DIESEL, 1998, modello Elegance, argento met., cambio manuale, clima, perfettamente conservata, 160.000 km, unico proprietario, sempre tagliandata. € 5.000. Tel. 335 8339720. simona.malcotti@libero.it.

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.

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.

280 SL 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.

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.

SLK 200, 1999, vettura revisionata di meccanica, impianto elettrico e piccoli ritocchi di carrozzeria, sostituito tutti gli olii, cinghia cuscinetto, pompa dell'acqua, dischi e pastiglie freni, interni nuovi, installato l'impianto a GPL. € 7.500. Tel. 346 8110288. cavafiore@alice.it.

SL 300 24 V, 1991, ASI targa oro + CRS + ADS, colore nero met., cambio meccanico, Km 178.000, full optional, tergi lavafari, hard top, esente tassa di proprietà, perfetta, qualsiasi prova. € 21.950 poco tratt. faubem@gmail.com.

MG

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

B ROADSTER, 1973, guida a sinistra, 1800cc, raggi cromati, portapacchi, capote in mohair, fendinebbia Lucas, ecc... video al nostro sito internet. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

B, 1980, autovettura in eccellenti condizioni, tutto nuovo, visibile a Pozzuoli. € 13.000. Tel. 335 5220309. davinci1951@libero.it.

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.

TD C (COMPETITION), 1951, colore rosso, vettura rara in perfette condizioni, totalmente restaurata di carrozzeria e meccanica. No perditempo. € 38.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

TF, 1954, iscritta ASI e FIVA, condizioni impeccabili, iscrivibile alle Mille Miglia. € 40.000. Tel. 348 4451122. info@dradicar.it.

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

CON IL PATROCINIO DI
IN COLLABORAZIONE CON
Hotel MINERVA
www.hotel-minerva.it
MOSTRA SCAMBIO VEICOLI DA COLLEZIONE
23^ EDIZIONE
AREZZO
CLASSIC MOTORS
10 - 11 APRILE 2021
ORARI AL PUBBLICO:
Sabato: dalle ore 8.30 alle ore 18.00
Domenica: dalle ore 8.30 alle ore 17.30
Tel. +39 030 3755901
segreteria@winteracesrl.com
www.arezzoclassicmotors.com
Stefano Sangalli +39 335 7072902
AREZZO FIERE E CONGRESSI
Via Spallanzani 23 - Arezzo
Autostrada A1 uscita Arezzo - 6 km
Stazione Ferroviaria - 2 km
AREZZOCLASSICMOTORS.COM

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

YA, 1949, 1.250cc, targata italiana, iscritta all'ASI, tetto apribile, funzionante, video al nostro sito internet. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

MORRIS

MINOR, 1958, guida a sinistra, targhe Roma, restaurata in precedenza, ottime condizioni generali, interni in pelle, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.

OLDSMOBILE

DELTA ROY, 1972, conservata, ottime condizioni, mai accidentata, capote elettrica, uso matrimoni e raduni. € 23.500. Tel. 045 992393.

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 10/2022, compreso numerose parti di ricambio di carrozzeria e meccanica, uniproprietario e collezionista. Invio foto a richiesta. € 2.500 tratt. Tel. 338 4824100 - 011 344555.

PORSCHE

(931) 924 TURBO 177CV, 01/1981, targhe (VA B3...) e documenti del periodo, ISCRITTA ASI E REGISTRO STORICO NAZIONALE, Perfette condizioni. € 14.500. Tel. 348 5503882.

911 - 996 CARRERA 4, 1999, omologato ASI targa oro, colore grigio metallizzato, cabriolet con hard top. € 38.000. Tel. 335 244908. bcarrato@a1000.net.

911 CABRIO 3200 CC, 1985, blu, interni in pelle blu, ottima di tutto. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.

911 CARRERA COUPÈ 3.200, 1986, omologata ASI targa oro, auto in perfette condizioni, eccelsa, tenuta maniacalmente, aria condizionata, tettuccio elettrico, sedili riscaldabili. € 75.000. Tel. 339 3480676. falanga.giuseppe1@libero.it.

