



# La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

## AUTOBIANCHI A112 ABARTH LA "PICCOLA BOMBA" HA 50 ANNI



# VETERAN CAR CLUB DI TORINO

SESSANT' ANNI DI MANIFESTAZIONI VETERAN CAR CLUB DI TORINO



federato



1961-2021

## Corso di Gran Salita Susa - Moncenisio



Rievocazione

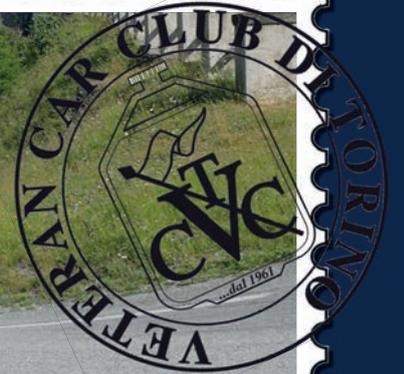
3 luglio 2021



## Manifestazione Turistica In Moto Sulle Alpi



10/11 luglio 2021



## Raduno Culturale «Vecchio Piemonte» e festeggiamenti 60 anni VCCT



18/19  
settembre 2021



Brough  
Superior  
Since 1919



IN QUESTO **NUMERO**

N° 04 - APRILE 2021

**La Manovella**

## FOTO DI COPERTINA

**26** AUTOBIANCHI A112 ABARTH  
La sindrome dello scorpione  
di Luca Marconetti



**40**  
MARIO ANDRETTI  
E LA FERRARI  
Il campione dei due mondi  
di Cristiano Chiavegato



**46**  
CAMPIONI SCOMPARI  
Ciao Fausto  
di Paolo Conti



MASERATI 3500 GT TOURING  
Vita nuova  
di Luca Marconetti

**68**

**84** FANTIC CABALLERO  
Oiga Caballero!  
di Matteo Comoglio



IL PERSONAGGIO  
Dalla crisalide alla farfalla  
di Massimo Grandi,  
Lorenzo Morello, Rino Rao

**76**

## NEWS

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

L'esperienza per certificare

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

Amare, condividere, comunicare

**ASIPRESS** **08**

Notizie dall'ASI

## ATTUALITÀ

Jeep, tante novità **16**

Gianni Agnelli, 100 anni **17**

di una figura cardine del '900

Compie 30 anni la Citroën ZX... **18**

**SUL FILO DELLA MEMORIA** **22**

Tocco di classe - di Danilo Castellarin

**ADDIO A HANNU MIKKOLA** **52**

È scomparso il pilota finlandese campione del mondo

1983 con l'Audi - di Roberto Valentini

**L'INTERVISTA** **56**

Testimone diretto - di Laura Ferriccioli

**TOYOTA 2000 GT** **64**

L'eleganza del cigno - di Luca Marconetti

**MOTOCROSS** **90**

L'uomo dei record - di Paolo Conti

**MEZZI AGRICOLI** **94**

Gasogeno: legna da carburante

di Luca Marconetti

**MUSEI** **96**

Un museo con la BMW nel cuore

**VITA DI CLUB** **98**

**CALENDARIO** **100**

**IN LIBRERIA** **102**

# POLTU QUATU CLASSIC

CONCORSO D'ELEGANZA  
PER AUTO D'EPOCA

GRAND HOTEL POLTU QUATU

2/3/4 LUGLIO 2021



auto classic

between



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



be cool  
city magazine



GRAND HOTEL POLTU QUATU  
\*\*\*\*\*



LE ISCRIZIONI SONO APERTE  
[www.poltuquatuclassic.it](http://www.poltuquatuclassic.it)

MEDIA PARTNER:



GARE d'EPOCA.com



Alfattiitude  
DRIVING YOUR SOUL





## 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@pierreza.com

**Foto e Immagini**  
Actualfoto, Valentini, Marconetti, Comoglio, Daudo, Gastaldi,  
Castellarin, Rao, Morello, Archivio Registro Touring,  
Archivio Bianchi Anderloni, Stellantis, McKlein Publishing,  
Conti, Grandi, Louson, Toyota

**Hanno collaborato**  
Umberto Anerdi, Danilo Castellarin,  
Cristiano Chiavogato, Matteo Comoglio,  
Laura Ferriccioli, Luca Gastaldi, Massimo Grandi,  
Pierluigi Griffa, Luca Marconetti,  
Lorenzo Morello, Rino Rao

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

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

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

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

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

  
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

# L'ESPERIENZA PER CERTIFICARE

Già i primi pionieri del collezionismo - ci riferiamo per l'Italia agli anni Cinquanta - avevano come obiettivo quello di conservare i loro veicoli nelle condizioni di origine. La questione nasceva dall'esperienza più datata degli inglesi che già negli anni Trenta organizzavano la rievocazione della London-Brighton, per la cui partecipazione avevano già predisposto una certificazione dei veicoli a cura di un'associazione privata di appassionati.

Questa prima esperienza ha fatto scuola e si è poi sviluppata nelle altre nazioni con la nascita di Club di appassionati. Nel 1966 la svolta, con la fondazione della FIVA e dell'Autoclub Storico Italiano, con l'inizio di un percorso che porta alla creazione di una commissione per la certificazione dei veicoli.

L'Italia si è da subito mostrata propositiva, organizzando a Firenze nell'autunno del 1967 il "primo concorso europeo per la conservazione ed il restauro delle automobili storiche", abbinato al primo congresso europeo dei grandi collezionisti di vetture d'epoca.

È stato l'inizio di un lungo percorso che ha portato a perfezionare negli anni le procedure e ad ampliarle a tutti i veicoli.

*"Mentre la conservazione e il suo inseparabile strumento che è il restauro - diceva il compianto Angelo Tito Anselmi nel suo intervento - sono urgenti, ancora più urgente è procurarsi le basi informative, gli elementi descrittivi dell'archetipo al quale dobbiamo riferirci". Concludeva il suo discorso con un appello: "le ricerche e la conservazione delle automobili siano accompagnate o precedute dalle ricerche e dalla catalogazione delle fonti primarie di conoscenza".*

Un concetto che è stato interiorizzato e portato avanti nei decenni successivi dall'ASI, che oggi vanta un bagaglio di informazioni forse unico nel mondo, vista la considerazione che i Certificati di Identità rilasciati dal nostro ente, riscuotono a livello internazionale.

Anno dopo anno la nostra Federazione ha saputo aggiornare e mettere a punto le procedure di certificazione, con particolare attenzione alla formazione dei Commissari tecnici, che vantano un bagaglio culturale personale di grande rilievo. Come è noto la struttura delle Commissioni tecniche prevede un continuo travaso delle informazioni tra gli specialisti di marca e modello, che svolgono un lavoro continuo di ricerca e studio dei modelli, dai più antichi ai più recenti.

Dietro a ogni singola certificazione c'è un bagaglio di esperienze che nessun'altro può vantare e il lavoro collegiale delle Commissioni rende queste nozioni fruibili a un numero sempre crescente di Commissari in continua formazione.

La figura del Commissario tecnico è basilare in questa attività. Il suo lavoro è la ricerca continua dell'originalità di ogni veicolo. I documenti vengono sovente confrontati tra loro alla ricerca della verità.

Per l'ASI ogni veicolo è importante, sia esso un esemplare unico - che richiede un esame attento e molto documentato - o un modello molto diffuso, che potrebbe essere stato oggetto di modifiche e aggiornamenti, in alcuni casi poco pertinenti con la storia. Il confronto con i proprietari consente di migliorare e valorizzare ogni veicolo e renderlo una testimonianza fedele della storia.

**Roberto Valentini**



Per Te



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

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

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

La garanzia del mese

### TUTELA LEGALE

Essenziale per tutelare le tue ragioni in qualsiasi incidente, utilissima anche in caso di controversie riguardanti il valore del tuo mezzo nella malaugurata ipotesi di un danno occorsogli.

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](http://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](http://www.pertesicuro.com)

# AMARE, CONDIVIDERE, COMUNICARE



Le tre parole contenute nel titolo di questa lettera descrivono l'essenza del nostro mondo di passione. Noi amiamo i veicoli storici, siamo felici di vederli, di toccarli, di restaurarli, di curarli, di conoscerne la storia, di dedicare a loro tutto il tempo libero che riusciamo a strappare al nostro lavoro e alle nostre famiglie. Facciamo spesso grandi sacrifici per realizzare i nostri sogni ma tutto questo non ci pesa. Le soddisfazioni che traiamo dal coltivare la nostra passione sono enormi e ci ripagano di qualsiasi sforzo fatto.

Tutto ciò però non basta. I momenti più belli, i più intensi, sono quelli in cui condividiamo con gli altri questa nostra passione, in cui la narriamo, in cui cerchiamo di trasferirla, in cui un sorriso, una stretta di mano, un abbraccio, ci permettono di sentirci parte di una comunità. Tutto questo ci regala un senso di appartenenza che entra nel nostro DNA e di cui andiamo fieri. Ci sentiamo parte della grande famiglia di appassionati del motorismo storico e della nostra Federazione. È una sensazione che ci coinvolge a 360 gradi e che diventa parte di noi. Sono romantico? No, ho descritto le cose esattamente come le vivo io e come sono certo le vivano tantissimi di noi.

Perché vi scrivo tutto questo? Perché la pandemia ci ha segnato profondamente. Perché, forse, prima dell'emergenza sanitaria, per molti di noi tutto era più scontato e non avevamo messo a fuoco fino in fondo o compreso appieno la ricchezza, la valenza storica, culturale ma anche personale e sociale del nostro mondo di passione. Perché questa contingenza ci ha profondamente ferito, ci ha fatto perdere persone care che piangiamo, ma ci ha resi anche più consapevoli.

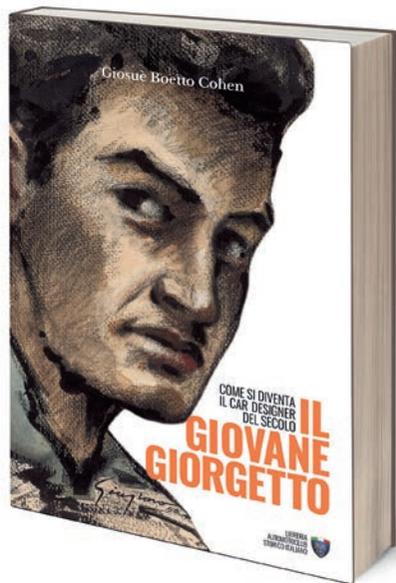
Amare, condividere, comunicare. Avere la possibilità di farlo fino in fondo con correttezza e trasparenza. Questo ci rende ricchi. Non c'è schermo che tenga, non c'è videoconferenza, webinar o tutorial che possa sostituire la ricchezza e l'intensità del rapporto umano che è parte inscindibile del nostro mondo. I veicoli storici, come le persone, hanno un profumo, trasferiscono sensazioni ed emozioni che uno schermo non ti potrà mai far percepire.

Ci siamo dovuti adattare velocemente alle limitazioni imposte dalla pandemia e abbiamo organizzato Assemblee, riunioni, eventi e tantissime altre attività da remoto. Ci siamo riusciti. Aver familiarizzato con questi strumenti tecnologici è un bagaglio prezioso che ci sarà utilissimo per sviluppare il futuro.

Vista l'attuale evoluzione del quadro pandemico abbiamo dovuto programmare anche l'Assemblea del 2021, che si svolgerà il 22 maggio, in teleconferenza. Il nostro momento annuale di condivisione sarà quindi nuovamente virtuale e non "fisico". Al momento non abbiamo nessuna alternativa. Il mio, il nostro sguardo è però ormai già rivolto al dopo, ad una ripartenza che non sentiamo lontana. Scaldiamo i motori!

*Presidente Automotoclub Storico Italiano*

A handwritten signature in black ink, which reads "Alberto Scuro". The signature is fluid and cursive, written in a professional style.



### IL GIOVANE GIORGETTO

## Come si diventa il Car Designer del Secolo

**NOVITÀ**

€ 24,00

**Giosuè Boetto Cohen**

Pag. 312 - F.to 14x21,5 cm - Cop. cartonata e sovraccoperta - 83 fotografie a colori, in b/n e disegni di Giorgetto Giugiaro - Ricca appendice di documenti originali, molti inediti.

La storia di Giorgetto Giugiaro, il “Car Designer del Secolo”, diventa un romanzo. Per la gioia degli appassionati di automobili, ma non solo. Perché l'avventura del “giovane Giorgetto” ha qualcosa dei grandi racconti ottocenteschi, delle saghe famigliari, delle scalate dei ragazzi venuti dal nulla, che da sempre ci affasciano.

Le vicende si aprono nel Piemonte d’inizio ‘900, quando gli italiani, a milioni, lasciavano il loro Paese. Anche il nonno Giugiaro è a Parigi a sbarcare il lunario. Quando entra in scena, il futuro papà della Golf, della Panda, della Delta e di altre trecento automobili - di cui almeno una è entrata anche in casa nostra - sembra destinato a seguire le orme degli avi, pittori e decoratori. Ma Giorgetto accetta anche i consigli del padre, si tuffa nel mondo della tecnica. E allora addio monti e buongiorno città. La provincia è una scatola chiusa, Torino non è da bere, ma da sudare. Non c'è una scuola, ma due, i maestri sono grandissimi, ma qualcuno lo si incontrerà per caso. E poi gli uomini e le occasioni del destino, la scalata al

mondo che già domina e quello che dominerà: Arese e Corso Marconi, Wolfsburg e Monaco, Tokyo e Seoul. Il viaggio di Giorgetto ha buoni compagni di strada, che animano i capitoli del libro. Nuccio Bertone, Giuseppe Lurani, Rudolf Hruska, Gianni e Umberto Agnelli, Carlo De Benedetti, Vittorio Ghidella, Ferdinand Piëch sono solo alcuni dei grandi timonieri che entrano in prima persona nel racconto. E poi la scoperta dell'Oriente, una rivoluzione tecnologica e culturale a cui nessuno, in Europa, allora prestava attenzione.

La storia del successo di Giugiaro è modernissima e antica, una lezione da cui giovani e meno giovani, creativi di ogni campo possono trarre ispirazione...



**Giosuè Boetto Cohen** - Nato a Milano, giornalista, è stato conduttore di molti programmi culturali della Rai. Scrive sul Corriere della Sera, Ruoteclassiche e Autoitaliana. È autore di mostre e installazioni per alcuni dei maggiori Musei Nazionali, tra cui il Mauto di Torino. Ha iniziato a collaborare nel 1977 al “Giornale” di Indro Montanelli. Entrato a Rai Uno nell’87 è stato, per un decennio, autore e regista de “La storia siamo noi”. Con il film d’animazione 3D “Apa l’Etrusco” (per Genus Bononiae e il Museo Nazionale di Villa Giulia) ha vinto il premio UNESCO al Festival del Cinema di Montreal del 2012. Ha pubblicato *Intervista con Oriana* (Rizzoli 2011), *L’arte di sfidare il tempo* (Rizzoli 2017), *L’americano* (ASI 2018), *Musei Italiani e Musei Europei dell’automobile* (Editoriale Domus 2019).

## FIAT PANDA - L'intramontabile

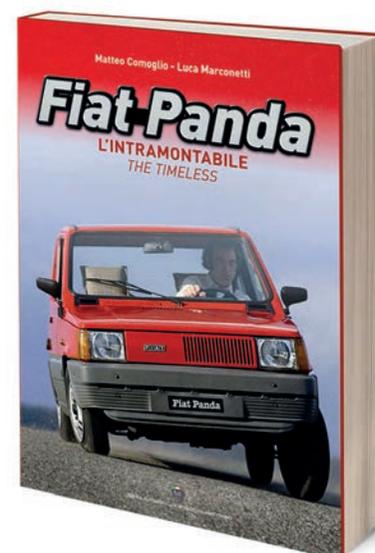
€ 40,00

**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 progettore, 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.



## L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017

Giosuè Boetto Cohen

Pag. 328 - Formato 23x29,7 mm. Copertina brossurata con alette.

Testi in italiano e in inglese

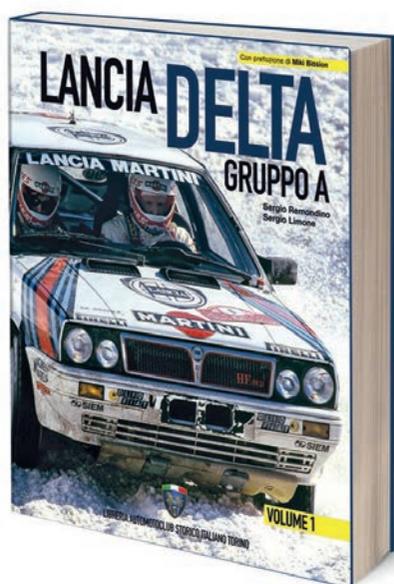
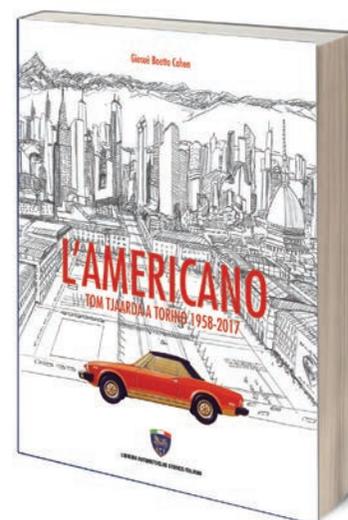
"L'Americano", la storia di Tom Tjaarda a Torino, non è solo quella delle sue bellissime automobili. Appartiene al genere delle avventure dei ragazzi coraggiosi.

Quelli che attraversano gli oceani, si buttano a capofitto, colgono al volo le occasioni della vita. Riescono ad arrivare dove vogliono e a fare i conti con pensieri profondi.

Di questi giovani la letteratura è piena, alcuni sono diventati protagonisti di fantastici romanzi. Questa biografia "romanzata" attraversa metà del XX Secolo. Tjaarda incrocia compagni di viaggio straordinari: da Luigi Segre a Battista e Sergio Pininfarina, da Renzo Carli a Franco Martinengo, a Giorgetto Giugiaro e, naturalmente, Alejandro De Tomaso. Automobili, uomini e tutta un'epoca ormai scomparsa. Un modo nuovo di raccontare la storia.

Dallo stesso autore  
de "IL GIOVANE GIORGETTO"

~~€ 48,00~~  
€ 40,80



## LANCIA DELTA - Gruppo A - Volume 1

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.

SECONDA RISTAMPA

€ 49,00

## WOOLER

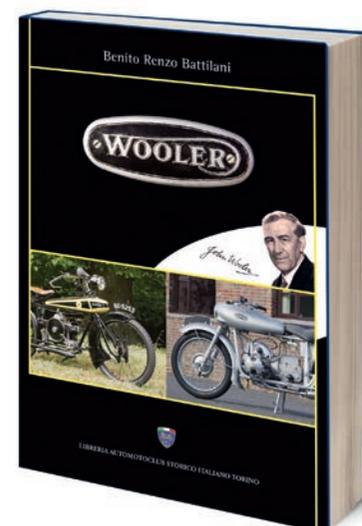
Benito Renzo Battilani

Pag. 232 - Formato 21x29,7 cm - Copertina cartonata.

Su questa azienda e sul suo geniale fondatore, Jonathan Wooler, sono reperibili notizie frammentarie e spesso disorganiche. In questo libro l'autore, Benito Renzo Battilani, ha raccolto e strutturato tutto il materiale che è stato possibile rinvenire, con l'esclusivo intento di esprimere un riconoscimento ad un uomo che ha contribuito alla storia del motociclismo.