911 S 2000, 1967, relitto su mozzi e ciclistica completa, numeri visibili. No perditempo. € 8.000. Tel. 328 5481616.

911.930 3.0 SC, 1979, PRONTO PER CORRERE IN RALLY STORICI GRUPPO 3, condizioni spettacolari, omologata ASI oro, Fiche CSAI, completa di tutti gli equipaggiamenti sportivi richiesti dalla FIA e di tutti i dettagli originali. Visibile a Brescia. € 64.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

914 2000 CC, 1974, completa di tutto, da ripristinare con motore che gira, restauro facile. € 9.000. Tel. 327 7930559.

993 4S, 1996, ASI con CRS, colore argento metallizzato, Km 180.000, tagliandi Porsche, attestato d'origine. € 115.000. Tel. 331 4632362. gianni.carchia@gmail.com.

RENAULT

4 CV, 1956, iscritta ASI targa oro, colore grigio originale dell'epoca, marciante, revisionata, bellissima. € 10.000. Tel. 339 5906118.

R4 850 CC, 1982, omologata ASI, revisionata di motore, impianto elettrico, gomme nuove 4 stagioni, batteria nuova, cerchi in lega, pronta per qualsiasi percorrenza. € 4.200. Tel. 347 3677994. davidebarra66@hotmail.com.

R5 1.1 TL, 1982, Km 69.000, colore Blu, interni Blu e Neri, auto in buone condizioni sia di meccanica che di carrozzeria. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.

ROLLS ROYCE

PHANTOM II SPORT TOURER, 1930, autovettura splendida, omologata fiva. Visibile a Brescia. € 145.000. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

SILVER CLOUD, 1960, ASI targa oro, bicolore, prezzo interessante. Tel. 338 9369456.

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. Di certa rivalutazione. 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. valuto anche permute di mio gradimento. € 6.900. Tel. 347 4897247.

900 TURBO, 1990, versione apribile Aero, con aria condizionata, libretto tagliandi. € 10.000. Tel. 345 3885235.

TRIUMPH

TR3/B, 1963, molto bella, motore 2.200 cc, accessoriata, da collezionista, visibile a Genova, valuto permuta di mio interesse. No perditempo. € 35.000. Tel. 335 5604632.

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.

VOLKSWAGEN

GOLF GT 1800 16V, 1986, omologata ASI, colore bianco, in buonissime condizioni di meccanica e carrozzeria, compresi gli interni, cerchi in lega originali Pirelli, molto bella, tutta originale, mai incidentata, alimentazione a benzina, targa (VI), da collezione. € 12.000. Tel. 348 5482036. flaviofraccari@gmail.com.

ALTRE MARCHE

AUTOUNION DKW F91/4 MUNGA, 1960, omologata ASI, esente bollo dal 1991, verde Nato, capote originale nuova più altra. Foto su richiesta. Tel. 335 7503610.

HUDSON CUSTOM SUPER SIX, 1951, omologata ASI targa oro, ECCEZIONALE, vettura in splendide condizioni. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.

INTERMECCANICA INDRA SPIDER, 1970, due posti, unico esemplare, stupenda, si valutano eventuali parziali permute con auto sportive. Tel. 335 6007178.

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 L, 05/1970, targhe (SI 10...) e documenti originali dell'epoca, disponibile foglio complementare annullato a valore storico, DUE SOLI PROPRIETARI, Disponibile libretto uso e manutenzione. € 3.500. Tel. 348 5503882.

AGRICOLI

CARON MOTOAGRICOLA, 1967, 4 ruote motrici con riduttore ribaltabile trilaterale, motore Slanzi diesel, in ottime condizioni. € 12.000. Tel. 348 4451122. info@dradicar.it.

LANDINI L 25 TESTA CALDA, mezzo bellissimo, gomme nuove. € 5.000. Tel. 389 8792235.