Sperimentatore e titolare di molti brevetti, Wooler ha realizzato moto non convenzionali per concezione e soluzioni tecniche, illustrate nel volume con cataloghi e foto d'epoca. Tra le loro particolarità si segnala la facilità d'uso e manutenzione dal momento che con una sola chiave si allentavano i 2 tipi di dado-bullone con cui erano realizzate. L'inconfondibile forma del serbatoio, abbinata al colore giallo, avevano portato la rivista Motor Cycling a coniare il soprannome di "Banana Volante"

~~€ 22,00~~ € 18,70





**ASIPRESS**

NOTIZIARIO UFFICIALE  
DELL'AUTOMOTOCUB  
STORICO ITALIANO

Per tutte le informazioni ASI consultare il sito internet: [www.asifed.it](http://www.asifed.it)

# L'ASSEMBLEA 2021 SI TERRÀ IN REMOTO SABATO 22 MAGGIO

L'emergenza sanitaria impone che anche l'assemblea dei Delegati per approvare il bilancio consuntivo 2020 e il bilancio preventivo 2021 venga tenuta attraverso il web con gli strumenti già collaudati per quella precedente, che si era svolta il 10 ottobre 2020.

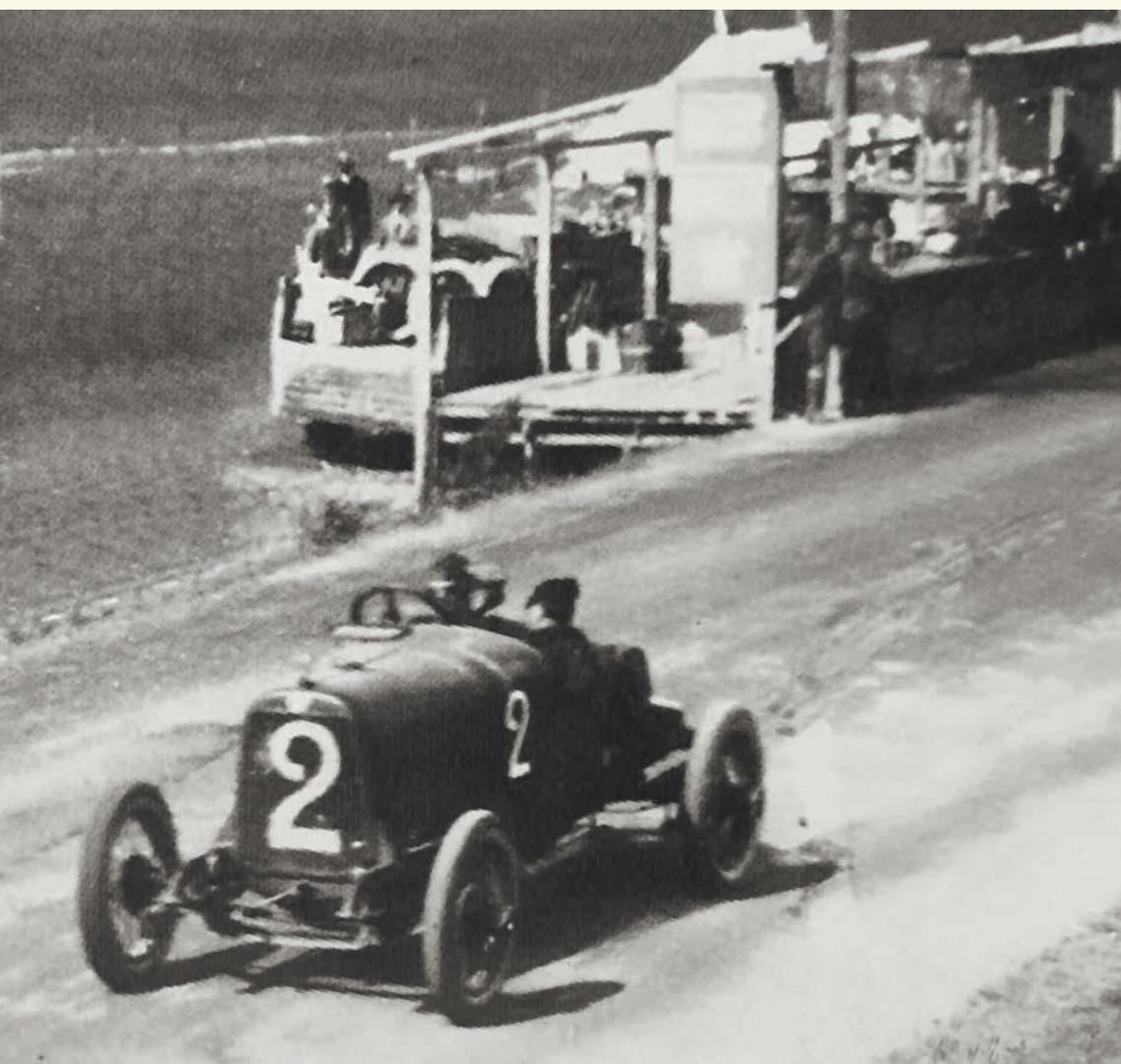
Anche quest'anno sarà possibile esprimere il proprio voto attraverso gli strumenti tecnologici già sperimentati e l'assemblea sarà comunque l'occasione per conoscere i programmi futuri e le attività svolte dalle Commissioni dell'ASI.

Il presidente, Alberto Scuro relazionerà sul bilancio e sui progetti dell'ente.



## I 100 ANNI DEL GRAN PREMIO D'ITALIA

A SETTEMBRE I FESTEGGIAMENTI DELL'ANNIVERSARIO



Il Gran Premio d'Italia compie 100 anni dalla sua prima edizione, disputata nel 1921 sul circuito di Brescia-Montichiari. L'Automotoclub Storico Italiano presenta il grande evento del centenario, che coincide con la tradizionale "Rievocazione Storica del Circuito Internazionale Brescia-Montichiari" organizzata dall'Historic Racing Club Fascia d'Oro. L'evento si svolgerà dal 16 al 19 settembre 2021 sulle stesse strade che ripercorrono quell'antico tracciato, teatro del primo "Gran Premio d'Italia" disputato il 4 settembre 1921. Si trattò di una manifestazione davvero epocale poiché, oltre alle competizioni delle automobili, si svolsero anche lo spettacolare Gran Premio per gli aeroplani ed il Gran Premio delle Nazioni per le motociclette. Per celebrare al meglio il centenario del primo Gran Premio d'Italia, ASI e HRC - con il patrocinio della FIVA, Federazione Internazionale Vehicules Anciens e con la collaborazione del Comune di Montichiari - hanno sviluppato un progetto grazie al quale auto, moto e velivoli storici faranno rivivere le emozioni dei pionieri. La manifestazione, infatti, prevede la partecipazione di auto e moto sportive e da competizione costruite dalle origini fino al 1939 e di biplani e altri aerei storici che si esibiranno nei cieli di Brescia grazie al contributo dell'Historical Aircraft Group. Non mancheranno, inoltre, momenti culturali come conferenze a tema e approfondimenti storici.



# “IL CORAGGIO DI ANDARE OLTRE”

L'ANTEPRIMA DEL DOCUFILM INDIPENDENTE REALIZZATO PER CELEBRARE I 100 ANNI DELLA MOTO GUZZI

Lunedì 15 marzo, nel giorno esatto dell'anniversario dei 100 anni della Moto Guzzi, l'Automotoclub Storico Italiano ha presentato l'anteprima del docufilm intitolato “Il coraggio di andare oltre”. Un progetto indipendente ideato dagli appassionati Massimo Zavaglia e Bruno Nava, prodotto da Alboran e patrocinato dal Comune di Milano, svelato nel corso di una diretta streaming sui canali web di ASI.

“Il coraggio di andare oltre” (scritto da Laura Motta e diretto da Maurizio Pavone) è il racconto della vita dei tre uomini che hanno dato origine al mito della Moto Guzzi: Giorgio Parodi, Carlo Guzzi e Giovanni Ravelli. È la storia di un legame fraterno dal quale è nato, negli anni difficili del primo dopoguerra, un progetto divenuto realtà imprenditoriale di successo, che ha scritto pagine importanti della storia motociclistica italiana e mondiale. Moto Guzzi non è solo un marchio che identifica motociclette belle, veloci, tecnicamente all'avanguardia e protagoniste di vittorie sportive memorabili. È l'espressione della storia umana e professionale di chi ha reso possibile la realizzazione di un obiettivo comune agli uomini che hanno associato il proprio nome a quello dell'azienda di Mandello del Lario. È questa la forza del messaggio trasmesso da “Il coraggio di andare oltre”: un'avventura densa di emozioni e dettagli che forse non tutti conoscono, raccontata attraverso preziose testimonianze dei veri protagonisti. I nipoti dei fondatori, i figli degli ex dipendenti, i giornalisti e gli storici del marchio. “Il coraggio di andare oltre” ha poi nobili finalità sociali e solidali. Tutti i proventi derivanti dalla distribuzione del docufilm saranno devoluti in beneficenza all'Associazione Le Vele Onlus di Pioltello (MI), impegnata nell'accoglienza e nel sostegno dei nuclei familiari più fragili per tutelare il benessere dei figli.



## CLASSICA & ACCESSIBILE

IN TRASFORMAZIONE LA LANCIA FULVIA COUPÉ 1.3 S

È presso l'officina Giudosimplex di Roma la Lancia Fulvia Coupé 1.3 S del 1971 di proprietà dell'ASI per la trasformazione in vettura utilizzabile dai disabili.

“Classica & Accessibile” è il progetto varato da ASI Solidale che prevede la trasformazione di vetture storiche - già di proprietà ASI - dotandole di comandi Guidosimplex per l'utilizzo da parte di persone diversamente abili. Questa prima vettura sarà pronta entro la fine di aprile. Le vetture trasformate saranno messe a disposizione dei Club Federati in modo che possano nascere iniziative locali per coinvolgere i disabili e renderli protagonisti del nostro grande mondo di passione, per un motorismo storico sempre più inclusivo e solidale. Le auto dotate di comandi Guidosimplex (acceleratore e freno manuali, frizione automatica) saranno distribuite al nord, al centro e al sud Italia in modo da semplificare la logistica e la consegna ai Club che ne faranno richiesta. Per fare richiesta delle auto i Club devono inviare una email a [asisolidale@asifed.it](mailto:asisolidale@asifed.it) facendo riferimento a “Classica & Accessibile” indicando i dettagli dell'iniziativa. A fine anno verrà stilata una classifica nazionale a punti (ogni km percorso dall'equipaggio varrà 1 punto) e le premiazioni saranno a Padova, durante il salone “Auto e Moto d'Epoca in programma dal 21 al 24 ottobre 2021.





# NUOVO CALENDARIO PER IL CIRCUITO TRICOLORE

L'emergenza sanitaria condiziona anche il calendario degli eventi, per i quali l'ASI ha previsto uno specifico protocollo anti-COVID. Confidando però in un miglioramento della situazione, si sta delineando il calendario degli eventi che fanno parte del Circuito Tricolore.



Vista la grande presenza di pubblico - nell'ultima edizione del 2019 si sono contate oltre 40.000 persone - il GP di Bari si sposta nel mese di ottobre. Ad aprire la serie è così il Giro di Sicilia, in programma dall'8 al 13 giugno, caratterizzato dai suggestivi panorami dell'isola e dalle tante suggestioni culturali. Suggestioni culturali in evidenza dal 18 al 20 giugno nella Coppa della Perugina, che anticipa di una settimana La Leggenda di Bassano (24-27 giugno), dove sono le vetture sport a regalare spettacolo ed emozioni lungo un impegnativo tracciato dolomitico. A luglio si tiene Il Circuito di Avezzano: anche questo evento attrae numerosi modelli sportivi di tutte le epoche. I sidecar entrano in scena dal 30 luglio al 1° agosto a La Spezia, in occasione del tradizionale Palio del Golfo, abbinato ad un importante evento marinaro. Le moto sono impegnate il 28 e 29 agosto nel Circuito del Chienti e Potenza. Mantiene la sua data originale la Settimana Motoristica Bresciana, che mette in evidenza i veicoli più antichi dal 3 al 5 settembre. Cambia completamente la sua data la Vernasca Silver Flag, che abbandona la sua collocazione tradizionale dell'ultimo fine settimana di giugno, per proporsi dal 10 al 12 settembre con la sua formula che vede le auto da competizione affrontare la cronoscalata famosa negli anni Sessanta. La versione motociclistica del Giro di Sicilia è in programma dal 30 settembre al 3 ottobre, mentre il GP di Bari chiude la stagione con l'evento in programma dall'8 al 10 ottobre.

## I NOSTRI LUTTI

### L'ASI E IL CHC - COLLECTORS HISTORIC CARCLUB DI CESENA PIANGONO ALBERTO GHINI



Domenica 28 Febbraio scorso, Alberto Ghini, Presidente del Collectors Historic Carclub di Cesena ci ha lasciati, colpito dal terribile COVID che lo ha aggredito in modo violento e implacabile.

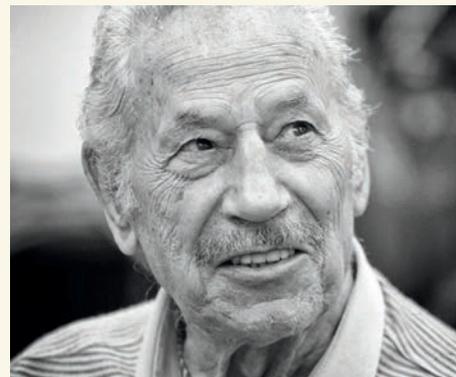
Alberto Ghini era un nome noto nel mondo del motorismo storico, da sempre iscritto all'ASI, la sua tessera ha il numero 676; componente della Commissione Nazionale Manifestazioni Auto, era stato Presidente del CRAME di Imola per due mandati, dalla fine degli anni novanta fino al 2004, anno in cui poi fondava a Cesena il Collectors Historic Carclub, Club che si è distinto in più occasioni per l'alto livello delle manifestazioni organizzate dal presidente, che personalmente redigeva a mano i radar delle manifestazioni, collezionati da tanti, che erano corredati dai suggerimenti forniti dall'immane Pantera Rosa, sua mascotte. Profondo

conoscitore e amante del marchio Alfa Romeo, aveva una sua personale collezione di cui andava molto fiero. Il Presidente Alberto Ghini è stato un punto di riferimento per tutti gli appassionati di motorismo storico, sia per la sua grande competenza che per la gentilezza e l'assoluta disponibilità che riservava a chiunque si rivolgesse a lui; ha lasciato un segno indelebile in tutti coloro che lo hanno conosciuto.

Il CHC è grato per tutto ciò che Alberto Ghini ha fatto e per la sua dedizione al Club: tutti i soci hanno perduto un amico carissimo e un Presidente capace e molto amato. L'Automotoclub Storico Italiano rimpiange un amico e un grande e prezioso collaboratore e porge le più sentite condoglianze alla moglie Emanuela, che ricordiamo sempre al suo fianco.

### ADDIO A GIAN CARLO GUERRA MAESTRO BATTILASTRA

Il 17 febbraio scorso è scomparso Gian Carlo Guerra, uno dei battilastri artisti di ModenArt. Entrato nel 1958 in Carrozzeria Scaglietti, Guerra ha plasmato con le sue mani le lamie che hanno vestito alcune tra le più belle automobili mai costruite, a partire dalla Ferrari 250 GTO. Dal 1971 ha proseguito la sua opera alla Lamborghini e in questi ultimissimi anni è stata l'anima del progetto ModernArt insieme ai "vecchi" colleghi Afro Gibellini, Oriello Leonardi e Fernando Baccarini. Buon viaggio Maestro.





# CIRCUITO TRICOLORE



**GIRO DI SICILIA**  
**8-13 GIUGNO**



**COPPA DELLA  
PERUGINA**  
**18-20 GIUGNO**



**LEGGENDA  
DI BASSANO**  
**24-27 GIUGNO**



**CIRCUITO  
DI AVEZZANO**  
**2-4 LUGLIO**



**PALIO DEL GOLFO  
E SIDECAR**  
**30 LUGLIO - 1 AGOSTO**



**CIRCUITO DEL CHIANTI  
E POTENZA**  
**28-29 AGOSTO**



**SETTIMANA  
MOTORISTICA  
BRESCIANA**  
**3-5 SETTEMBRE**



**VERNASCA  
SILVER FLAG**  
**10-12 SETTEMBRE**



**GIRO  
MOTOCICLISTICO  
DI SICILIA**  
**30 SETTEMBRE-3 OTTOBRE**



**GRAN PREMIO  
DI BARI**  
**8-10 OTTOBRE**

*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](http://www.asifed.it)

## IL GIOVANE GIORGETTO, ROMANZO SUL GRANDE DESIGNER

GIOSUÈ BOETTO COHEN HA RACCOLTO LE CONFIDENZE DI GIORGETTO GIUGIARO, TRASFORMANDOLE IN UN BEL ROMANZO CHE CI FA CONOSCERE GLI ASPETTI INTIMI E SCONOSCIUTI DI UN GRANDE DESIGNER CHE HA SAPUTO CONIUGARE LE SUE RADICI DI ARTISTA CON IL MONDO INDUSTRIALE

di Roberto Valentini

Libreria Automotoclub Storico Italiano ha presentato il volume "Il giovane Giorgetto", un romanzo nel quale Giosué Boetto Cohen riesce a farsi raccontare da Giorgetto Giugiaro gli aspetti più intimi e meno conosciuti della sua vita. Proprio da questa narrazione, stimolata da domande sempre più profonde e circostanziate, nasce quello che si può definire un vero e proprio romanzo, con una trama che può apparire scontata, ma che il lettore scoprirà diversa da come l'aveva immaginata.

Abbiamo chiesto a Giosué Boetto Cohen di raccontarci il lavoro che ha portato alla realizzazione di quest'opera, edita da ASI Service. "Il giovane Giorgetto": a cominciare dal titolo, un modo piuttosto originale per raccontare la storia di un designer...

"A Giugiaro sono state dedicate splendide monografie, volumi prestigiosi, migliaia di interviste e articoli in tutto il mondo. Non ho voluto aggiungere un altro monumento. Mentre la sua storia umana e professionale, dagli albori al successo, trasformata in un romanzo biografico, penso possa essere affascinante per chiunque".

**Però romanzare la vita di un uomo vivo e vegeto, e poi così famoso, non è una scelta facile.**

"Per nulla. Ci ho pensato a lungo e Giugiaro stesso, abituato a un genere di ritratti, all'inizio aveva qualche dubbio. Credo di averlo convinto spiegandogli che la sua vicenda, inclusa quella dei suoi avi, a cui lui ha molto guardato, era perfetta pur un racconto destinato ai ragazzi. Che oggi vivono in un tempo completamente diverso, in uno scenario di competizione e saturazione crescenti, e che proprio per questo hanno bisogno di ispirazione".

**E a quel punto come ha impostato il suo lavoro?**

"Avevo raccolto, in molti anni di interviste e documentari per la tv, gran parte del lato "tecnico" della trama. Quello che mancava erano le persone, le emozioni, i pensieri profondi. Che Giugiaro, credo anche un po' per carattere, non è molto abituato a mettere sul tavolo. Le ore di colloqui sono state molte, di persona e poi al telefono, quando la pandemia ci ha impedito di vederci. E questo ha reso ancor più difficile parlare di cose intime".

**Ma alla fine mi pare che ci siate riusciti. Il libro ha molte parti personali ed emozionanti.**

"Sono tra quelle che hanno un valore certo per i ragazzi di oggi. Delle riflessioni sulla vita che valgono sia che uno voglia fare il designer, il restauratore o l'agricoltore a chilometri zero. Cito un esempio: la relazione tra padre e figlio. Una attenzione umana, un saper parlare e ascoltare reciprocamente, che per lui è stata di speciale valore. E la sua attenzione valeva anche per i nonni".

**Un altro esempio.**

"Il suo studiare ciò che amava istintivamente, e ciò che sentiva meno, ma poteva servire in prospettiva. Tutto questo con una abnegazione e una umiltà che oggi sembrano introvabili.