SCHLUTER A.S.15 17 CV, 1956, bellissimo, come nuovo, colore bordeaux, documenti in regola. € 3.500. Tel. 389 8792235.

INDUSTRIALI E MILITARI

FIAT 1100 CAMIONCINO, vettura completa da restaurare, ferma da anni, ottima per uso pubblicitario. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.

www.asimarket.it

IVECO DAILY SCARRABILE 2.8 TD, passo lungo, colore rosso, Km 125.000, veicolo in perfette condizioni con: clima, vericello idraulico, allestimento CO.ME. AR. (in alluminio con centina e telone, apribile tipo TIR) tagliandato, unico proprietario. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.

MOTO

AERCAPRONI CAPRIOLO 75 SPORT, 1952, ottimo conservato, color rosso originale, motore monocilindrico a 4 tempi, , potenza 4,5 cv a 7.500 giri, cambio a 4 velocità, cerchi in alluminio (d'origine), targa in ferro. € 2.400. Tel. 349 6844119.

AJS 20, 1954, omologata ASI targa oro, 500 bicilindrica, perfetta, targa e documenti regolari e d'origine. € 10.000. Tel. 335 6468789.

ATALA 48 CC, 1960, sportivo a 3 marce, conservato ottimamente, completo e funzionante, vernice orig., motore ok, parte subito e va benissimo. € 690. Tel. 349 6844119.

ATALA C. RIZZATO VELOCIPEDE, 1967, tipo Mosquito, colore blu, con motore 49 cc su ruota anteriore, 1,03 Cv, documenti originali, perfettamente funzionante. € 900. Tel. 338 9311374. guido.borghese@email.it.

B.S.A. B31 350 CC, 1948, contachilometri nel serbatoio, conservato, funzionante e con numerosi ricambi nuovi. € 2.500. Tel. 338 5736156.

BENELLI G2, ciclomotore mai usato, come nuovo. € 300. Tel. 338 8630047.

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.

CAPRIOLO 75, 1960, omologata ASI, restauro totale, documenti regolari € 3.000, più Lodola 175, restauro totale, ASI, documenti regolari € 3.000. Tel. 059 549226.

DUCATI SCRAMBLER 350CC, 1971, ASI targa oro, documenti regolari, completamente rimessa a nuovo. € 9.500. Tel. 335 7743016. francescadr.capello@gmail.com.

DUCATI SCRAMBLER 450CC, 06/1974, moto in ottimo stato, conservata sempre in garage, cerchi in alluminio, forcelle Marzocchi, accensione elettrica, numero telaio/motore, motore, targa e libretto originali, 2 proprietari. € 8.800. Tel. 335 6156692. gaetano@felli.com.

GARELLI MOSQUITO "38B" (49CC), 1960, conservato in buone condizioni, funzionante, telaio colore arancione e parafanghi bianchi (colori originali), motore con frizione automatica Centrimatic, bello e funzionante. € 690. Tel. 349 6844119.

GILERA 150, 1952, tre marce, restauro totale con documenti regolari ed originali € 3.000, più Moto Guzzi 175 Lodola , restauro totale, targa ASI, documenti regolari € 2.800. Tel. 059 549226.

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 CB 500 FOUR, 1977, motoveicolo in buono stato, targa e documenti originali. Tel. 388 1936066.

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

HONDA GOLDWING, motociclo da gran touring perfetto, come nuovo. Tel. 320 0227150 - maestromauri@icloud.com.

H. D. 883, motocicletta restaurata completamente, customizzata. Tel. 320 0227150 - maestromauri@icloud.com.

INNOCENTI LAMBRETTINO 48CC, 1958, riverniciato col. grigio landa 8041 come in origine, cambio a 2 marce, impianto elettrico rifatto, copricarburatore, cerchi da 22", completo e funzionante. € 890. Tel. 349 6844119.

ISOMOTO GT 125, 1956, conservato, funzionante, doc. regolari per passaggio proprietà, ventennale utilizzo, vis. a Imola. € 800. Tel. 339 3090057. ziozeo@libero.it.