Ma le "piccole lezioni" sono veramente tante. Da come si affronta un colloquio di lavoro a come si sceglie il socio di una vita. A come si guarda là dove gli altri non guardano ancora".



Giorgetto Giugiaro insieme all'autore, Giosué Boetto Cohen.

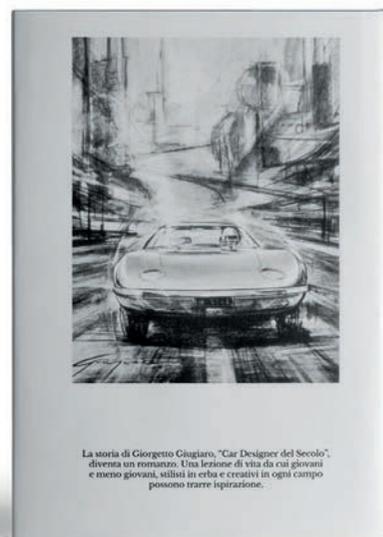
### IL GIOVANE GIORGETTO Come si diventa il Car Designer del Secolo

di Giosué Boetto Cohen  
14 x 21,5 cm  
312 pagine, copertina cartonata e sovraccoperta

83 fotografie a colori, in b/n e disegni di Giorgetto Giugiaro

Ricca appendice di documenti originali, molti inediti

€ 24,00



**Raccontare l'epopea di un ragazzo in gamba è una scelta vincente. Però il "giovane Giorgetto" ha fatto tanto anche da meno giovane...**

*"Sì, ma la storia degli uomini, anche dei fuoriclasse, rischia di ripetersi. E certi traguardi sono veramente dei punti di arrivo assoluti. Quindi penso che dopo aver raccontato la Delta, o la Panda, dopo aver visto Giorgetto che compie quarant'anni, veramente non restasse così tanto da dire, nella forma di romanzo. Sicuramente niente da dimostrare".*

**Certi momenti chiave della sua carriera, avvenuti dopo, li avete anticipati collegandoli ad altri...**

*"Proprio così. Non si poteva non rivivere il momento della cessione dell'Italdesign alla Volkswagen, o alcune vetture di particolare significato, come la Bugatti o la Brera, nate in anni recenti. Quindi, quando la storia lo ha consentito - per esempio al momento dell'incontro con Ferdinand Piëch - ho fatto una fuga in avanti. Per poi riprendere il filo".*

**Qual è l'aspetto professionale che le sembra emergere meglio nel libro, quello che è stato messo in evidenza o che era magari meno noto?**

*"Ce ne sono diversi. Credo che il rapporto tra Giugiaro e l'Oriente, il suo aver guardato con tanto anticipo a Giappone e Corea, emerga bene: alcuni personaggi, le situazioni, la sorpresa di quel mondo sconosciuto e snobbato in Europa, negli anni '60 e '70. Anche la storia dell'Alfasud,*

*decisiva per il lancio della Italdesign, mi sembra molto godibile: ho avuto accesso all'archivio privato dell'ingegner Hruska e i documenti originali, gli appunti, l'epistolario sono emozionati. E prima, naturalmente, il grande salto, certi momenti dell'incontro con Bertone".*

**Come è riuscito a trasformare questi fatti reali in un romanzo?**

*"I fatti reali sono lo scheletro di un libro del genere. Guai a commettere errori. Però le situazioni, i dialoghi, il flusso delle emozioni lasciano spazio al narratore. E questo che ci cala al centro della storia e ci avvicina ai protagonisti. L'importante, come sempre, è che tutto abbia un senso, sia plausibile e naturalmente piaccia".*

**Anche due dei suoi libri precedenti - "L'Americano" dedicato a Tom Tjaarda (ed. ASI) e "L'arte di sfidare il tempo", sulla famiglia di orologiai Eberhard - erano delle biografie romanzate. È un metodo che le piace particolarmente? Troveremo altri car-designer raccontati in questo modo in futuro?**

*"Partire da una storia vera ed aggiungervi un ricco contorno per aiutare il pubblico a goderne è un bell'esercizio per chi scrive e ha una sua utilità. Credo che gli spunti per continuare, con grandi figure del passato, siano infiniti. Certo, aver avuto Giugiaro come interlocutore in carne ed ossa non è stata cosa da poco; ma mi pare che l'eccezione confermi la bontà della regola".*



Il designer con alcune sue realizzazioni. Un disegno di Giugiaro che narra un episodio della sua vita, chi i lettori troveranno nel suo romanzo. Sotto, Giugiaro con la Tapiro Italdesign. Una foto di famiglia che lo ritrae insieme al cugino Giuliano Molineri.

**UNA "PRIMA" PER ASI SERVICE**

"Il giovane Giorgetto" è un libro che esce dagli schemi classici che hanno finora caratterizzato la produzione di ASI Service, la casa editrice di Asi. Non si tratta di un saggio, come la maggior parte delle pubblicazioni finora prodotte, ma di un vero e proprio romanzo, del quale assume anche la veste grafica e le dimensioni.

*"In quanto romanzo «Il giovane Giorgetto» può ambire a traguardi importanti" - come ci spiega Stefano Chiminelli, AD di ASI Service - proseguendo il nuovo corso editoriale di ASI, con questa opera intendiamo raggiungere una platea di lettori molto più ampia che possa conoscere questa bellissima storia, tutta Italiana, magistralmente raccontata da Giosuè Boetto Cohen, fatta di sacrificio, lavoro e successo internazionale".*

*"Con questo libro siamo in corsa per il Premio Bancarella Sport, uno dei concorsi letterari più prestigiosi", conclude Chiminelli.*



# TUTTI I GIOVEDÌ

## ALLE ORE 21.00 IN DIRETTA STREAMING!



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

[www.asifed.it](http://www.asifed.it)  
[www.youtube.com/user/asifed](http://www.youtube.com/user/asifed)  
[facebook.com/automotoclubstoricoitaliano](https://facebook.com/automotoclubstoricoitaliano)

### GLI APPUNTAMENTI DI APRILE E MAGGIO

1 aprile ore 21.00

Guerra e pace: aerei e moto 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*

6 maggio ore 21.00

Il restauro: approccio e filosofia  
*con Lorenzo Morello, Luca Manneschi e  
Francesco Gherardini*

13 maggio ore 21.00

Caracciola e Rosemeyer: rivali in pista  
*con Rino Rao e Luca Manneschi*

20 maggio ore 21.00

Giovanni Michelotti: designer senza tempo  
*con Edgardo Michelotti, Diego Ottina e  
Alfredo Zanellato Vignale*

27 maggio ore 21.00

1921-2021: cento anni di Gran Premio d'Italia  
*con Luca Manneschi, Rino Rao e  
Claudio Tovaglieri*

## PASSIONE GIOVANE PER LA SPIDER ALFA ROMEO

La Passione per le auto d'epoca ha sempre vissuto in me sin da bambino grazie all'amore trasmessomi da papà, appassionato del marchio Alfa Romeo. Della mia infanzia ricordo un Nicolò piccolo seduto al volante della storica che avevamo in casa: una Alfa Romeo Gt Junior biancospino che non dimenticherò. Da qualche anno la Gt Junior 1300 e il suo bialbero non ci sono più, ma la passione è rimasta e l'ho sempre coltivata.

Dovevo fare qualcosa anche di piccolo per riportare un Biscione storico in garage e dopo qualche ricerca e giornate a sfogliare i vecchi Quadrifoglio, il 12 maggio del 2020, poche settimane dopo il lockdown mi sono regalato per i miei 21 anni una Alfa Romeo Spider 1.6 a Carburatori del 1990. Ricordo il giorno dell'acquisto: troppe emozioni che spero in futuro di raccontare alle nuove generazioni di Trazzi in famiglia!

Dopo qualche chiamata alla proprietaria sullo stato della vettura e un paio di fotografie arrivò il grande giorno. Una giornata di sole con le strade vuote in piena montagna! L'auto si trovava a Pozza di Fassa e così da Verona siamo partiti con la voglia di tornare a casa e raccontare alla famiglia un piccolo gesto che avevo fatto. Quando l'auto è arrivata a casa ho agitato le braccia! Ero Felice! Un Rombo unico in piena accelerazione quello del bialbero! Una Spider rosso Alfa a carburatori finalmente in garage.

Dopo qualche intervento legato alla meccanica e carrozzeria è diventata la mia "amante" segreta. Il rumore metallico della chiusura della porta, il clack dei ganci della capote manuale che abbasso nella bella stagione e il volantone enorme che finisce sulle gambe sono solo poche cose che la rendono unica. È una Spider abbastanza giovane e fruibile ma sotto le linee degli ultimi ritocchi e arrotondamenti di Pininfarina si ritrova una Osso di Seppia del 1966 anche come motore.

Mi affascina guidarla sulle colline della Valpolicella guardando le gobbe del cofano, ascoltando il ruggito del motore e inserendo nella radio una cassetta di Barry White con Let the Music Play!

Nicolò Trazzi



Ringraziamo il giovane Nicolò per aver condiviso queste emozioni e le sensazioni che solo un'auto d'epoca può dare. Incoraggiamo altre ragazze e ragazzi a inviarci le loro esperienze.

### SPECIAL PROJECTS



**MK 2 ORIGINALE**



SS1 1935 2700cc 6 Cyl.  
esemplare unico



SS1 COUPE' 1933  
2000cc 6 Cyl.

**WORKSHOP**

## JAGUAR & ASTON

Jaguar-aston.com



**E-TYPE FLAT FLOOR 1961**  
PETER LINDNER



**XK 120 SE 1954**



**BENTLEY CONTINENTAL**  
ABBOTT 1 di 14

**[www.jaguar-aston.com](http://www.jaguar-aston.com)**

info@jaguar-aston.com - Verona - Italia - cell. 348 3527978

# JEEP, TANTE NOVITÀ

## WRANGLER 4XE: PRONTA AL DEBUTTO CON LA FIRST EDITION

Visto il grande successo del pre-booking dedicato alla Jeep Wrangler 4xe First Edition, il marchio Jeep dà il via all'ordinabilità vera e propria della vettura. La "First Edition" è la versione più completa della gamma Wrangler 4xe: di serie set con soluzioni di ricarica - easyWallbox per la ricarica domestica e cavo Mode 3 per la ricarica pubblica - e un pacchetto completo per la cura della vettura offerto da Mopar (organizer per vano carico, telo coprivettura, estensione della garanzia a cinque anni, 2 tagliandi compresi). Esteriormente la versione lancio della Wrangler presenta dettagli in Granite Crystal, cerchi da 18", fari ad alta visibilità Full LED e cover rigida per la ruota di scorta. L'abitacolo offre sedili e plancia in pelle nera con impunture tungsteno. Eroga una potenza di 380 CV, grazie alla combinazione di due motogeneratori elettrici, un pacco batteria ad alta tensione, un motore turbocompresso a benzina da 2,0 litri e la collaudata trasmissione automatica TorqueFlite a otto marce. Inoltre, il sofisticato sistema di propulsione ibrido plug-in consente, in modalità full-electric, di viaggiare a zero emissioni e

con un'autonomia fino a 50 km. Al tempo stesso, la disponibilità istantanea di coppia e le migliori performance garantite dalla combinazione tra le due propulsioni rendono quella che è una delle regine dell'off-road ancora più performante e inarrestabile sullo sterrato. Ed è proprio qui che la nuova Wrangler plug-in hybrid può viaggiare a quattro ruote motrici in modalità 100% elettrica, garantendo prestazioni off-road di riferimento godendosi il silenzio della natura.

La dotazione tecnologica di serie comprende il sistema Uconnect NAV con touchscreen da 8,4 pollici, integrazione smartphone con Apple CarPlay e Android Auto, quadro strumenti con nuovo display TFT da 7 pollici e impianto audio Alpine a nove altoparlanti e subwoofer. Sul fronte della sicurezza tutti i sistemi ADAS più evoluti. Con tre livree disponibili, Black, Granite Crystal e Bright White, e tre nuove modalità per la guida elettrificata (Hybrid, Full Electric, E-save), la nuova Jeep Wrangler 4xe First Edition anticipa l'arrivo della gamma completa Wrangler 4xe prevista entro la prossima estate.



## WAGONEER E GRAND WAGONEER, UN NOME STORICO PER IL NUOVO MAXI-SUV

Sono stati presentati negli USA i nuovi maxi-suv di Jeep che prendono in prestito un nome storico ed evocativo, quello del "fuoristrada da viaggio" (appunto, antesignano dei SUV) presentato nel 1962 e rimasto in listino come uno dei modelli più apprezzati della casa fino al 1983. Le due versioni della nuova vettura, pur avendo le stesse dimensioni, adottano le due denominazioni Wagoneer e Grand Wagoneer: sono in realtà due allestimenti, entrambi molto lussuosi e confortevoli ma il secondo con contenuti, rifiniture ed elementi di carrozzeria esclusivi, per competere nel mercato delle SUV Top di gamma come BMW X7, Mercedes GLS e Bentley Bentayga. I due nascono sulla piattaforma condivisa col pick-up Ram 1500 ma godono di una impostazione più automobilistica, con sospensioni posteriori multi-link e telaio body-on-frame progettato per utilizzare acciaio ad alta resistenza. Sotto il cofano due V8, uno di

5,7 litri da 397 CV e uno di 6,4 litri da 478 CV a benzina. Oltre alla trazione posteriore, è possibile scegliere tra due sistemi di trazione integrale. Inoltre, sono disponibili cinque modalità di guida, con il sistema Quadra-Trac II che offre un differenziale a slittamento limitato a controllo elettronico. I nuovi Jeep Wagoneer e Grand Wagoneer saranno i primi al mondo ad incorporare Amazon Fire TV per Auto. Inoltre, è possibile integrare un display dedicato al passeggero anteriore il cui contenuto può essere protetto dalla vista del guidatore grazie ad una speciale pellicola. Entrambe le vetture sono circa 10,2 cm più alte, 16 cm più larghe e 24,9 cm più lunghe della Grand Cherokee L a sette posti. Sono anche più grandi e pesanti dei competitor presenti nello stesso segmento. Il peso a vuoto del Jeep Wagoneer 2022 parte da 2703 kg mentre il nuovo Grand Wagoneer pesa 2912 kg. Trainano fino a 4,5 tonnellate.



## GIANNI AGNELLI, 100 ANNI DI UNA FIGURA CARDINE DEL '900

Se fosse ancora in questo mondo avrebbe compiuto 100 anni lo scorso 11 marzo, Gianni Agnelli, "L'Avvocato", nel bene e nel male, inevitabilmente, uno dei protagonisti assoluti della storia dell'industria automobilistica mondiale del secolo scorso ha incarnato per mezzo secolo l'immagine dell'imprenditoria italiana. Nato a Torino nel 1921, suo nonno, "Il Cavaliere" fondò la Fiat che Gianni avrebbe ereditato nel 1947 ma solo come vicepresidente, perché a capo c'è ancora bisogno del pugno duro di Vittorio Valletta. È questo il periodo in cui il giovane Gianni si distingue come gran viveur, Don-giovanni e protagonista della più squisita Dolce Vita italiana, comparando a Saint Moritz come a Capri, a Forte dei Marmi come in Costa Azzurra. La sua famiglia diventerà una saga contemporanea, imparentandosi con nobili di mezza Europa (lui con il matrimonio nel 1953 con Marella Caracciolo, sua sorella Clara con Tassilo von Fürstenberg, tanto per citarne due) e con industriali italiani (suo fratello Umberto convolò con Antonella Bechi Piaggio, madre del compianto "Giovannino", che zio Gianni designò come suo successore ma che perse la vita per un male incurabile nel 1997) e stringendo amicizie con personaggi del calibro di Churchill, Kennedy, Onassis, Rockefeller. Nel 1966 arriva il tempo delle responsabilità: succede a Valletta e gli anni a venire, per Fiat, saranno difficilissimi: c'è l'autunno caldo, ci sono gli anni di piombo e c'è la Marcia dei Quarantamila. Ci sarà poi Vittorio Ghidella, anima vibrante del rilancio della Fiat durante tutti gli anni '80, quando verrà anche acquisita l'Alfa Romeo dall'IRI (la Lancia è già sotto l'egida Fiat dal 1969). Fra i suoi più grandi amori la Juventus (del quale sarà presidente dal 1947 al 1954 e poi dirigente fino al 1994), che sotto la sua influenza vincerà di tutto. Fra gli altri interessi il quotidiano La Stampa, la presidenza di Confindustria (dal 1974 al 1976) e attento osservatore politico fino alla

nomina di senatore a vita da parte del presidente Cossiga nel 1991. Se ne va il 24 gennaio 2003, quando le trattative sono in corso per l'acquisizione del Gruppo da parte di GM. La storia poi, prenderà una piega ben diversa. Grande amante e conoscitore delle sue vetture, abbiamo tratteggiato il suo profilo automobilistico su La Manovella di aprile 2013.



Agnelli, Ghidella e Romiti (altra figura importante per la sua presidenza Fiat) con il V8 Ferrari realizzato per la Lancia Thema 8.32.

**COVERCAR**  
CONFEZIONI ANDREA GROUP

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



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

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

## COMPIE 30 ANNI LA CITROËN ZX: È NATA DALLE CORSE

Nel 1989 il Gruppo PSA, dopo tre vittorie alla massacrante Parigi-Dakar (1987 Vatanen/Giroux e 1988 Kankkunen/Piironen su 205 T16, 1989 Vatanen/Berglund su 405 T16), decide di concentrare le forze sulla categoria Sport Prototipi con la 905 (che vincerà la 24 Ore di Le Mans del 1990) ma non abbandona la fruttuosa categoria dei rally e dei raid internazionali, nella quale impegna un prototipo di modello compatto a marchio Citroën, la ZX: esattamente il contrario

di come va di solito, ossia vetture da competizione che derivano da quelle di serie. L'operazione avrà, infatti, doppia valenza: dopo i ritardi nella progettazione (sembra per divergenze con Bertone sul design) di una vettura in grado di sostituire la Visa ma anche posizionarsi in una fascia più alta di mercato, quella delle medie compatte, all'epoca diventata piuttosto affollata, ad anticipare la versione stradale che verrà presentato al Salone di Ginevra del 1991, sarà un prototipo, denominato ZX "Rallye Raid", pensato specificatamente per questo tipo di competizioni. La vettura nasce sul pianale a 4 ruote motrici della 405 T16, è dotata del 4 cilindri in linea XU15 da 2,5 litri, posteriore/centrale e trasversale, turbocompresso che qui eroga 300 CV (poi 330) a 4500 giri/min e ha carrozzeria in Kevlar e fibra di carbonio. L'intuizione è giusta: a luglio 1990, al debutto al Rally di Baja Aragon, in Spagna, i due esemplari - in livrea "giallo Camel", sponsor ufficiale del Team, come sulla precedente 405 T16 - ottengono primo (Vatanen/Berglund) e secondo posto (col "veterano" Jacky Ickx e Christian Tarin). È solo il primo di una impressionante messe di successi: il duo Vatanen/Berglund avrebbe vinto la Paris-Tripoli-Dakar a cavallo tra il dicembre 1990 e il gennaio 1991, a luglio 1991 bissato il Baja Aragon e a ottobre conquistato il Rallye des Pharaons, in Egitto (tripletta di Citroën ZX). Dopo la pausa della "Dakar" 1991 (vinta



La squadra delle ZX Rallye Raid al Rallye dei Faraoni del 1991.