LAMBRETTA 125 D, 1953, motocicletta in ottimo stato e perfettamente funzionante, colore verde. € 4.000. Tel. 0372 743549 - ore pasti.

LAVERDA 100, bellissima, Miva 125 carrello porta moto, inoltre dispongo anche di ricambi per moto italiane usati anni '50/'60. Tel. 340 5397100. donatella@turandotviaggi.it.

MOTO GUZZI ASTORE 500, 1949, motocicio restaurato e mai usato con documenti da voltura. € 15.000 poco tratt. Tel. 333 9813848 . frabarso16@gmail.com.

MOTO GUZZI SUPERALCE, 1954, omologata ASI targa oro, ex militare, ottime condizioni di carr. e mecc., accessoriata, documenti in regola più carrello stradale omologato. € 8.000 tratt. Tel. 347 7905728. fambrosi@tiscali.it.

MOTOGUZZI AIRONE, 1946, conservato, targa e documenti originali, forcella stampata, radiato d'ufficio, funzionante. € 6.500. Tel. 334 8497303.

PAGLIANTI MOSQUITO, 1958, bellissimo con motore a rullo 49 cc, funzionante. € 1.100 tratt. Tel. 331 2640840. stefanopoli1961@gmail.com.

PIAGGIO BRAVO 50 CC, 1974, restaurato completamente, funzionante, come nuovo, colore rosso, con librettino. € 500. Tel. 331 1099245.

PIAGGIO VESPA 125 ET3 PRIMAVERA, col. blu, più Vespino 50 cc, col. rosso, buone condizioni. Tel. 338 9369456.

PIAGGIO VESPA 150 SPRINT VELOCE, motociclo/scooter in buone condizioni, colore bianco. Tel. 338 9369456.

PIAGGIO VESPA GS, 1957, perfetta, targa e documenti regolari e d'origine. € 9.000. Tel. 335 6468789.

SERTUM VARI MODELLI, bicilindrico VT 4 S 250, 250 VL, Batua 120 con documenti ok, pezzi di ricambio vari, mozzi, balestre, marmitte, invio foto a richiesta, per chiusura attività. Prezzi dopo visione. Tel. 328 7894109.

VARIE

AUTORADIO D'EPOCA, anni '50/'60/'70/'80/'90, 2000, Blaupunkt, Becker, Philips, Grundig, Autovox, Condor, Voxson, Stereo8, altoparlanti, consolle, antenne, anche elettriche, tel. dopo le ore 18. Tel. 339 7704801. marcopirovano66@gmail.com.

AUTOMOBILINE ANNI 60/70, in blocco vari modelli di marca e dimensioni con scatola, telecomandate. Tel. 335 5315434.

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, in buonissime condizioni. € 350. Tel. 346 3045499.

LIBRETTI USO E 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.

OGGETTISTICA PORSCHE, placche car badge del Porsche Parade Europe 2000 (Baden Baden) e 2002 (Newport), con viti di fissaggio, foto a richiesta. Tel. 388 7423299.

OROLOGIO TIMEX, anni '60, a forma di ruota con gomma, revisionato e perfettamente funzionante. Tel. 388 7423299.

PER 500, anni '60, dispongo di un motore per suddetta auto. Tel. 338 4084510.

PER ALFA ROMEO 1900 BERLINA 1°SERIE, due vetri (anteriore e posteriore). € 400. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 33 1300 I.E., 1990, motore, scatola sterzo, semiassi, terminale di scarico nuovo, cofani e porte, parabrezza e lunotto, mascherina, fari e fanalini, serrature con chiavi, devioluci, volante, strumentazione, alzavetro elettrici, altro. Tel. 347 6433675.

PER ALFA ROMEO ALFASUD 1.300, 1980, berlina, 4 porte, seminuova, dispongo di tutti i suoi ricambi usati. Tel. 339 1987696.