La ZX in livrea Total di Vatanen/Picard alla Parigi-Dakar del 1996 (4ª assoluta).



da Mitsubishi), le versioni successive della ZX Rallye Raid (con la livrea rossa del nuovo sponsor Total), avrebbero vinto le Dakar del 1994, 1995 e 1996, tutte con al volante l'equipaggio Lartigue/Perin (vincitori anche della Parigi-Mosca-Pechino del 1992). Alla guida della vettura anche piloti del calibro di Timo Salonen e Björn Waldegaard mentre, fra i risultati di Vatanen (con Gallagher copilota) il Rally dell'Atlante del 1996 e la Parigi-Samarcanda-Mosca del 1997. Per la ZX, sono in tutto 5 Titoli Mondiali (dal 1991 al 1997) e ben 36 vittorie su 42 gare disputate. Il modello che si diffonderà sulle strade di tutta Europa e non solo in 2 milioni e 131 mila esemplari a partire dal settembre del 1991, non sarà propriamente uno dei più riusciti di una Casa eclettica e innovativa

come Citroën ma le vanno comunque riconosciute una buona diffusione e una qualità costruttiva maggiore rispetto al passato, soprattutto per quanto riguarda la realizzazione della scocca e la verniciatura (a partire dallo slogan pubblicitario: "La qualità, si sente"). Sarebbe stata venduta in due serie (dissimili per pochi dettagli), in carrozzerie 3 e 5 porte a due volumi o Break (Station Wagon), con motori diesel aspirati e sovralimentati di 1,9 litri e benzina in una svariata serie di motorizzazioni, a partire da 1,1 litri anche se, fra queste, le versioni più interessanti saranno le 1.9 da 130 CV con la stessa unità della Peugeot 205 GTI (XU9JA) e le 2.0 16v con potenze fino a 167 CV, specialmente se allestite col curato e sportiveggiante allestimento Volcane.

La ZX 1.9i Volcane 5 porte del 1991.



La 2.0i 16v Coupé in versione restyling del 1996.



# GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

## SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- RAMATURA A SPESSORE
- NICHELATURA
- CROMATURA
- NICHELATURA OPACA

- PULITURA - SABBIAURA
- LUCIDATURA

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE

Via dell'Industria, 20 - 26016 Spino d'Adda (CR)

tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it



INOLTRE EFFETTUAMO  
IL RESTAURO COMPLETO  
DEI COMPONENTI DA CROMARE  
PRIMA DEL PROCESSO  
GALVANICO

## CLASSE C, COMPLETATA LA TRIADE DELLE TRADIZIONALI BERLINE MERCEDES

Fino agli anni '80 le berline Mercedes erano due, l'ammiraglia caratterizzata dalla lettera "S" (cioè "Sonderklasse", "Classe superiore", in tedesco) e la cosiddetta "cadetta", che sarebbe poi passata alla storia con le tre cifre delle cilindrata seguite e poi precedute da una "E". Anche la 190/W201 disegnata da Bruno Sacco e presentata nel 1982 è seguita dalla "E" ma in realtà avrà il merito di aprire una nuova importante pagina del marchio della Stella a Tre Punte, quello delle berline medie della Classe C. Oggi, la più compatta delle "sedan" di Stoccarda viene svelata nella sua 5ª generazione (6ª se si conta la 190) che, come da tradizione, chiude il rinnovamento iniziato l'anno scorso con il facelift della Classe E (W213) e la presentazione della nuova superberlina Classe S (W223). L'auto, che vedremo in concessionaria tra giugno e luglio, sia in versione berlina 4 porte che station wagon, ha un design "conservativo" che innova senza snaturare il vecchio modello e riprende gli attuali stili di classe A e S (fari a mandorla, linea pulita da orpelli, volumi dinamici e frontale affilato) ma è tutta nuova per quanto concerne la meccanica e la tecnologia a bordo: archiviati le unità 6 cilindri, la nuova C sarà disponibile con unità solo 4 cilindri, benzina e gasolio, tutte turbocompresse e ibride (disponibili sia in variante "leggera" ossia con impianto elettrico da 48 volt o "plug-in", ossia con motore ricaricabile alla rete elettrica). Fra i diesel il nuovo 2 litri declinato - al lancio - nelle versioni C200d (163 CV) e C300d (265 CV), fra

i benzina un 1,5 litri (C180 da 170 CV, C200 da 204 CV) e un 2 litri (C300 da 258 CV e, da settembre, C300 ibrida plug-in da 313 CV, con motore elettrico da ben 129 CV capace di garantire da solo alla Classe C una velocità di 140 km/h, con autonomia di 100 km). Saranno successivamente disponibili le versioni AMG ma sempre a 4 cilindri. Completamente nuovi gli interni, più spaziosi e totalmente digitalizzati dal sistema multimediale MBUX di 2ª generazione, molto simile a quello della lussuosa Classe S: è composto da due schermi (rispettivamente da 9,5 o 11,9" e da 10,3 o 12,3" in base alle versioni) che includono tutti i parametri di controllo vettura, il sistema di navigazione, di intrattenimento e di interfaccia con smartphone Android e Apple e i comandi della climatizzazione. Tutto gestibile tramite touch screen, con comandi vocali e gesture control (movimenti delle mani). L'accesso al sistema avviene tramite lettura dell'impronta digitale, così che ogni guidatore abbia il suo profilo di guida sempre disponibile. Bellissimi e molto sportivi alcuni dettagli come volante a tre razze sdoppiate, bocchette dell'aria stondate, tunnel centrale arrotondato. L'auto potrà poi essere dotata di retrotreno sterzante e di fari "digitali", ossia dotati di milioni di microspecchi che permettono di distribuire meglio la luce sui due lati del muso, di segnalare pedoni o ostacoli e di indicare la traiettoria in caso di restringimento della corsia. Il prezzo di partenza sarà di 45.000 euro.



### 60 ANNI DI YAMAHA NEL MOTOMONDIALE: I FESTEGGIAMENTI INIZIANO CON LA SPORTIVA YZR-M1 IN LIVREA ROSSO/ BIANCO, ICONICI COLORI DEL TEAM RACING

Il pilota di MotoGP del Team Yamaha Factory Racing Cal Crutchlow, ha presentato, presso il Circuito Internazionale di Losail, la sportiva YZR-M1 con una speciale livrea per commemorare il 60° anniversario della prima partecipazione a una gara di Gran Premio della Casa del Diapason. La potente due ruote si presenta con gli iconici colori rosso e bianco, scelti anche per rendere omaggio ai grandi piloti Yamaha del passato e del presente. Il viaggio di Yamaha nei Campionati per due ruote inizia nel 1961, quando un team Yamaha con cinque piloti, tra cui Fumio Ito e Tanenharu Nogushi, vola in Europa, al GP di Francia, terzo round di quella stagione, insieme al bicilindrico in linea da 250 cm<sup>3</sup> RD48 e al monocilindrico da 125 cm<sup>3</sup> RA41 per debuttare nel Mondiale. Per celebrare questo importante traguardo, Yamaha organizzerà diverse attività e iniziative durante la stagione 2021.



### IL GRUPPO BMW INTEGRA IL REPORT ANNUALE CON IL REPORT SULLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

BMW Group intraprende un nuovo capitolo nella sua rendicontazione: per la prima volta, per il resoconto dell'anno 2020, combinerà il suo Annual Report (il rendiconto annuale degli obiettivi raggiunti e dei progetti completati) e il suo Sustainable Value Report (il rendiconto dei traguardi in termini di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, abbattimento dei consumi delle vetture e degli impianti industriali, promozione dell'ecologia e di una politica ecosostenibile e rispettosa dell'ambiente) in un unico Integrated BMW Group Report. Questo perché, secondo il Consiglio di Amministrazione del Gruppo, l'andamento economico dell'azienda non può prescindere dall'impegno per la tutela del pianeta, sia a livello economico, che progettuale, che strutturale. BMW Group ha posto diverse pietre miliari sulla strada verso i suoi obiettivi di sostenibilità: per esempio, ha ridotto le emissioni di CO<sub>2</sub> dei suoi nuovi veicoli europei del 53% tra il 1995 e il 2020. Dall'anno scorso, i suoi stabilimenti in tutto il mondo ottengono il 100% della loro energia da fonti rinnovabili, mentre, da luglio 2020, BMW si è fissato nuovi obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub> entro il 2030 (ridurre di un terzo le emissioni di ogni singolo veicolo per un totale di 40 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> estendendoli per la prima volta all'intero ciclo di vita: dalla filiera attraverso la produzione fino alla fine della fase di utilizzo. Il BMW Group Report 2020 sarà anche pubblicato in formato digitale che integra contenuti audio-video e grafiche animate in un documento moderno e chiaro. Sarà disponibile a partire dal 17 marzo al sito: [report.bmwgroup.com](https://report.bmwgroup.com).



L'attuale gamma elettrica del Gruppo BMW-Mini.

## BULLI, ARRIVA IL MODELLINO DELLA PLAYMOBIL ED È POSSIBILE NOLEGGIARLI PRESSO LA VW VEICOLI COMMERCIALI OLDTIMER DI HANNOVER

Per la prima volta un VW Bulli è disponibile anche in formato Playmobil (scala 1:18 circa). Con particolare cura dei dettagli, nonostante le piccole dimensioni. È stato infatti utilizzato un modello reale: un T1 Camper del 1962 appartenente alla collezione di Veicoli Commerciali Oldtimer Volkswagen di Hannover, soprannominato "Henrik The Red" (che ha fatto da testimonial e da modello per le immagini del lancio). Il celebre produttore di giocattoli di Zirndorf ha così ampliato il suo catalogo con l'iconico pulmino, replicando tutte le peculiarità del modello originale: Il divanetto ad esempio è

ribaltabile, il tavolino e gli armadietti funzionano. Questi ultimi contengono anche cibo (finto, ovviamente) e gli utensili da campeggio idonei. Anche dietro lo sportello del vano motore si può osservare il gruppo propulsore - naturalmente un classico motore boxer a 4 cilindri. Il lancio del modellino poi, è concomitante con lancio di una interessantissima iniziativa di VW Oldtimer, la possibilità di noleggiare i mitici "Bulli" (disponibili in quasi tutte le versioni) per vivere in prima persona il lifestyle dell'iconico minibus al volante di uno vero. Info su [oldtimer.de](http://oldtimer.de).



Il bully della Playmobil ed "Henrik The Red", noleggiabile presso la VW Veicoli Commerciali di Hannover.



## Vendi sul sito online leader in Europa per le auto d'epoca

Registrati gratuitamente, approfitta del nostro sistema di pagamento sicuro e del supporto dei nostri esperti. Inviaci una e-mail per saperne di più: [VENDITE@CATAWIKI.IT](mailto:VENDITE@CATAWIKI.IT)

Oggetti speciali, selezionati da esperti



Ferrari - 330 GT 2+2 - 1966  
VENDUTA PER €300.000



Franco Vigorito  
Esperto di auto d'epoca



Nella primavera 1960 la Scuderia Serenissima conquista la prima grande affermazione internazionale alla 12 Ore di Sebring dove, con la Ferrari 250GT California numero 16 affidata a Abate, Serena e Scarlatti, vince la classe GT.

## TOCCO DI CLASSE

ADDIO A MARISA ZAMBRINI, PROTAGONISTA FEMMINILE DELLE CORSE ANNI SESSANTA

di Danilo Castellarin

Oggi le donne reclamano le quote rosa. Lei, Maria Luisa Zambrini, per tutti Marisa, contessa en passant, la parte della protagonista nell'automobilismo degli anni Cinquanta e Sessanta se l'era conquistata a muso duro senza sconti e complimenti. Sportiva e atletica, in gioventù era stata campionessa di tuffi e alla Mille Miglia aveva ben figurato. Poliedrica e dinamica, aveva organizzato molte attività del Racing Club 19, storico circolo sportivo automobilistico torinese, ed era anche stata la prima segretaria femminile della Juventus calcio, dal 1955 al 1959, diventando poi presidente dell'Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia.

Nelle corse l'incarico più prestigioso arrivò nel 1960. «Mi telefonò Giovanni Lurani, direttore di 'Auto Italiana' e mi propose di coordinare l'attività

della Scuderia Serenissima di Giovanni Volpi. Avevo carta bianca e un robusto conto corrente per eseguire ciò che mi ordinava Volpi. Primo fra tutti l'acquisto delle macchine da Enzo Ferrari che, quando mi vide arrivare a Maranello, non credette ai suoi occhi. Ma capì subito che, dietro di me, c'era un solido capitale e diventò estremamente cortese e disponibile». Tutta la scacchiera si muoveva in un ambiente decisamente aristocratico. Era nobile Giovanni Lurani Cernuschi, conte di Calvenzano. Era nobile Giovanni Volpi, conte di Misurata. Lo era pure Valerio Bergens di Roma che siglò l'atto fondativo e il contratto professionale con Maria Luisa Zambrini, a sua volta contessa di Vallescura.

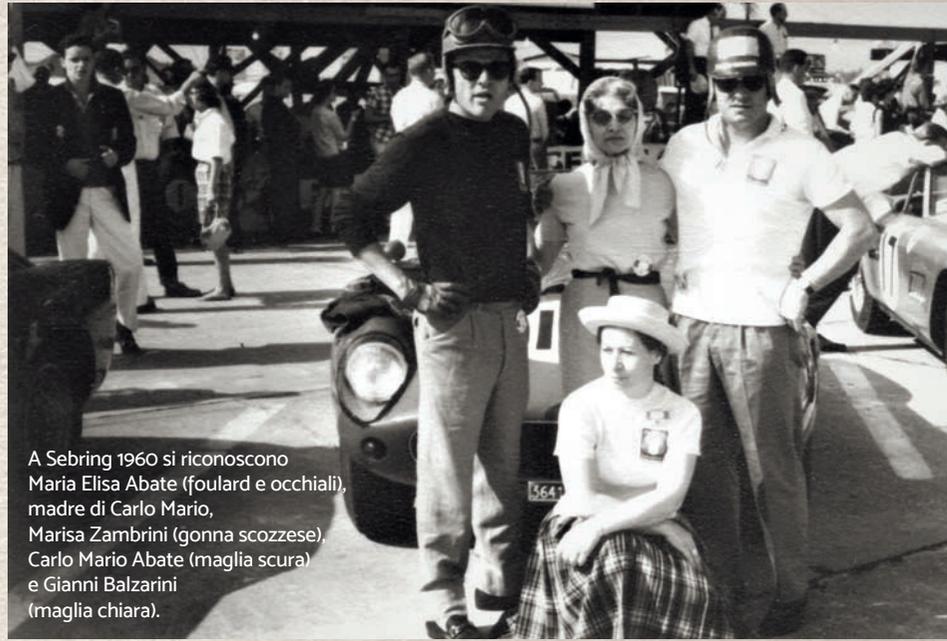
La prima affermazione arriva alla 12 Ore di Sebring del 26 marzo 1960, dove la Ferrari 250 California numero 16 della Serenissima con-



Marisa Zambrini, giornalista di 'Auto Italiana' fu tra le prime a collaborare con la Scuderia di Volpi. A destra, Zambrini intervistata da Castellarin

quista la vittoria di classe con Abate-Serena-Scarlatti. «Ricordo ancora quei giorni magici», raccontava con un sorriso, «e ripenso spesso al sole caldo della Florida, alle luci di New York, al pranzo all'Onu, alla passeggiata notturna a Broadway. Per tutta la gara ero rimasta con le spalle scoperte e mi bruciai. Al ricevimento non volevano farmi entrare perché ero una donna, così escogitai un trucchetto. Finsi un mancamento per le scottature e assestai una bella pedata, calibrata con cura, alla guardia alta due metri che mi sbarrava il passo. Riuscimmo anche a fare uno scherzo coi fiocchi a Giorgio Scarlatti che, guidando per ore la California scoperta, era diventato rosso come un pomodoro, bruciato dal sole, e chiedeva da bere in continuazione. Io strizzai l'occhio a Serena e ad Abate e gli riflammo, come se fosse acqua, un bel bicchierone di gin. Che lui trangugiò in un sol colpo, come quando si ha molta sete. Dopo mezz'ora lo portammo a letto. Provammo a destarlo infilandogli sotto le coperte una bella figliola americana che per tutto il giorno, durante la gara, aveva svolazzato ai box. Ma la stanchezza era tale che lui neppure se ne accorse. E lei se ne andò con una pessima reputazione del latin-lover, di cui tanto si parlava fra le attricette in fregola che aspiravano ad una partecina a Hollywood».

L'automobilismo era contraddistinto da personaggi singolari. «Ci si divertiva, certo, ma su tutto aleggiava un'ombra. Un esempio era Mimmo Dei, che portava sempre in valigia una cravatta nera per averla pronta nel caso in cui un suo pilota si fosse ammazzato. Anche Bracco era un personaggio particolare. Capacissimo di coinvolgerti in baldorie eccezionali ma al tempo stesso soggiogato dal vizio del bere, tanto che fu costretto a farsi ricoverare in una clinica svizzera per disintossicarsi. Io facevo la giornalista, scrivevo per 'Auto Italiana' e se Bracco correva bene, ne raccontavo le imprese, indipendentemente dai suoi problemi. Questo non andava giù a un altro personaggio dell'epoca, Ada Pace, torinese, brava e veloce, ma anche lei egocentrica, con un carattere spigoloso e umbratile. Una volta mi disse che sul giornale avevo parlato troppo di Giovanni Bracco e poco di lei, la grande Ada Pace, disse proprio così. Guarda che ti sbagli, obiettai timidamente. Io parlo di chi vince, punto e basta. Sembrava una polemica supe-



A Sebring 1960 si riconoscono Maria Elisa Abate (foulard e occhiali), madre di Carlo Mario, Marisa Zambrini (gonna scozzese), Carlo Mario Abate (maglia scura) e Gianni Balzarini (maglia chiara).

rata. Così, in vista della Trieste-Opicina, restammo d'accordo che saremmo andate insieme, partendo da Torino, con la stessa Alfa Romeo con la quale Ada avrebbe affrontato la corsa. Una volta si faceva così. Ma quando arrivò il giovedì prima della gara, giorno stabilito per la partenza, restai davanti al portone di casa mia per un paio d'ore, aspettandola invano. Cos'era successo? Semplice. Ada era partita da sola, giusto per farmi un dispetto. I telefonini non c'erano, non si poteva chiamare per cercare di capire. Così saltai su un taxi e raggiunsi la stazione di Porta Nuova per prendere il direttissimo Torino-Trieste. Arrivata a Trieste, trovai gli amici sportivi che si apprestavano ad affrontare le verifiche. Ada non c'era. Allora dissi loro di farle sapere che se l'avessi incontrata, anche se era grande e grossa, le avrei rifilato due manrovesci...».

Il 24 gennaio, giorno del suo 97° compleanno, parlammo a lungo al telefono e mi disse che da qualche giorno era ricoverata «ma guarda che non è un istituto, è una specie di club dove tutti mi vogliono bene» e ricominciò subito a parlare di corse. Ha finito la sua lunga corsa a Torino, la sua città, sabato 6 marzo. Lasciando molta nostalgia.

A destra, Giovanni Volpi e Marisa Zambrini si avvicinano ad Abate, primo a Monza nel 1960 su Ferrari 250 GT della Scuderia Serenissima.



A Monza, nel 1960, Marisa Zambrini sorride con Giovanni Volpi di Misurata che stringe la coppa vinta da Abate.

# RUOTE DA SOGNO | SERVIZI

## CONTO VENDITA

Un servizio che ti consente di vendere il tuo mezzo senza alcuna spesa. Prezzi fissati preventivamente, manutenzione, disbrigo pratiche, visibilità sulle piattaforme digitali e cartacee ed esposizione presso lo showroom. È anche possibile delegare la vendita senza la consegna del mezzo.

## PERMUTA AUTO E MOTO

Ruote da Sogno offre lo scambio tra auto e moto, oltre al normale scambio di auto-auto e moto-moto. Il vantaggio economico per il cliente è evidente: scambiare qualsiasi collezione di auto o di moto con un'altra di uguale o maggior valore.

## CONSULENZA ED EXPERTISE

Consulenza ideale per il collezionista o l'investitore che voglia approcciare l'acquisto di una "classica" senza patemi d'animo, garantendo sicurezza all'investimento.

## ASTE ONLINE

Ruote da Sogno offre ai propri clienti la possibilità di vendere l'auto, anche attraverso aste online di livello internazionale. I vantaggi? Visibilità dell'auto su canali internazionali e aumento delle potenzialità di vendita.

## PRIVATE SALES

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

## LOGISTICA E TRASPORTI

Ruote da Sogno si avvale di corrieri nazionali ed internazionali specializzati per il trasporto e le consegne. Espletamento completo di pratiche doganali e polizze assicurative trasporti.



**98%**

soddisfazione  
del cliente

**3 MLN**

Le visualizzazioni del  
2020 del nostro sito web

**25.000**

Nuovi visitatori sul sito al mese  
e potenziali clienti

**80%**

Conto Vendita  
di successo

**90**

Le permuta degli  
ultimi 6 mesi

RUOTEDASOGNO.COM



Reggio Emilia, Italy

0522 268 511

info@ruotedasogno.com



Le protagoniste del nostro servizio: in primo piano I serie; in seconda fila, da destra: 2ª serie "sportiva" (livrea Rosso Corsa e cofano Nero Opaco), 4ª serie Argento metallizzato, 3ª serie 70 HP Verde Pampa con cofano nero; in terza fila, da sinistra: 6ª serie Bianco Saratoga, 5ª serie Rosso Corsa, 5ª serie "Maquillage '82" Marrone metallizzato e 6ª serie Rosso Corsa.

# LA SINDROME DELLO SCORPIONE

QUELLA CHE HA COLPITO TUTTE LE PICCOLE FIAT,  
DALLE BICILINDRICHE FINO ALL'AUTOBIANCHI A112 CHE, INFATTI, NEL 1971 DIVENTA "ABARTH".  
STORIA DELLA PICCOLA "BOMBA" NATA CON POCHE RISORSE  
PER DIVERSIFICARE IL PRODOTTO E DIVENTATA "LEGGENDA NELLA LEGGENDA".  
AMATISSIMA DAI GIOVANI, HA FATTO SENTIRE TUTTI UN PO' PILOTI.  
OGGI SONO IN TANTI A VOLERLA PER RIVIVERE QUELLE EMOZIONI

*di Luca Marconetti*



Il prototipo iniziale elaborato da Abarth con motore radiale da 108 CV e forte caratterizzazione estetica (fasce laterali, ampi codolini per ospitare ruote 4,5/10.00x13" con cerchi Campagnolo a canale maggiorato).

Sotto, un esemplare di preserie ritratto per la brochure ufficiale del modello: l'aspetto è pressoché definitivo ma qui compaiono i bellissimi cerchi Fergat in lamiera stampata che non verranno poi mai adottati.



**L** 1969 è un anno importante per l'Autobianchi: la Bianchina infatti, lascia il passo alla A112, innovativa vettura di dimensioni ridotte con meccanica "tutto avanti". La sua linea sbarazzina e particolarissima, le varrà subito l'epiteto, azzeccatto, di "anti-Mini all'italiana": infatti la vogliono le signore, i giovani, i professionisti che cercano una piccola brillante e agile per le città che cambiano, diventando trafficate e congestionate. Così come ha fatto con le piccole Fiat degli anni '50 e '60, Carlo Abarth non si lascia scappare l'occasione di mettere le mani sulla nuova vetturessina di Desio. Anche nei corridoi di corso Marconi sono d'accordo. Nel suo stabilimento torinese, Abarth col suo affiatato team, parte dal motore di 982 cm<sup>3</sup> a testa radiale della 1000 Berlina - da montarsi trasversalmente - da 115 CV, che, con la sostituzione dei due carburatori Weber 40 DCOE con dei corrispettivi DCNF, una diversa fasatura e una

riduzione del rapporto di compressione, diventano 108. L'auto, presentata alla Mostra per Vetture da Competizione del marzo 1970 al Museo dell'Auto di Torino, è riconoscibile da una vistosa livrea bianca e rossa, generosi codolini, ruote 4,5/10.00x13" con cerchi Campagnolo a canale maggiorato, interni con sedili anatomici. È attestata per 208 km/h. A Gaudenzio Bono, allora amministratore delegato Fiat, piace, ma un'auto così è troppo, per costi di produzione e per potenza: la A112 Abarth si farà ma opportunamente addomesticata dai tecnici di Desio e da quelli di corso Marche. A fine anno vengono svelati due prototipi, uno con testa radiale da 74 CV e uno con una rielaborazione del 903 cm<sup>3</sup> "Aste e Bilancieri" della A112 normale, da 64 CV: il primo è esteticamente simile al prototipo con 108 CV (differisce solo per i passaruota verniciati in rosso e per cerchi con canale maggiorato e borchia tonda); il secondo è inedito, con larghi codolini e cofano nero opaco, i simboli tondi "Autobianchi" e "Abarth" divisi da un profilo argento e iscritti in un fregio esagonale allungato, applicato al parafango anteriore e la mascherina che vedremo poi sul modello di serie: doppia griglietta tonda e scritte per esteso "Autobianchi" e "Abarth" nere su una barra satinata. ➤



I (a sinistra) e II serie (a destra) a confronto: sulla II rispetto alla prima abbiamo paraurti in gomma con inserto cromato, cornici fari e mascherina tutto nero e simbolo tondo sulla fiancata. Sotto, da sinistra, gli interni della I serie sono subito riconoscibili per il volante in alluminio satinato con corona in pelle, pavimento in gomma, sedili specifici in pelle finta nera e plancia verniciata in nero opaco. La strumentazione supplementare (voltmetro, temperatura e pressione olio), trova posto nel vano autoradio con una mascherina avvitata. Davanti al passeggero la denominazione col simbolo Abarth. La verniciatura nera opaca prosegue su fascia bassa delle fiancate, coda e passaruota.



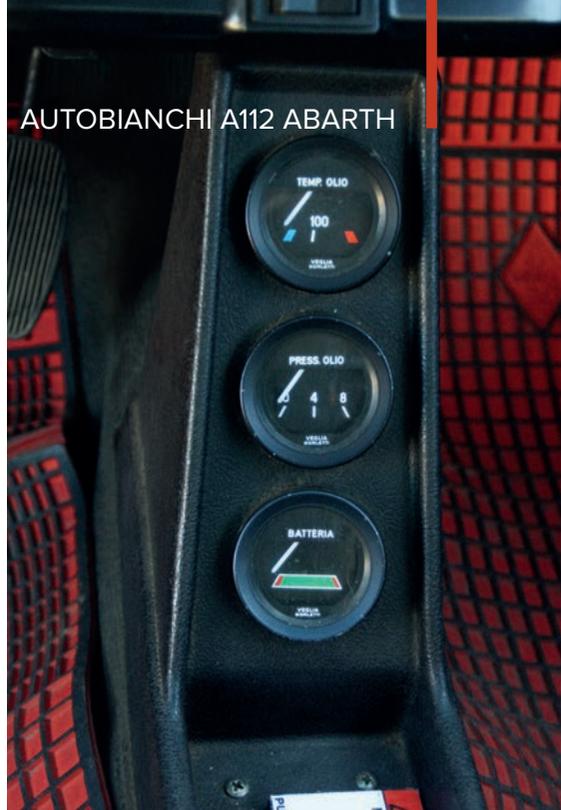
### PRE-SERIE (luglio 1971 - settembre 1971)

La versione di produzione definitiva è anticipata da alcuni esemplari di pre-serie, diffusi a partire da metà luglio 1971 e riconoscibili per alcune caratteristiche: livrea ripresa dal prototipo da 64 CV (tinta Rosso Corsa 120 e nero opaco per parte bassa della carrozzeria, codolini stretti coincidenti con quelli delle versioni normali e coda), cerchi in lamiera stampata Fergat (con disegno simile ai "Tipo Rally" della versione E ma più sportivi) che appaiono anche sui primi dépliant ufficiali ma mai installati sulle versioni di serie, un particolare fissaggio del radiatore acqua, i fregi laterali e in coda adesivi non tridimensionali (il posteriore collocato molto in alto) e l'assenza della cappelliera. Non si conosce il numero esatto di questi ma è ragionevole credere siano stati 400 esemplari con numeri di telaio inferiori a #096.000, tenendo presente che le scocche delle Abarth sono mischiate con quelle delle versioni normali.

### 58 HP 1ª SERIE (luglio 1971 - febbraio 1973)

La presentazione ufficiale avviene il 15 settembre 1971 al Salone di Torino: il telaio (A112 A1) ha l'usuale schema a 4 ruote indipendenti (con molle elicoidali anteriori e balestra trasversale posteriore), mentre l'unica livrea disponibile è quella del prototipo da 64 CV e degli esemplari pre-serie, ossia Rosso Corsa 120 con cofano, fiancate basse, fascioni inferiori su muso e coda, fascia fra i proiettori posteriori e codolini nero opaco antiriflesso (verso fine produzione, avremo anche alcuni esemplari in livree salmone 282 e visone 782 senza particolari nero opaco. Non appaiono sulle brochure ufficiali, ma sono coerenti). Il motore definitivo (A112 A1.000), sempre ad aste e bilancieri, con

aumento della corsa (da 68 a 74 mm) e del rapporto di compressione (da 9:1 a 10:1), raggiunge una cilindrata totale di 982 cm<sup>3</sup> per 58 CV DIN a 6600 giri/min, ottenuti grazie a un carburatore verticale invertito doppio corpo Weber 32 DMTR 3, installato su apposito supporto in alluminio senza intervenire sulla forma della testata. Sono nuovi l'albero motore (in acciaio speciale, nitrurato internamente), il disegno dei pistoni (stampati con segmenti cromati), testa in lega leggera con sedi valvole riportate, l'asse a camme con profili modificati, il filtro dell'aria, il coperchio punterie in ferro (nero con integrato il comando per il nuovo carburatore), il radiatore supplementare per l'olio montato sulla traversa anteriore (non per i motori fino al n° 01440 che hanno coppa dell'olio in lega d'alluminio alettata, mentre i primi 1000 hanno filtro centrifugo senza cartuccia esterna), la marmitta Abarth con terminale doppio (da 60 mm l'uno, con taglio "a fetta di salame" che rimarrà prerogativa delle A112 "scorpioncine" fino a fine produzione). Il cambio è sempre a 4 marce con rapportatura analoga alle altre versioni, l'impianto frenante misto (dischi davanti, tamburi dietro) ha il servofreno a depressione (solo per le ruote anteriori, montato sul lato destro del vano motore), l'assetto ha molle e ammortizzatori irrigiditi. Così equipaggiata la A112 Abarth è in grado di superare i 150 km/h. Per quanto riguarda l'estetica notiamo: cerchi dell'allestimento E (Tipo "Rally", in lamiera stampata, a 4 razze in rilievo, 8 feritoie rettangolari e coppetta in plastica) con pneumatici 135 SR 13", mascherina del prototipo da 64 CV e pre-serie, il fregio esagonale del prototipo da 64 CV collocato dietro la portiera e non sul parafrangente, quello con lo Scorpione e la dicitura "Abarth & C." in coda (lo stesso appare sul coperchio vano fusibili sul cruscotto, accanto alla denominazione del modello), infine



I dettagli neri opachi scompaiono su fiancata e retro della II serie, così come la modanatura sottoporta diventa nera e il paraurti posteriore (con alloggiamento specifico per il retronebbia) è in gomma. Il simbolo sulla fiancata – solo quello di Abarth – è ora tondo, così come in coda. A destra, la strumentazione della II serie è collocata in una appendice del mobiletto centrale che si sviluppa in verticale.

Qui a fianco, gli interni hanno sedili rivisti con poggiatesta regolabile, l'esemplare del nostro servizio ha i cerchi in lega di magnesio Cromodora CD 57, pannelli porta rivisti e plancia rivestita in materiale imbottito antiurto.



paraurti a lama (con inserto in gomma), cornici fari, maniglie, modanatura sottoporta e scritta identificativa sul portellone tutto cromato, come sulle versioni normali (anche se, dall'aprile 1972 cornici fari, modanatura e scritta modello vengono realizzati in plastica argento senza guarnizioni). All'interno abbiamo: plancia totalmente nera così come il padiglione in finta pelle morbida e traforata; volante di piccole dimensioni in pelle con tre razze in alluminio spazzolato; sedili in finta pelle nera con poggiatesta saldato e celato da una "fodera" integrale termosaldata, seduta profilata "a cannelloni" e fianchetti lisci; pavimento in gomma. Tachimetro scalato a 180 km/h (ingloba anche l'indicatore temperatura acqua, livello carburante, contachilometri totale e parziale) e contagiri di serie con fondo scala specifico; a centro plancia, al posto dell'alloggiamento per la radio, batteria di tre strumenti circolari (da sinistra voltmetro, termometro e manometro olio). Gli unici accessori disponibili sono l'antifurto e lo specchietto retrovisore esterno. Poche le modifiche: tra aprile e maggio 1972 la coppia di riduzione finale è di 13/58 in luogo della più corta 13/61 mentre alla fine dello stesso anno l'alternatore sostituisce la dinamo.

La A112 Abarth è la prima vettura col marchio dello Scorpione venduta direttamente dal Gruppo Fiat e l'ultima preparata da Carlo Abarth: il 15 ottobre 1971 infatti, il genio austriaco firma la cessione totale delle sue attività a Fiat.

### 58 HP 2<sup>a</sup> E 3<sup>a</sup> SERIE (febbraio 1973 - dicembre 1975)

Al Salone dell'Auto di Ginevra del 1973 debutta la A112 II serie. La versione Abarth riceve poche ma mirate e ben riconoscibili modifiche: i paraurti, analoghi alla Elegant, sono più ampi e in resina dura

con inserto cromato, mentre, a parte il cofano nero (sempre disponibile solo con tinta Rosso Corsa), il resto della carrozzeria è in colore vettura; scritta sul portellone, modanatura laterale, levetta delle maniglie apriporta, racchette dei tergicristalli, cornici fari anteriori, cornici degli indicatori di direzione su muso e parafranghi e dei proiettori posteriori sono in plastica nera, come la calandra, con sovrastruttura in plastica argento satinato che riprende il disegno della I serie; oltre ai classici cerchi "Tipo Rally" sono disponibili i cerchi in magnesio Cromodora CD57 (4 razze, 4 feritoie e coppetta centrale con scorpione argento su fondo rosso, già apparsi su I serie); il faro di retromarcia è incassato in uno svasso del paraurti; dove prima compariva l'esagono coi due simboli, ora c'è il solo stemma Abarth con colori e caratteri tradizionali iscritto in un tondo. La gamma colori è più ricca. All'interno: la plancia è ora rivestita in materiale antiurto nero; la palpebra della strumentazione è squadrata e più profonda; i tre strumenti supplementari sono spostati in basso davanti alla leva del cambio, in verticale, su apposito supporto; i sedili, sempre profilati, non hanno più il poggiatesta integrato ma sono più simili a quelli normali, con tinta esterna rossa sempre con pavimento in gomma e selleria in finta pelle nera (la cosiddetta versione "Sportiva"), con il Bleu President moquette blu e misto finta pelle blu/tessuto grigio, con gli altri colori moquette nera e misto finta pelle nera/panno scozzese giallo/beige/marrone oppure moquette blu e finta pelle blu/panno scozzese blu/grigio/verde (la cosiddetta versione "Elegante"). Fra gli accessori il lunotto termico. Non abbiamo notizie di telai con motore/allestimento Abarth completati fra l'ottobre e la fine di dicembre 1974. ➤



Da III (a sinistra) a IV serie (a destra), assistiamo al più corposo mutamento stilistico e strutturale: cambiano mascherina, paraurti e la presa d'aria che ora è bombata e messa in risalto da un profilo nero. Gli indicatori di direzione diventano arancio e più sagomati. La IV serie ha il padiglione piatto e più alto di 20 mm.

La carriera della A112 Abarth riprende quindi nel gennaio 1975 con il lancio della III serie. All'esterno: fanali posteriori maggiorati e inglobanti le luci di retromarcia; sfoghi d'aria sul terzo montante "a tutta lunghezza"; targhetta identificativa "58 HP" (necessaria in previsione del contemporaneo lancio della "70 HP") sulla parte sinistra della coda; cofano nero ora disponibile per tutte le tinte della gamma "Sportiva". All'interno: i tre strumenti supplementari sono di nuovo orizzontali a centro plancia (affianco a uno stemma Abarth simile a quello esterno laterale); gamma "Sportiva" con pavimento in gomma e selleria in finta pelle nera a cannelloni (disegno rivisto) ed "Elegante" con pavimento in moquette e selleria in finta pelle/velluto a coste orizzontali in diversi colori (compreso vano bagagli). Nel vano motore ancora il tappo olio sotto lo spinterogeno e coperchio filtro aria grigio; la batteria è ora montata in posizione trasversale. Rimangono disponibili con sovrapprezzo i cerchi in lega Cromodora CD 57 mentre fra gli accessori troviamo i vetri atermici e la vernice metallizzata. La A112 Abarth 3<sup>a</sup> serie "58 HP" viene realizzata per esaurire i motori di 982 cm<sup>3</sup> avanzati: uscirà dal listino già a dicembre 1975. Su 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> serie 58 HP la meccanica rimane invariata.