PER ALFA ROMEO ALFETTA 2'500 GTV, 1984, 1 motore completo + cofano motore. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER ALFA ROMEO ALFETTA 2000 QUADRIFOGLIO, 1982, dispongo di 4 porte in ottimo stato, complete di vetri, alza vetri e serrature, colore luci di bosco metallizzato, no ruggine, a richiesta invio foto. In blocco. € 600. Tel. 338 3645734.

PER ALFA ROMEO DUETTO, 85/94, porte, cofani, paraurti, e altro materiale vario. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone, Duetto Osso di Seppia e Coda Tronca, ricambi vari di carrozzeria, di parti meccaniche e motori, compreso un cruscotto per seconda serie coda tronca più cerchi in lega. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA E GIULIETTA, 1958, cambio completo con moltiplicatore elettrico, overdrive per la quinta marcia originale dell'epoca, numerato e brevettato con targhetta nel 1958. Tel. 370 3001136.

PER ALFA ROMEO GIULIA/DUETTO E GT, dispongo di 4 cerchi Borrani, dimensioni 165 x 14, più altri modelli di cerchi in lega. Prezzo dopo contatto. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA 1600 CC, 1984, dispongo di un motore completo. € 1.200. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA BERLINA, dispongo di un quadro completo strumenti, funzionante, pronto per il montaggio. € 150. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER, paraurti, mascherine, lamierati vari, meccaniche complete, motori: 1315, 106, 502, 526, 548, con relativi carburatori. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SS, vetri, profili rasavetro, serrature, ponte, cavo freno a mano, freni a disco e altro, più per A.R. spider 1300/1600 vetri porte, più cofano baule Sprint. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA S.S., 1967/69, parabrezza nuovo ed originale. € 200. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO MONTREAL, 1x blocco motore con albero e bielle, un cambio ZF più diverse ricambi. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER ALFA ROMEO NUOVA GIULIA, 1973, dispongo di un conta chilometri. € 50. Tel. 338 9144434.

PER AUSTIN HEALEY SPRITE / MG, dispongo di copri auto uso interno con logo MG colore bianco, misura media € 160, per Austin Healey Sprite 4 borchie ruote in buone condizioni € 80. Foto a richiesta. Tel. 339 6226015. fpulella@libero.it.

PER CITROEN 2 CV, motore, cerchi ruota, porta posteriore sx completa, volante, conta chilometri, vetri porte, fianchetti laterali anteriori, fanalini posteriori, paraurti, parafanghi posteriori. Tel. 347 6433675.

PER CITROEN CX, dispongo di numerosi pezzi di ricambio di carrozzeria e meccanica compreso motore nuovi ed usati, il tutto visibile a Livorno. Tel. 320 2977951. r.miliani@alice.it.

PER CITROEN DS E DS CABRIOLET, vendo ricambi nuovi e usati. Tel. 335 5945776.

PER CITROEN SM + MASERATI MERAK, dispongo di un motore AM 114 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 1100-103, 1957, dispongo di molti ricambi di carrozzeria (vetri, portiere, paraurti, mascherina, ecc....) e di meccanica (cambio, scatola sterzo, ecc...) usati. Tel. 335 8225533.

PER FIAT 128 SPECIAL COUPÈ, catalogo ricambi originale edizione 02 - 1975, in buono stato. € 25. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 1400 - 1400 B, catalogo originale ricambi edizioni 04/1953, 06/1958, in buono stato. € 50 cad. comp. sped. Tel. 338 3391744.

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 F/L, dispongo di blocchi motore. 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, dispongo di pezzi di ricambio singoli o in blocco: motore con doppio filtro olio (cartuccia+centrifugo) completo, cofano anteriore e posteriore, spinterogeno, generatore, motorino d'avviamento, parti elettriche, tutti i vetri, carburatore, ecc..... Tel. 347 1209641. properzi.giovanni@libero.it.