La A112 Abarth è la dimostrazione di come, con poche risorse ma con interventi mirati e ben studiati, si possa plasmare un piccolo mito. Rodolfo Gaffino Rossi, uno dei papà della A112 (tra il 1969 e 1972 è a Desio dove supervisiona il Centro Stile, il Reparto Selleria e le Officine Verniciatura e Finizione), ci ha raccontato che, durante le prove della A112 normale sulla pista di Monza, considerata la sua brillantezza e piacevolezza di guida, al team di tecnici viene subito in mente di realizzarne una versione "pepata". La storia "ufficiale" l'abbiamo scritta

poco sopra ma sono significativi un paio di aneddoti raccontati da Gaffino Rossi: *"secondo noi erano necessari dei sedili sportivi ma quelli in circolazione all'epoca (tipo Fusina, ndr) erano troppo cari. Allora abbiamo pensato di modificare il sedile normale saldando l'appoggiatesta e inglobando lo schienale in un 'sacco', come lo chiamavamo in reparto, che lo facesse sembrare anatomico. Anche la verniciatura con molte parti in nero opaco riprendeva alcuni modelli da rally dell'epoca e rendeva l'auto subito molto grintosa, così come gli interni tutti neri, che davano l'idea di 'badare al sodo'".*

### 70 HP 3<sup>a</sup> E 4<sup>a</sup> SERIE (gennaio 1975 - luglio 1979)

La novità più importante della III serie è il nuovo motore di 1049 cm<sup>3</sup> (Tipo A112 A2.000), ottenuto aumentando ulteriormente la corsa a 67,2 mm. Questo, con il medesimo carburatore della 58 CV, eroga una potenza di 70 CV a 6600 giri/min, da cui la denominazione ufficiale "70 HP" (da non confondere con il motore della coetanea 127 Sport, con distribuzione ad albero a camme in testa) che appare nell'apposita targhetta al posteriore, a sinistra. La III serie 70 HP si riconosce, oltre che per la denominazione, all'interno per il volante a due razze con due feritoie ciascuna, sempre in alluminio e pelle (rimarrà tale anche per le 4 serie successive), mentre nel vano motore spicca il coperchio punterie in alluminio con scritta "Abarth" maiuscola e in rilievo (già optional aftermarket per le 58 HP). La 70 HP, omologata per cinque persone grazie a una modifica ai pannelli laterali posteriori (avvenuta anche sulla 58 HP) affianca inizialmente la 58 HP per rimanere sola dal gennaio 1976 (quando il tappo del rabbocco olio migra a sinistra, in posizione più comoda) e fino al dicembre 1977, con allestimenti



L'esemplare del nostro servizio è nella rarissima colorazione Verde Pampa. Sulla III serie troviamo i proiettori posteriori più grandi che inglobano la luce di retromarcia. Altra novità sono gli sfoghi d'aria sul terzo montante, ora a tutta lunghezza e più ampi. Sotto, da sinistra, la IV è innovativa anche nel design della coda: i fanali si sviluppano in orizzontale con le due classiche ciglia verso l'esterno, la zona della targa (intanto diventate rettangolari per il CdS) è evidenziato dalle due luci con inserto nero, il paraurti è nuovo, gli sfoghi d'aria neri e sulla fiancata appaiono i paracolpi. La Gold Ring è l'unica serie speciale della A112 Abarth: su base IV serie, ha la mascherina specifica, sola livrea nera, dettagli e cerchi color oro. Totalmente nuovi anche gli interni, con plancia "monolitica" in plastica e volante a tre razze (già apparso sulla III serie 70 HP), pannelli porta in preformato e selleria con fianchetti beige e velluti marroni/blu/beige.



interni ed esterni invariati rispetto alla 58 HP. Nel 1978 ecco apparire la IV serie della A112. Anche se la meccanica rimane invariata, il mutamento telaistico è radicale: il tetto ha una forma più squadrata ed è più alto di 20 mm (codice telaio A112 B). Ovviamente questo interesserà anche l'ormai irrinunciabile versione Abarth (telaio A112 B2, numerazione a partire da 2000001) che sarà totalmente rinnovata nell'estetica. All'esterno: griglia (condivisa con le altre versioni) più piccola in plastica nera con cornice e profilo centrale argento satinato, connessa ai proiettori tramite due "ciglia" che inglobano le cornici, stesso "motivo" ripreso dalle luci posteriori, elementi che le varrà il soprannome "Cinesina"; presa d'aria sul cofano ridotta ma sottolineata da un estrattore con tanto di gobba; sempre sul coperchio motore, in basso a destra guardando la vettura frontalmente, appare la denominazione Abarth (scomparsa dalla mascherina dove rimane solo il simbolo Autobianchi) in una targhetta in bassorilievo. I proiettori posteriori sono a sviluppo orizzontale e inglobano le luci targa rettangolari, come previsto dal CdS; ripetitori laterali rettangolari; persistenza dello stemma Abarth iscritto sul tondo dietro la portiera; gocciolatoio cromato (mentre non lo sono più guarnizioni di parabrezza, lunotto e deflettori); tappo serbatoio con serratura. Molti i particolari in plastica nera: paraurti - anteriore con prese d'aria, spoiler e alloggiamento targa - struttura delle maniglie porta, paracolpi laterali, specchietto retrovisore (ora di serie), sfoghi aria sul terzo montante, maniglia di apertura portellone e 4 gruppi da 3 ciascuna di feritoie ai cerchi, sempre in lamiera stampata ma di nuovo disegno, ancora condivisi con la Elegant. All'interno: portellone ora sostenuto da due molle ad aria e non più dal compasso sul lato destro; plancia totalmente nuova,

in poliuretano espanso marrone scuro, con portaoggetti e vano radio chiusi da sportelli, strumenti principali poligonali racchiusi in tre elementi e i tre secondari (un lotto del 1979 con voltmetro curiosamente al centro) collocati in basso, davanti al pomello del cambio, di nuovo disegno in materiale gommato; volante con corona in resina e finte cuciture; pannelli porta di nuovo disegno in poliuretano; lavavetri elettrico; portafusibili a sinistra; sedili di nuovo disegno con appoggiatesta trapezoidali in misto finta pelle beige e velluto, disponibile beige, marrone o azzurro, con cadenini a contrasto (oppure a richiesta totalmente in finta pelle beige); moquette beige; cielo in preformato rivestito in panno beige; bagagliaio in moquette marrone; compassi vetri posteriori con perni portanti (non più incollati). Meccanicamente registriamo: carburatore Weber 32 DMTR 38/250; primo rapporto più corto; alternatore da 45 A; freni con pompa Bendix detta "mini-servo" e scomparsa del servofreno; comando dell'acceleratore ora a cavo e non a rinvii snodati. Fra gli optional il tergilunotto, i classici cerchi Cromodora CD57 (ma anche i rarissimi CD63, detti anche Speedline SL017), il cofano nero opaco coi colori pastello, la vernice metallizzata. Della IV serie esiste anche una versione speciale prodotta nella primavera del 1979, la Abarth 70 HP Gold Ring, in livrea Nero Fiat 601, con doppio filetto adesivo oro sulla fiancata, come color oro sono i cerchi in lamiera (a richiesta i Cromodora CD 57 dello stesso colore), targhette identificative, profili mascherina (inedita, con le scritte "Autobianchi" e "Abarth 70 HP" in stampatello su due profili sfalsati divisi da una barra obliqua con le bandiere a scacchi e Tricolore); la presa d'aria anticipa quella della V serie; gli interni sono beige ma totalmente in velluto.



Da sinistra V serie "Maquillage 82" (si riconosce per tutti i simboli verniciati in rosso in abbinamento a tutti i colori e V serie '79 (con marchio Autobianchi sulla mascherina rosso solo in abbinamento con la tinta Rosso Corsa). Cambia di nuovo la mascherina, ora a tutti sviluppo con "labbro" del cofano anch'esso nero.

Al retro la V serie è riconoscibile per il fascione in plastica nera che ingloba i proiettori e il portatarga. Profili, passaruota, fascioni e cornici ora è tutto nero, scomparso il simbolo Abarth sulla fiancata.



### 70 HP 5ª SERIE (luglio 1979 - ottobre 1982)

La grande novità del luglio 1979, coincidente con la V serie della A112, è la comparsa del cambio a 5 marce sulla Abarth (meccanica 70 HP invariata), abbinata all'accensione elettronica AEI 200 (con distributore a impulso magnetico). Per installarlo si rende necessario ridisegnare i longheroni nella parte anteriore, modifica che porta a un nuovo prefisso per il telaio: A112 B2/5. Cambia tutto anche esteticamente: all'esterno abbiamo presa d'aria sul cofano della Gold Ring (griglia con listelli verticali); calandra "a tutta lunghezza" con elementi orizzontali superiori e verticali fitti inferiori, profili e simbolo in tinta carrozzeria (argento con vernice nera) e bordino sullo spigolo del cofano; indicatori di direzione arancio; targhette con scritte bianche o rosse, in base al colore, su fondo nero ("70 HP" con stemma Abarth sul bassorilievo del cofano motore, "Abarth" sul parafrangente anteriore e sul profilo di coda, non più sul portellone) o nera su fondo argento ("Autobianchi A112" in coda); paraurti simili alla versione precedente (viene solo ingrandito il pannello targa) ma ora collegati ai codolini passaruota - anch'essi inediti - da soffiotti, idem per quello posteriore, mentre le fasce laterali sono più estese; brancardo verniciato in nero opaco; indicatore di direzione tra il passaruota anteriore e la portiera; scomparsa di qualsiasi cromatura, sostituite da profili neri; specchietto di nuovo disegno; cerchi della IV serie (a richiesta i Cromodora CD 63/Speedline SL017 già fugacemente apparsi su IV serie); in coda sono scomparsi i fari "a mandorla" per lasciar posto a un fascione unico in plastica nera che ingloba gli ampi proiettori e il portatarga. Sotto il cofano c'è un nuovo coperchio punterie in alluminio con scritta "Abarth" in rilievo, più piccola e spostata dal lato dello spinterogeno.

All'interno abbiamo la plancia della IV serie ma cambia il rivestimento dei sedili nonostante le immagini ufficiali mostrino un layout tutto nero con velluto a coste orizzontali; in produzione vedremo tale configurazione: pannelli, moquette, fianchetti dei sedili in finta pelle, neri, sedute centrali in velluto blu a piccole costine verticali, in abbinamento a tutte le tinte; cielo grigio; pomello del cambio specifico (più grande). Di serie, comando interno per la regolazione dello specchietto, lunotto termico,

vetri atermici, lunotto con lavavetro e sedile posteriore sdoppiato 50:50. Fra gli accessori le cinture di sicurezza con arrotolatore, la tappezzeria in finta pelle nera totale, la vernice metallizzata e i lavafari con proiettori piatti H4 e mini-spaZZola (anche in versione rotante, incernierata a centro faro, per alcuni mercati nordici). Definitivamente pensionato il cofano nero opaco.

Nel gennaio 1980 viene nuovamente rivista la numerazione dei telai, ora composta da 17 caratteri alfanumerici: ZAA 112 B 000 seguito da sette numeri, per le Abarth a partire da 1140000. Con l'occasione, lo sportello carburante diventa piano con solo un incavo per l'apertura; i vetri posteriori perdono la cornice metallica; la leva cambio diventa più sottile; i cerchi in lamiera non hanno più le 4 mezzelune con 3 feritoie nere l'una ma in tinta, con coppiglia centrale rossa (sempre recante lo Scorpione argento). Nell'aprile del 1982 infine, ecco il cosiddetto "Maquillage" della V serie, che interessa tutte le versioni. Le Abarth hanno ora: marchio e profili calandra, scritta identificativa anteriore e targhette laterali rosse su fondo nero indipendentemente dal colore; all'interno un velluto liscio a scacchi bianchi e grigi (il "Panno Zegna" della Lancia Delta) senza cuciture sostituisce quello blu mentre il vano bagagli è in tela gommata. Le modifiche inserite nel 1980 e nel 1982 saranno mantenute fino a fine produzione (tranne le tappezzerie), come invariata rimarrà la meccanica.

### 70 HP 6<sup>+</sup> E 7<sup>+</sup> SERIE

(ottobre 1982 - dicembre 1984)

Al Salone di Parigi di metà ottobre 1982 compare la A112 VI serie. La Abarth si riconosce subito per numerosi particolari. All'esterno: paraurti in plastica nera a fascione con indicatori di direzione arancio integrati nello spigolo superiore e soffiotti drasticamente ridotti; calandra a soli elementi orizzontali con fascia inferiore "a tutta lunghezza" con funzione di presa d'aria; paracolpi laterali più sottili, bassi e "mossi" da scanalature, mentre al di sopra la fiancata presenta una "pizzicatura" della lamiera; paraurti posteriore anch'esso a fascione; proiettori posteriori senza cornice intervallati da ampio portatarga nero opaco, mentre rimane la sola targhetta con scritta "Autobianchi" rossa (colore ora specifico per tutte le targhette) di nuovo sul portellone, a destra; sul terzo montante gli sfoghi aria sono lisci (con tre feritoie nello spigolo posteriore) e in tinta carrozzeria; cerchi in lamiera a 10 feritoie sdoppiate con borchia semi integrale in plastica con logo rosso (a richiesta i bellissimi Cromodora CD 145 in lega con disegno a 8 "petali"). ➤



La V serie "Maquillage '82" non si discosta, nella vista da  $\frac{3}{4}$  posteriori dalla precedente "'79". I cerchi non sono della gamma Autobianchi ma dell'epoca, montanti molto di frequente in alternativa a quelli disponibili.

Gli interni della Maquillage si distinguono per il velluto dei sedili in panno Zegna tipo Lancia Delta LX. La strumentazione supplementare è ora iscritta in tre quadrati e piazzata in basso, mentre, rispetto alla IV serie, la plancia è scura, il pomello del cambio a 5 marce è specifico per la V serie.





Da sinistra: VII e VI serie. Su ultime due serie i paraurti sono a fascione senza soffiotti, le barre paracolpi laterali hanno delle striature e, sulla VII serie, le frecce sono bianche, ci sono i faretto di profondità e riappare un piccolo simbolo adesivo sulla fiancata posteriore. Sotto, da sinistra, sulla VI serie appaiono i bellissimi cerchi in lega "a 8 petali" Cromodora CD 145. Di nuovo senza cornice i proiettori e a sviluppo orizzontale. Gli sfoghi aria hanno la sola feritoia posteriore e sono in tinta. A destra, esteticamente, su VII serie, si chiude in bellezza: fra i proiettori posteriori appare una fascia catarifrangente con simbolo e denominazione "Abarth".



All'interno: i sedili sono di nuovo disegno (identici a quelli delle altre versioni), con fianchetti in finta pelle nera, sedute in stoffa a triangolini grigi, cuciture "a cubotti", appoggiatesta in schiumato con due fori, scorrimento in avanti per agevolare l'accesso al divano posteriore con levetta di sgancio a metà schienale e slitte parallele (nelle precedenti erano rialzate); cappelliera "a vascone" (cioè con l'aggiunta di un labbro verso il lunotto); padiglione in finta pelle nera; plafoniera con luce spot di lettura; orologio digitale alla destra del portacenere; spia starter sul cruscotto; Per il motore abbiamo nuovi radiatore, ventola e scatola filtro. Fra gli optional, divano posteriore sdoppiato (tornato a richiesta), tetto apribile fumé, vernice metallizzata e alzacristalli elettrici.

La VII serie (da aprile 1984 a dicembre 1984, anche se alcuni esemplari sarebbero stati immatricolati ancora nei primi mesi dell'85, specialmente all'estero) è l'ultima delle A112 offerte anche in allestimento Abarth. La meccanica rimane invariata ma molti elementi

sono ora condivisi con le altre versioni. All'esterno: come la LX il paraurti anteriore ha fari di profondità e indicatori di direzione trasparenti e il posteriore una fascia catarifrangente rosso scuro con scritta "Abarth" e relativo stemma serigrafati fra i proiettori (quelli della VI serie), elemento che costringe a ricavare nel paraurti il vano targa; i cerchi in lamiera presentano una borchia integrale con piccole feritoie tipo Lancia Delta GT (mentre sono sempre disponibili i Cromodora CD 145 "a petali"); specifico per Abarth è la fascia adesiva laterale a effetto tridimensionale posta sopra la "pizzicatura" della fiancata, argento/nera o argento/rossa in base ai colori della carrozzeria e lo stemma Abarth tra la porta e il passaruota posteriore; il logo "70 HP" sul bassorilievo del cofano motore è di nuovo grigio in un carattere simile a quello usato per le targhette delle coeve Lancia. All'interno troviamo sempre la plancia introdotta con la IV serie ma qui razionalizzata: orologio e portacenere migrano in basso mentre ora i tre strumenti supplementari sono più a portata di vista, sotto il

vano radio, con grafica e mascherina rinnovata; la retroilluminazione degli strumenti non è più verde ma rossa; I sedili hanno la stessa forma della VI serie ma la finta pelle non ha più le sagomature "a cubotti" e il tessuto a costone è a fondo grigio con righe nere o rosse (in base alla tinta esterna) via via più fitte verso il centro seduta. Fra gli accessori, le cinture di sicurezza rosse e gli alzacristalli elettrici, mentre sono di serie i vetri atermici color bronzo e l'antenna radio sul tetto. La meccanica resta invariata.

Secondo i dati forniti dall'Anfia, sono 121.669 gli esemplari di A112 Abarth assemblati, meno del 10% del totale delle A112 (1.254.001).



L'interno della VII serie è distinguibile per la strumentazione supplementare riportata in alto, più visibile. Fra gli accessori compaiono gli alzacristalli elettrici.

*Si ringraziano per la disponibilità, soprattutto in questo momento difficile, gli amici del Registro Autobianchi nelle persone del Presidente Marco Lerda, del Vicepresidente Edoardo Cima, della Segretaria e Coordinatrice degli eventi Laura Lodi e dei Soci proprietari delle vetture Antonio Mattiace, Andrea Marocco, Carlo Pancotti, Paolo Tonanzi, Diego Filippi, Gabriele Neirotti, Leonardo Leone e Edoardo Gori. Un ringraziamento infine all'amministrazione di Rivalta di Torino nelle persone del Sindaco Nicola de Ruggero e del Vicesindaco Sergio Muro e al Corpo di Polizia Locale per la disponibilità della location fotografica (piazza Gerbid).*

## SCHEDE TECNICHE

### ABARTH 58 HP (1971-1975)

**MOTORE:** Tipo A112 A1.000, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, monoblocco in ghisa, canne integrali, testa in lega leggera, albero motore in acciaio, alesaggio e corsa 65x74 mm, cilindrata 982 cm<sup>3</sup>, rapporto di compressione 10:1, potenza 58 CV DIN a 6600 giri/min, coppia 7,5 kgm a 3800 giri/min, distribuzioni a valvole inclinate, allineate in testa. Un asse a camme laterale con aste e bilancieri, comando a catena. Alimentazione con pompa meccanica, carburatore invertito doppio corpo verticale Weber 32 DMTR.

**TRASMISSIONE:** trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM con comando a pavimento.

**SOSPENSIONI E FRENI:** Anteriori a ruote indipendenti puntone trasversale inferiore con montante telescopico (schema McPherson), molle elicoidali, barra stabilizzatrice; posteriore a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico (schema McPherson) e balestra inferiore bifoglia trasversale. Freni idraulici a pedale con circuito separato, con servofreno sulle ruote anteriori; anteriori a disco con pinza flottante, posteriore a tamburo, freno a mano meccanico sulle ruote posteriori.

**RUOTE E PNEUMATICI:** 135 SR 13".

**DIMENSIONI E PESI:** lunghezza 3230 mm, larghezza 1480 mm, altezza 1260 mm, passo 2038 mm, peso 670 kg.

**PRESTAZIONI:** velocità massima oltre 150 km/h, accelerazione 0-100 km/h in 12,6 secondi.

### A112 ABARTH 70 HP (1975-1984)

Stesse caratteristiche di A112 Abarth 58 HP tranne:

**MOTORE:** Tipo A112 A2.000, alesaggio e corsa 67,2x74 mm, cilindrata 1049 cm<sup>3</sup>, rapporto di compressione 10,4:1, potenza 70 CV DIN a 6600 giri/min, coppia 8,7 kgm a 4200 giri/min. Dal 1/1978: carburatore invertito doppio corpo verticale Weber 32 DMTR 38/250.

**TRASMISSIONE:** dal 7/1979: cambio a 5 marce + RM.

**FRENI:** dal 1/1978: pompa freni Bendix senza servofreno.

**DIMENSIONI:** dal 12/1977: 1280 mm.

**PRESTAZIONI:** velocità massima oltre 160 km/h.

### ABBINAMENTI COLORI CARROZZERIA/INTERNI

**1ª SERIE** Rosso Corsa 120 e Nero Opaco/finta pelle nero, pavimento in gomma.

**2ª SERIE** Rosso Corsa 120/103 e Nero Opaco (solo per cofano motore)/finta pelle nero, pavimento in gomma (versione "Sportiva"), Salmone 282/ finta pelle nero-panno scozzese giallo/beige/marrone-pavimento in moquette nera, Visone 782/finta pelle blu-panno scozzese blu/grigio/verde-pavimento in moquette blu, Bleu President 456/finta pelle blu-tessuto grigio-pavimento in moquette blu; per tutte cofano nero in opzione (versione "Elegante").

**3ª SERIE** Rosso Corsa 103 e Nero Opaco (solo per cofano motore), Verde Pampa 395 e Nero Opaco (solo per cofano motore), Azzurro Bahamas 451 e Nero Opaco (solo per cofano motore)/per tutte finta pelle nero, pavimento in gomma (Versione "Sportiva"), Bianco 233, Salmone 282, Visone 782, Cammello 563, Rosso Corsa 103, Rosso Attinia 288, Rosso Etna 127, Verde Pampa 395, Bleu President 456, Argento (met.) 692, Azzurro (met.) 477/416, Bronzo (met.) 794/ per tutte finta pelle in nuance carrozzeria e velluto grigio a coste, pavimento in moquette in nuance carrozzeria; cofano nero in opzione (Versione "Elegante").

**4ª SERIE** Colori Pastello: Bianco 166/233, Rosso Corsa 159/103/854, Bleu Scuro 152/455, Celeste 153/882, Beige Ceylon (154/894), Camoscio 146/579, Rosso Attinia 167/288, Rosso York 139/178, Verde Tirolo 147/379; per tutte cofano nero in opzione. Colori Metallizzati: Argento 175/692, Azzurro 196/477/416/421, Bronzo 194/794. Interni: per tutte finta pelle beige e pavimento in moquette marrone + per 166, 154, 146, 194 velluto marrone/per 159, 153, 167, 139, 147 velluto beige/per 152, 175 velluto blu.

**5ª SERIE** Colori Pastello: Bianco Saratoga 244, Rosso Corsa 854, Bleu Lancia 438, Amaranto Ardenza 114, Beige Marocco 822, Nero 601. Dal 4/1982: Rosso Nearco 855, Azzurro Antibes 827. Colori Metallizzati: Grigio Chiaro 614, Grigio Ghisa 628, Azzurro Scuro 415. Dal 4/1982: Marrone 842. Solo per versione "tergifiari estero": Marrone Bruciato 732. Interni: per tutte finta pelle nero/velluto blu scurissimo a costine/pavimento in moquette nero. Dal 4/1982: finta pelle nero/panno Zegna grigio.

**6ª SERIE** Tutte le colorazioni disponibili anche per le A112 normali, ossia: Colori Pastello: Bianco Saratoga 244, Rosso Corsa 854, Bleu Lancia 438, Nero 601, Azzurro Antibes 827, Azzurro Chiaro 482, Avorio 252, Bordeaux 173. Colori Metallizzati: Grigio Chiaro 614, Turchese 483, Rosso 183, Azzurro Scuro 415, Marrone 849, Verde Scuro 382. Interni: per tutte finta pelle nero e pavimento in moquette nero + per 224, 854, 438, 601, 827, 482, 614, 483, 183, 415 tessuto grigio/per 252, 849, 173, 382 tessuto beige.

**7ª SERIE** Colori Pastello: Bianco Saratoga 244, Rosso Corsa 854, Bleu Lancia 438, Nero 141, Azzurro Antibes 827. Colori Metallizzati: Grigio 683, Azzurro 415, Verde Scuro 382, Rosso 183. Interni: per tutte finta pelle nero e pavimento in moquette nero + per tutte tessuto grigio/rosso (tranne che per 854, 183: tessuto grigio/nero).

## QUESTIONE DI DETTAGLI



L'evoluzione stilistica delle mascherine. Dall'alto, I serie: con cornice e doppio elemento cromati. II serie: scompaiono le cromature su contorno e listelli della mascherina e cornici fari. IV serie (a destra): la mascherina è di disegno diverso, i fari sono collegati da raccordi "effetto ciglia", le frecce sono arancio e di forma raccordata e sul cofano appare in bassorilievo la targhetta Abarth. V serie (a sinistra): la mascherina è a "tutta larghezza" con labbro superiore nero, fascia con listelli verticali inferiore e scritta Abarth sul parafrangente. VII serie: la mascherina a soli listelli orizzontali e paraurti sono gli stessi della VI serie ma qui le frecce sono bianche i paraurti inglobano i faretto di profondità di serie.



L'evoluzione dei marchi. Una delle caratteristiche peculiari della I serie è il fregio collocato dietro le portiere, a esagono allungato, coi due marchi Autobianchi e Abarth su fondo nero iscritti in cornici argento, tutto adesivo. Dalla II serie, nella stessa collocazione, scompare il marchio Autobianchi e rimane solo quello Abarth inscritto in un tondo. Per le prime tre serie (qui una III), in coda troviamo il marchio sagomato con scritta Abarth. Sulla IV serie troviamo ancora uno stemmino piccolo affianco alla denominazione "A112" e il logo tondo sulla fiancata, dalla V serie spariranno per ricomparire sulla fiancata della VII serie lo stemma adesivo. Sulla III serie si rende necessaria una targhetta per distinguere la nuova 70 HP dalla 58 HP.

L'evoluzione della strumentazione (da sinistra). Sulla I serie questa è dotata di contagiri di serie e protetta da una palpebra ellissoidale. Sulla II serie la stessa ha una nuova mascherina e una palpebra squadrata. Dalla IV serie si cambia tutto: "cassettoni unici" con strumenti stondati e divisi in tre aree. Rimarrà la stessa fino a fine produzione (nella VII serie è rivista la grafica).



L'evoluzione dei cerchi ruota (da sinistra). La I serie monta di serie i "Tipo Rally" della versione E (molti li montano con canale rovesciato, come in foto). Questi rimangono standard per le prime tre serie ma, dalla II serie, sono disponibili i cerchi in lega di magnesio Cromodora CD57. A partire dalla fine della produzione della IV serie, Cromodora rinnova il disegno dei cerchi disponibili per A112 nel disegno CD 63 (prodotti anche dalla Speedline, SL017). Con la VI serie ecco infine i Cromodora "a 8 petali" CD 145 (non più in magnesio).



L'evoluzione di sedili e tappezzerie. In senso orario: I serie: pavimento in gomma, sedili con schienale e poggiatesta integrato in finta pelle nera. II serie: sedili con poggiatesta regolabile, per versioni "Sportiva" (come da immagine) pavimento in gomma nera e selleria in finta pelle nera. Per tutte e tre le prime serie cielo in finta pelle nera. IV serie: Sedili con fianchetti in finta pelle beige e sedute/cadenini/poggiatesta in velluto blu, beige o grigio (vedi tabella colori-interni). Cielo in preformato chiaro. V serie: finta pelle nera e velluto a trama fine blu. VI serie: conformazione e poggiatesta (in schiumato) di nuovo disegno, stoffa a motivi triangolari, finta pelle cucita a quadretti. VII serie: pelle liscia e stoffa con tessuto grigio/nero o grigio/rosso (vedi tabella colori-interni).

Tra i tantissimi piloti del Campionato Autobianchi A112 Abarth 70 HP anche l'attuale vice-presidente del Senato, Roberto Calderoli, che ha dimostrato le sue capacità vincendo l'edizione 1982 del Rally Costa Smeralda.



# CINQUANT'ANNI DI COMPETIZIONI

FAMOSA PER IL "TROFEO", L'AUTOBIANCHI A112 ABARTH CORRE ANCORA OGGI NEI RALLY STORICI

di Roberto Valentini - foto Actualfoto

**M**igliaia di piloti hanno avuto modo di conoscere, in poco meno di cinquant'anni di carriera sportiva, la scontroosità di un piccolo "Scorpione": l'Autobianchi A 112 Abarth che, soprattutto nelle sue versioni 70 HP, era un "giocattolo" tutt'altro che facile da guidare. O meglio: era facile farci "dei numeri" e dare spettacolo, ma molto più difficile sfruttarla a fondo per vincere. Non a caso i piloti che sono emersi dai campionati monomarca Autobianchi A112 Abarth 70HP sono diventati grandi campioni, dimostrando di saper usare da subito auto decisamente più potenti. Già dalla sua prima edizione, organizzata nel 1977, il vincitore Attilio Bettega, in coppia con la moglie Isabella Torghelle, aveva dimostrato a fine stagione il suo valore al volante della Lancia Stratos ufficiale nel Rally della Valle d'Aosta, nel quale era stato secondo solo al grande Sandro Munari.

A detta dei piloti, la piccola Autobianchi A112 Abarth 70 HP si guidava solo con l'anteriore. La grande trazione consentiva di infilare facilmente il muso e il passo corto non lasciava quasi avverti-

re l'appoggio sulle ruote posteriori, dando alla vettura un'agilità senza pari.

La storia dell'Autobianchi A112 nei rally inizia subito, già con la versione di serie non ancora griffata Abarth e si potenzia nel 1972 con l'omologazione della versione Abarth 58 HP, che presto diventa la vettura più competitiva della classe fino a 1000 cm<sup>3</sup> (anche se alcuni piloti con le Fiat 127 a volte riescono a spuntarla).

L'idea di organizzare un trofeo monomarca nei rally venne a Cesare Fiorio nel 1976, visto il successo che la versione 70 HP stava riscuotendo con i piloti privati. A inizio stagione, nel Rallye di Montecarlo, iscrive due Autobianchi A112 Abarth ufficiali affidate ad Alcide Paganelli-Ninni Russo e Giorgio Pianta-Roberto Colucci, alle quali si aggiungo altre 5 vetture dell'importatore francese Chardonnet. La piccola Abarth dimostra subito la sua competitività e monopolizza la classifica di classe fino a 1300 cm<sup>3</sup> del Gruppo 1, ottenendo con il francese Jean Pierre Malcher un ottimo 22° posto assoluto e con Christine Dacremont 23<sup>a</sup> e Pianta 24°. ➤



Il primo vincitore del trofeo, Attilio Bettega, con la moglie Isabella al Rally Coppa Liburna 1977.



Fabrizio Tabaton vincitore del Campionato Autobianchi A112 Abarth 70HP nel 1978.  
A destra, Gianfranco Cunico ha dominato il trofeo nel 1979.



A fine stagione viene presentato il Campionato Autobianchi A112 Abarth 70 HP di 1050 cm<sup>3</sup>. Tecnicamente le vetture devono essere dotate di un kit di preparazione Abarth dal costo "politico" di 300.000 lire, che comprende i sistemi di sicurezza (roll-bar, cinture di sicurezza, impianto di estinzione) e altri allestimenti, come il paracoppa, i paraspruzzi, i fari supplementari e la barra supplementare per i duomi anteriori. La preparazione è quella molto limitata del Gruppo 1 che, tra le varianti-opzione, comprende una coppia conica più corta. Gli pneumatici sono Kléber da asfalto e terra con cerchi da 13. Per ridurre le spese, i partecipanti al Campionato A112 disputano solo una tappa delle gare del Campionato Italiano che, nel 1977, sono 14. La prima edizione è vinta da Bettega e sono

ben 54 i piloti che riescono a conteggiare almeno un punto in campionato. Il fatto che il vincitore, ma anche il secondo classificato, Vanni Fusaro, vengano coinvolti l'anno successivo nei programmi semiufficiali del Gruppo Fiat, consolida il successo del trofeo, che nel 1978 vede imporsi Fabrizio Tabaton per un soffio su Carlo Capone. Nelle stagioni successive entrambi conquisteranno il Campionato Europeo assoluto. Anche i vincitori del 1979, Gianfranco Cunico, e del 1980, Michele Cinotto, avranno un futuro da piloti ufficiali, non solo legati ai marchi del Gruppo Fiat. Cunico avrà la soddisfazione di vincere una gara del Mondiale, il Sanremo del 1993, su Ford; Cinotto sarà pilota ufficiale Audi già nella stagione successiva. Dal 1979 viene utilizzata anche la versione restyling, che si af-



Piero Canobbio, vincitore nel 1983.



Piero Corredig, ultimo campione del trofeo nel 1984.

A destra, ancora oggi le Autobianchi A112 Abarth sono utilizzate nell'omonimo trofeo che si disputa nell'ambito dei rally storici.

fianca a quella precedente, che non sarà più ammessa a partire dal 1981, rimpiazzata dalla versione a 5 marce.

A partire dal 1981 il Gruppo Fiat non prevede più un programma ufficiale per il vincitore, ma un cospicuo premio in denaro che gli consente comunque di allestire una buona stagione agonistica. Paolo Fabrizio Fabbri vince l'edizione 1981 e, dopo alcune stagioni agonistiche, prosegue la sua carriera nel Motorsport come preparatore ufficiale Peugeot. Il 1982 vede imporsi Daniele Signori in un'annata nella quale si raggiungono record di partecipazione con 77 Autobianchi A112 Abarth 70 HP al via nel Rally delle 4 Regioni. L'anno successivo vince Piero Canobbio, mentre il 1984 è l'ultimo anno del trofeo. Vince Piero Corredig. Non essendo più in produzione, l'Autobianchi

A112 Abarth lascia il posto alla Fiat Uno che, nella sua versione da 70 CV, darà vita nel 1985 al Campionato Fiat Uno.

Si chiude così un ciclo incredibile. I kit venduti in 8 stagioni sono stati 500. Si sono registrate oltre 3000 presenze in 85 gare.

Una volta chiuso il trofeo monomarca, tantissimi piloti hanno continuato a correre con l'Autobianchi A112 Abarth 70 HP in Gruppo N e in Gruppo A. Ancora oggi la vettura è protagonista nelle gare di auto storiche. Un gruppo di appassionati, che fa capo al Team Bassano, nel 2010 ha riproposto il Trofeo in chiave storica e il 2021 segna la dodicesima edizione di questo campionato che riporta lo spettacolo delle piccole Autobianchi nell'ambito dei rally storici.



La grinta di Mario Andretti con la Ferrari 312B al GP di Germania del 1971. Concluderà 4°.

# IL CAMPIONE DEI DUE MONDI

L'ESULE ISTRIANO CHE PARTÌ ALLA VOLTA DEGLI USA DOVE COSTRUIÌ UN IMPERO. A CINQUANT'ANNI DA QUEL GP DEL SUD AFRICA, RIPERCORRIAMO LA SUA STORIA COL CAVALLINO RAMPANTE E L'AMORE PER UN'AUTO, LA 312B

di Cristiano Chiavegato - foto Actualfoto

**È** passato mezzo secolo. Esatto. Ma, a 50 anni di distanza, lui si ricorda di quel momento, come se fosse ieri. Il primo successo su una monoposto, con la Ferrari. Lui è Mario Andretti, il campione dei Due Mondi, l'unico pilota ad avere vinto in Indy, in F1, nel Mondiale sport prototipi e nella Nascar Americana. Nel suo lunghissimo periodo d'attività, iniziato in pratica nel 1953, con una prova di Formula Junior ad Ancona e conclusosi ufficialmente nel 1994, anche se poi intestardito ha partecipato ad alcune 24 Ore di Le Mans, sino al 2000, ha disputato in totale 879 gare, ne ha vinte 111, conquistando 109 pole position. Naturalizzato americano nel 1964, dopo essersi trasferito negli Usa con la famiglia nel '55, esule dalla città natale in Istria, Montona, divenuta croata dopo la guerra e dopo aver vissuto sino alla partenza in piroscampo per New York in un campo profughi nei dintorni di Lucca, Mario grazie ai suoi successi ha costruito un impero. Fatto di proprietà immobiliari, di possedimenti agricoli e di aziende vinicole in California, insieme a una catena di stazioni di servizio e officine, la squadra corse del figlio Michael, che gestisce personalmente con l'aiuto dei

familiari e di alcuni fidati collaboratori. L'ho chiamato nei giorni scorsi al telefono. Mario mi ha risposto dal suo ufficio a Nazareth, in Pennsylvania, dove ha stabilito la sua residenza già da molto tempo. Come sempre è gentile e affabile, confermandosi una delle persone migliori, la migliore in assoluto, che ho avuto modo di conoscere e frequentare nel mondo delle corse. Parla ovviamente italiano, è orgoglioso nel suo passato e del passaporto tricolore che possiede insieme ai numerosi titoli onorifici che gli sono stati conferiti dallo Stato. Gli ho ricordato subito l'anniversario, il Gran Premio del Sud Africa disputato il 6 marzo 1971. Era la sua prima corsa in F1, il debutto con la Ferrari. Un esordio incredibile: vittoria e giro più veloce.

**Lo sai che in questo periodo si può celebrare un avvenimento molto importante della tua carriera e per la Ferrari?**

«Non ci avevo pensato!», mi risponde con voce pacata, un po' roca. «Sto vivendo un periodo terribile, come tutti, per il virus. E per la morte di mio fratello gemello Aldo, avvenuta il 30 dicembre scorso. Ma mi ricordo di quel giorno come se fosse ieri. Assolutamente, come no? Specialmente, proprio perché era il mio debutto in Formula 1 e con la Scuderia di Ma-

ranello su una vettura a ruote scoperte. Avevo avuto esperienze con le vetture sport del Cavallino. Ma quella poteva essere la tappa più elevata della mia esperienza di corse. E il fatto di aver conquistato subito il primo posto con una 'rossa' ha concluso un weekend, per me, da brividi. Una pietra miliare dei miei ricordi in campo agonistico, uno di quelli indimenticabili».

**Una gara difficile per tanti motivi, iniziata in salita, perché ti eri qualificato soltanto al quarto posto, alle spalle di Jackie Stewart con la Tyrrell che in quell'anno sarebbe diventato campione del mondo, di Chris Amon, allora alla guida della Matra, e del tuo nuovo compagno di squadra, Clay Regazzoni, che aveva iniziato a correre con la Scuderia nel 1970.**

«Devo riconoscere che fummo anche un po' fortunati. Il fatto di avere relegato in seconda posizione Stewart, che aveva già conquistato un titolo nel '69, fu un valore aggiunto. Fra l'altro qualche settimana dopo si disputò una gara fori campionato nell'Ontario Motor Speedway 45 minuti a est di Los Angeles, nella California meridionale. Il circuito era una copia quasi esatta di quello famoso a Indianapolis. Erano presenti tutti i team. Furono effettuate due corse di 100 miglia ciascuna, perché alcune delle macchine americane di Formula 5000, iscritte con piloti locali, avevano serbatoi di dimensioni ridotte che non permettevano di percorrere più di quella distanza. Io le vinsi tutte e due, mettendomi ancora alle spalle il campione scozzese. Un momento di grande esaltazione per me. E l'avevo fatto con la Ferrari, in Nord America».

**Come italo americano e come pilota quei risultati contarono molto per la tua carriera...**

«Io avevo conosciuto il Commendatore due anni prima, quando avevo disputato la '1000 km' di Monza in coppia con Chris Amon. Dopo, nel '70, con Nino Vaccarella e Ignazio Giunti abbiamo vinto la '12 ore' di Sebring. C'era un bel rapporto con Ferrari, anche se lui non era molto contento perché spesso me ne andavo per i miei impegni agonistici in America. La Ferrari era stato il mio sogno sin da ragazzo. Fu grazie a quelle vetture stupende che mi prese la passione per l'automobilismo. Con l'obiettivo di diventare pilota, anche se in quel momento non ne avevo alcuna possibilità. In quegli anni Alberto Ascari diventò due volte campione del mondo e divenne il mio idolo. C'erano molti corridori bravissimi, ma Ascari era quello che io volevo emulare. Andai anche a vederlo a Monza. Eravamo lì a Lucca, in un campo profughi e c'era un garage, dall'altra parte della piazza del Collegio e noi lo frequentavamo, io e mio fratello Aldo, perché loro ci lasciavano parcheggiare alcune delle loro macchine. Riuscivamo a far pattinare le ruote con delle Lancia e Alfa Romeo. La gente capì quanto eravamo appassionati per le corse e nel '54 ci portarono all'Autodromo Nazionale al Gran Premio, dove vedemmo per la prima volta una gara. Purtroppo quel giorno non vinse una Ferrari, ma Fangio con la Mercedes, che diede un giro ad Hawthorn, il migliore dei piloti Ferrari. Ascari però diede spettacolo e fu anche in testa per diversi giri, ma fu costretto al ritiro per la rottura del motore. Rimase comunque nel mio cuore. Il sogno sembrava impossibile, figurati come ero esaltato!»



L'inizio della collaborazione con Enzo Ferrari: qui insieme a Ignazio Giunti.



Mario Andretti, 3° a Daytona nel 1970 sulla Ferrari 512S, in coppia con Arturo Merzario.