PER FIAT 600 PRIME SERIE, dispongo di un carburatore marca Weber 22 IDM, revisionato a nuovo, monta anche su Fiat Topolino C. € 150. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT AR59 CAMPAGNOLA BENZINA, 1968, cambio, ponte differenziale completo, biscottini e perni balestra, vetri parabrezza, fanali di guerra, albero di trasmissione, motorini tergi, testata nuova più accessori e minuteria varia. Tel. 347 6433675.

PER FIAT DINO 2'000CC COUPÉ, 1x Motore smontata + 1 cambio, cofano motore, baule, dischi freni + pinze freni, radiatore d'acqua (nuovo), paraurti. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2000, dispongo di un motore e relativo cambio. Tel. 335 5739923. seller23seller@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO A, testata ottima, sanissima (già con prova idraulica ok), perfetta. € 350. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO A - B, copri ruota di scorta in ottimo stato, dato il fondo epossidico, pronto alla verniciatura, pezzo introvabile in queste condizioni. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO B-C, dispongo di un motore completo funzionante. € 1.000. Tel. 370 3001136.

PER FORD CAPRI, dispongo di libretto uso e manutenzione produzione 1969 - 1972, tutti in buone condizioni a prezzo modico. € 30 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1992, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina in italiano o in inglese, originali o copie rilegate, per alcuni modelli anche su CD-ROM. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

PER LANCIA FLAVIA COUPÈ 1°SERIE CARB., 1966, motore 1800 cc, cambio, ponte differenziale, balestre, semiassi, scatola sterzo e tiranti, mozzi ruota, radiatore, motorino d'avviamento, alternatore, pompa acqua, vetri, cerchi ruota, parauti, cofani, porte, serbatoio, altri accessori. Tel. 347 6433675.

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 COUPE 1.3 S, 1969, dispongo di un volante originale in perfetto stato con mozzo e pulsante clacson. Invio foto. € 180. Tel. 338 3645734.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO, 1° serie, un cambio a 4 marce, coppia conica 11/39. Tel. 338 8630047.

PER MASERATI GHIBLI/CAMSI/INDY, un cerchio ruota in buone condizioni. € 800. Tel. 338 9144434.

PER SUZUKI 380 3 CILINDRI 2T, 1975, dispongo di un motore completo e funzionante, pochi Km, più svariati ricambi, in buono stato. Tel. 333 8758147.

PER VW PORSCHE 914, dispongo di un carter motore con foro alloggiamento cilindri aumentato per montare canne maggiorate 105 mm + 2 teste lavorate con valvole maggiorate + eventualmente il resto del motore. € 270. Tel. 333 3580243. man190607@gmail.com.

PIAGGIO VESPA (MODELLO PER BAMBINI), 1980, funzionante a batteria, lunghezza cm 100, altezza cm 50, colore rosso, conservata. Tel. 335 5315434.

VARI RICAMBI, per Alfa Romeo Giulia 1° serie mascherina 2 fari nuova € 220, volante in legno diam. 36 cm € 250, fanalini post. 1° e 2° serie, per 500 L volante ottimo € 60, per 500 D cop. punterie nuovo €50, volante con mozzo Conti rarissimo (da collezione) € 350. Tel. 320 1169319.

VARIO MATERIALE MOTO/AUTO, dispongo di magneti, dinamo e cruscotti per Indian e Harley. Inoltre vari ricambi per Fiat 500 C, Mercedes 220, Chrysler Voyager e documenti moto. Tel. 339 6616415.

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.

ALFA ROMEO GTV 2.0 O 2.0 L, '76/'80, da restaurare, anche incompleta, purchè con targhe quadre nere in regola, sigla provincia in arancione. Tel. 340 4839620. mitia.quagliano@gmail.com.

FIAT MULTIPLA CORIASCO, 1956, camioncino con targa originale, in buone/ottime condizioni, preferibile se è di 1° serie, anche Multipla furgone o promiscuo. Tel. 348 3636606.

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

JAGUAR E TYPE FHC II°SERIE, '69-'71, solo originale o perfettamente restaurata, LHD, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

JAGUAR XK 8, 98/01, solo unico proprietario, da privato a privato, gradito book service jaguar o fatture lavori eseguiti, max serietà. Tel. 335 7045078. matpac@tin.it.

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, Brosol, Ediltoys, Spoton, Dinky, Corgy e trenini elettrici Rivarossi, Conti, Pocher locomotori. Tel. 333 8970295.

PER LANCIA APPIA III SERIE, foderine per tappezzeria marca Novolan. Tel. 388 1936066.

PER MITSUBISHI PAJERO, 2002, parauti anteriore per suddetto modello, quello senza minigonne laterali. Tel. 340 7495880. gallianoroberto71@gmail.com.

PER ROLLS-ROYCE, fregio rettangolare. Prezzo ed ulteriori info dopo contatto. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

PORSCHE 911, 1985, modelli 2000, 2200, 2400, 2700, 3000, 3200, 912, 964, 993, 996, 997, coupé, turbo, speedster, valuto anche Ferrari e Alfa Romeo d'epoca, anche da restaurare, massima serietà, ritiro in tutta Italia, prezzo adeguato. Tel. 333 9370257. lasagna.paola1965@libero.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.

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 bonifico, bollettino c/c postale o assegno (vedi nella sezione "ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE" in basso) 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.

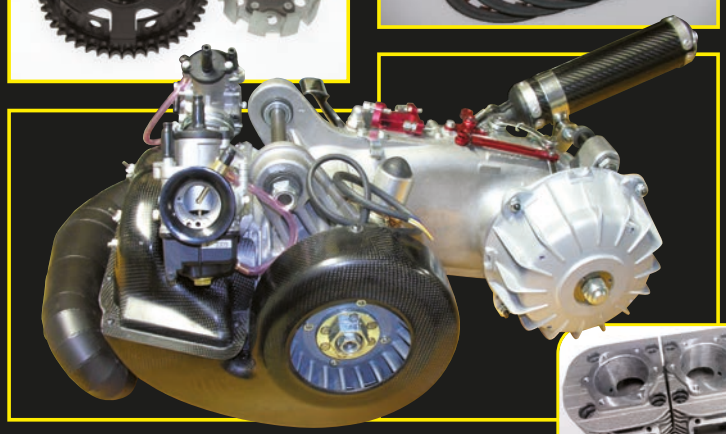
Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00** - Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00**
Usa ed altri continenti **USD.** € **180** - Via aerea **USD** € **240** - **Arretrati**: Italia/Estero: € **7,00** a copia + spedizione.
Prezzo cofanetto 10 € + spedizione

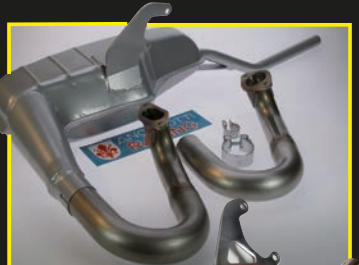
I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

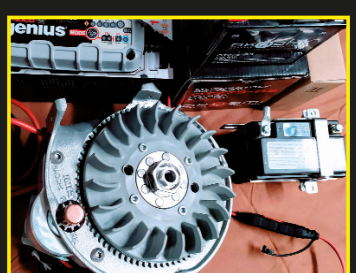
lambretta.it

Tino Sacchi

Spare parts for original restorations
tuning kits • catalogues • engines •
...from model A to Targa Twin







Progetto grafico Tino Sacchi

* These are only few cool parts of our stock

... it's for fast, reliable, safe Lambrettas

tel. 0039 02 90631759 - mobile 3355444929 - lambretta.it - info@lambretta.it

GMA

RICAMBI E ACCESSORI
PER AUTO INGLESI CLASSICHE

RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - MG - MINI

COMPONENTI DI MECCANICA, CARROZZERIA E TAPPEZZERIA
PRONTA CONSEGNA - SPEDIZIONE IN GIORNATA

CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET

0382 523630
0382 525429