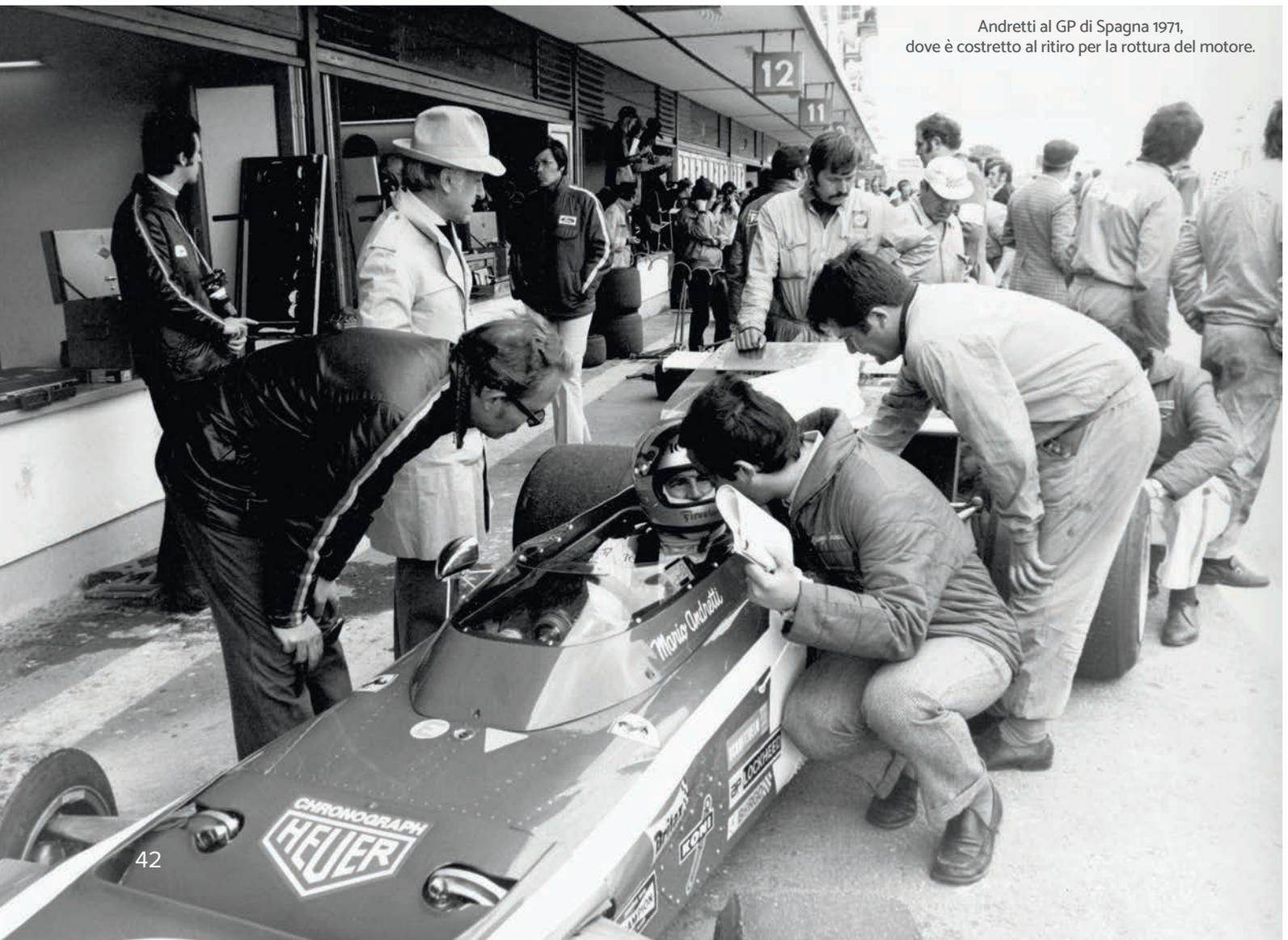
I due piloti a colloquio con Franco Gozzi.



Andretti vince la 12 Ore di Sebring 1970 con Ninni Vaccarella e Ignazio Giunti.



Andretti al GP di Spagna 1971, dove è costretto al ritiro per la rottura del motore.



### E la gara a Kyalami?

«Come ho detto, una grande emozione. Fra l'altro non ero la prima guida della squadra. C'erano Jackie Ickx, già affermato, e l'arrembante Clay Regazzoni. Io ero il terzo pilota. Mi pare di ricordare che le vetture iscritte erano 25. Già nelle prove di venerdì si capì che la Tyrrell 002 di Stewart era molto veloce. Infatti Jackie conquistò agevolmente la pole position staccando di sei decimi la Matra-Simca di Amon, con Clay fu terzo a quasi 1 secondo e io quarto e relegato in seconda fila. La partenza fu caotica. Lo scozzese e il neozelandese vennero sorpresi da un nugolo di avversari e il bravissimo Regazzoni riuscì ad andare in testa, terminando il primo giro davanti a Fittipaldi, Ickx, Hulme e Pedro Rodriguez. Io ero finito al sesto posto davanti a Stewart. Tutti comunque spingevamo al massimo. Tanto è vero che in ogni passaggio qualche posizione cambiava. Hulme a un certo punto fu capace di superare Clay e allungare davanti al gruppo serrato. Poi io ebbi una chance per effettuare un sorpasso su Stewart. A metà gara Denis aveva 5 secondi di vantaggio su Clay, che però cominciò a perdere terreno per le vibrazioni causate dagli pneumatici. A seguito di diversi episodi, alla fine mi trovai a inseguire Hulme, che improvvisamente calò di netto il suo ritmo, dopo essere rimasto al comando per 59 giri tanto che io lo superai a quattro giri dalla fine e lui, sfortunato, terminò sesto, alle spalle mie, di Stewart, Regazzoni, Wisell e Amon. Che posso dire? Era il mio giorno, ma credo di essermelo anche meritato, visto che non avevo mai guidato quella macchina in gara».

### Un giudizio sulla 312B?

«C'era un bel clima in Ferrari. La macchina era ben bilanciata, facile da guidare. Mauro Forghieri mi aveva detto: 'Questa monoposto è un po' vecchietta'. Andava bene ed era stata migliore del modello successivo che ebbe ancora più problemi con l'uso delle gomme Firestone che provocavano delle vibrazioni. A me era piaciuta molto. In corsa mi assecondò al massimo. Come esperienza la 312 B per me fu perfetta».

## SCHEDA TECNICA

### FERRARI 312B (1970)

**MOTORE:** Posizione centrale, semiportante. Cilindri 12 a V di 18°. Cilindrata totale 2991 cm<sup>3</sup>. Cilindrata unitaria 292,2 cm<sup>3</sup>. Alesaggio e corsa 78,5x51,5 mm. Rapporto compressione 11,5:1. Potenza massima 450 CV a 12.000 giri. Materiali basamento e testata lega leggera, con basamento in alluminio. Distribuzione 4 valvole per cilindro, 2 alberi a camme in testa, comando a ingranaggi posteriore. Alimentazione iniezione indiretta Lucas. Accensione mono, elettronica a scarica capacitiva (Dinoplex) Magneti Marelli. Impianto di raffreddamento 1 radiatore anteriore (liquido), 2 posteriori (olio).

**TRAMMISSIONE:** Frizione a dischi multipli. Cambio posteriore longitudinale a sbalzo. Marce: 5 + retromarcia. Comando a leva. Differenziale autobloccante tipo ZF a lamelle.

**VETTURA:** Autotelaio scocca autoportante pannelli alluminio rivettati su struttura tubi in acciaio. Sospensioni: anteriore, quadrilateri deformabili. Bilanciere superiore, triangolo inferiore, gruppi molla/ammortizzatori inboard; posteriore, quadrilateri deformabili. Braccio superiore, triangolo inferiore invertito, 2 puntoni longitudinali. Sterzo a cremagliera. Freni dischi e pinze Girling outboard. Pneumatici anteriori 8,0-22,0-13. Posteriori 14,5-26,0-15 (F2).

**DIMENSIONI:** Lunghezza mm 4020, larghezza 742, altezza 956. Passo mm 2385. Carreggiate anteriore e posteriore mm 1565,7/1575,4. Peso 534 Kg. Serbatoio carburante 2 laterali 240 litri (benzina NO 98/100).



Il pilota americano al GP di Monaco del 1971 di fianco al compagno di squadra Clay Regazzoni.



## LA FERRARI 312B, CAPOLAVORO DI MAURO FORGHIERI

La 312B (la sigla identifica il motore 12 cilindri a V di 180° e la B, secondo quanto specificato dallo stesso ingegnere modenese, si riferisce al doppio albero a camme, bialbero) progettata sotto la direzione tecnica di Mauro Forghieri, ha partecipato a cavallo fra il 1970 e il '71, a 15 gare del Mondiale, vincendone 5, con 6 pole position e 11 giri veloci. Sino al 1975 sono state

realizzate le 312B2 e 312B3 che hanno portato a correre in totale 70 competizioni comprese quelle non titolate del campionato.

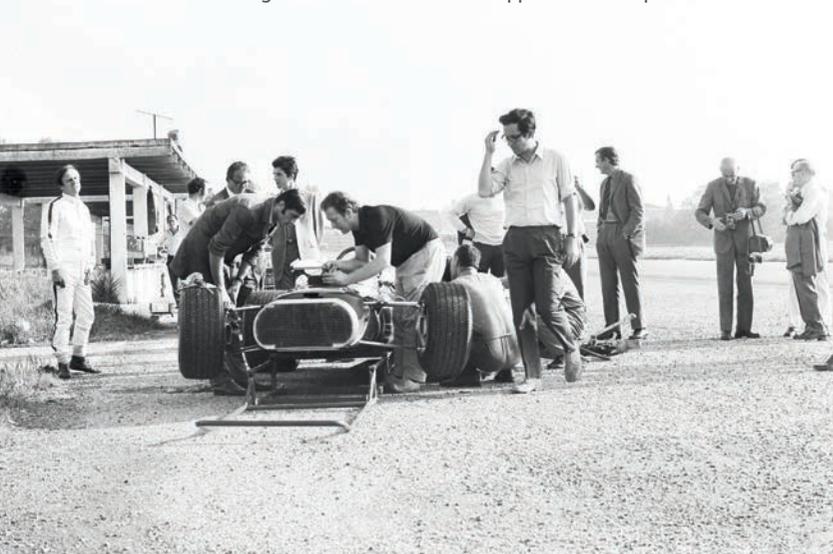
I primi test furono effettuati nel 1969 sul circuito di Modena con Chris Amon e vi proponiamo alcuni scatti dell'agenzia Actualfoto, presente a questo debutto.

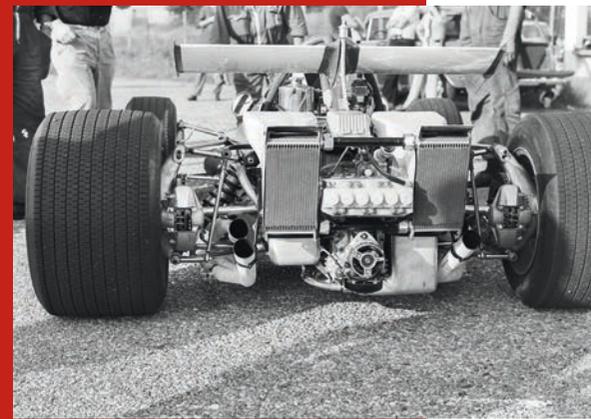
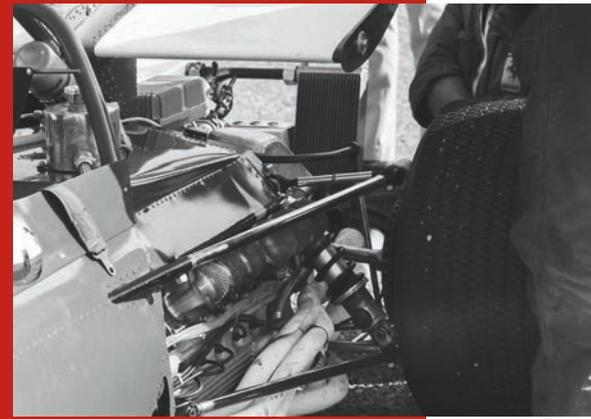
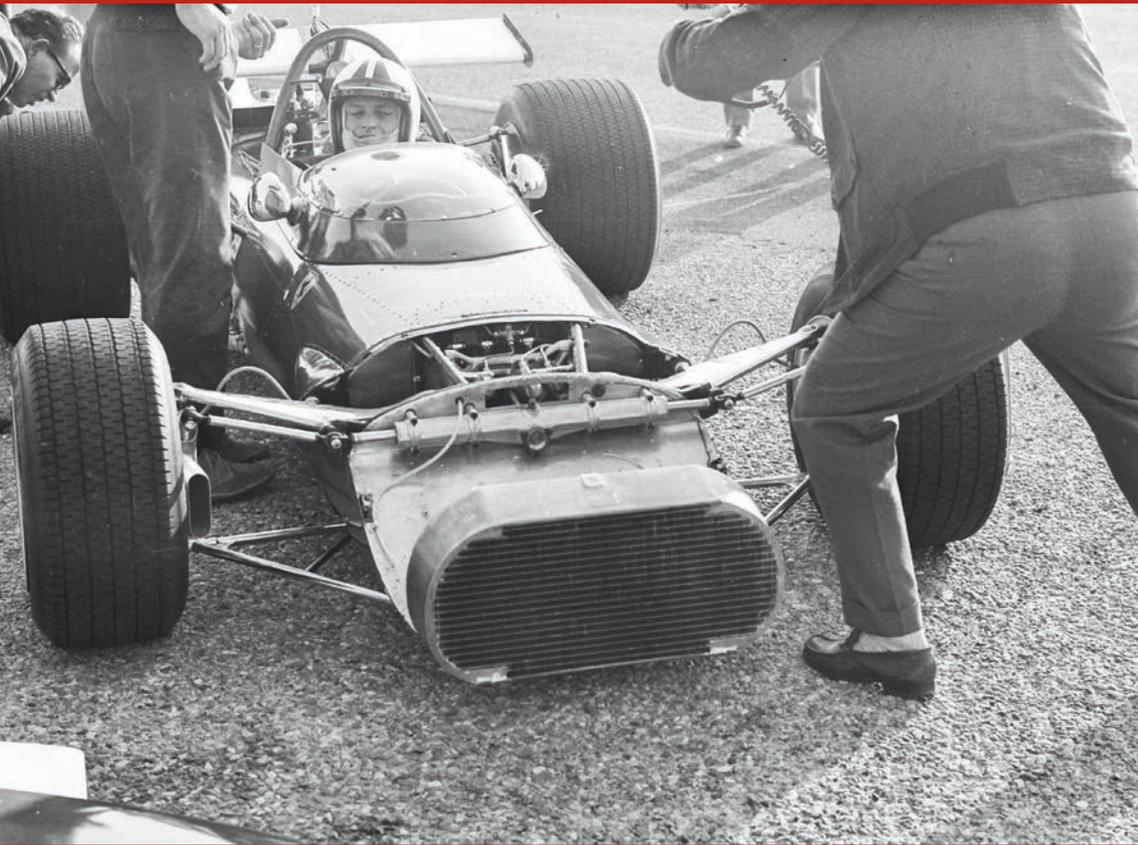


Chris Amon nel primo test della Ferrari 312B sul circuito di Modena.



Mauro Forghieri osserva i lavori di sviluppo della monoposto durante i test.





Ben visibile lo schema delle sospensioni anteriori. Le sospensioni posteriori. Una vista posteriore con l'alettone in evidenza. Un anno dopo, (qui a sinistra) sullo stesso circuito, i test vengono svolti da Ignazio Giunti.



# CIAO FAUSTO

GRESINI, 2 VOLTE IRIDATO DA PILOTA E 4 DA TEAM MANAGER, È STATO PIEGATO DAL COVID 19. DOPO 15 ANNI DI GARE IN MOTO, NEL 1997 HA CREATO LA GRESINI RACING, PRESENTE IN TUTTE LE CLASSI DEL MOTOMONDIALE

*di Paolo Conti*

**F**austo Gresini non ce l'ha fatta a vincere l'ultima corsa, quella più difficile, contro un avversario, il Covid 19, invisibile ma terribile, che per batterti non usa il "manico" plasmato sulle prestazioni della moto, ma ti colpisce in modo subdolo e tragico. La speranza che la stoffa del campione, la bravura, la modestia e la determinazione del pilota e, soprattutto dell'uomo, riuscissero ad avere la meglio sulla malattia, si è infranta la mattina del 23 febbraio all'Ospedale Maggiore di Bologna, dove era ricoverato dal 27 dicembre. Con la sua scomparsa il motorismo perde una delle figure più significative degli ultimi 40 anni. Due volte campione del mondo, tre volte vice e 21 volte primo in un GP sono i numeri del pilota Fausto Gresini; quattro titoli iridati e una squadra, la Gresini Racing, presente con oltre 70 collaboratori in tutte le classi del motomondiale, e non solo, sono quelli del team manager Fausto Gresini. E senza dimenticare quelli ancor più importanti della famiglia, con la moglie Nadia e i quattro figli Lorenzo, Luca, Alice e Agnese.

## **"E MÜTOR" NEL SANGUE**

Come per tanti ragazzini di Imola, dove Gresini è nato il 23 gennaio 1961, anche per lui l'autodromo e la passione per i motori rappresentano una delle attrazioni maggiori. Ogni volta che al Santerno ci sono "e mütor", ovvero le moto in pista, fa il possibile per esserci. Ma la passione da sola non basta. Servono i mezzi, innanzitutto quelli economici per fare arrivare quelli meccanici. E se non ci sono bisogna lavorare per guadagnarli, nonostante i genitori, uno zio e gli amici cerchino di aiutarlo in ogni maniera. La consapevolezza che il successo te lo devi conquistare e che, come diceva, "devi vivere guardando avanti" lo caratterizzano fin da giovanissimo.

A 14 anni inizia a lavorare in una officina di riparazioni motociclistiche a Imola e finalmente quando gli anni sono 17 arriva il debutto in gara a Misano negli Junior in sella a una Minarelli 50 trasformata a Imola nell'officina di Remo Obici, dove Gresini lavora, e che lo segue sulle piste. Nel primo anno le gare sono poche e, complice la scarsa efficienza meccanica della moto, senza risultati.

## GUARDARE AVANTI

La soluzione per equilibrare le prestazioni arriva dal Criterium Aspes, il trofeo monomarca in sella alle Aspes Juma 125 che si disputa dal 1977 sotto l'attenta gestione di Michele Verrini, manager che avrà notevole influenza nella sua carriera. I costi del Criterium sono accessibili e le possibilità di vittoria sono uguali per tutti, visto lo standard simile di tutte le moto in pista. Dopo la vittoria dello "scaltatore" Guido Valli nella prima edizione e di Maurizio Vitali nel 1978, nel '79, quando vi partecipa anche Gresini, è Loris Reggiani a ottenere il successo finale.

Assieme a Gresini e Reggiani ci sono altri giovani piloti destinati a un futuro importante sul palcoscenico mondiale del motociclismo, da Stefano Caracchi a Davide Tardozi, a dimostrazione che non è facile riuscire ad emergere. Senza poi dimenticare che in ogni gara i partecipanti al via sono abbondantemente più di 50 e l'agonismo è sempre alle stelle. Gresini finisce il campionato lontano dal vertice, ma questo non gli impedisce di mettersi in evidenza agli occhi di Michele Verrini, allora anche direttore sportivo della Minarelli, dominatrice del mondiale 125 con lo spagnolo Angel Nieto.

## A PICCOLI PASSI

Gresini segue quelli che sono gli step abituali per un giovane pilota, passando attraverso le varie categorie junior, junior nazionale, senior, per poi proporsi sulla scena internazionale nel Campionato europeo e, se arrivano risultati e disponibilità economica, quello mondiale.

Nell'80 corre tra gli Junior, categoria che, per come sono suddivisi i livelli dei piloti, corrisponderebbe ai Cadetti degli anni precedenti. Gresini partecipa al Trofeo FMI con una moto assemblata con il motore della Aspes Juma su un telaio Golinelli. Una serie di buone prove, non sempre confortate dalla posizione in classifica, gli valgono la promozione tra gli junior nazionali per la stagione 1981 che, quasi fosse un campionato monomarca, affronta in sella alla Malanca 125 realizzata sulla base della bicilindrica stradale. Pur essendo sempre tra i protagonisti nulla può contro la supremazia di Stefano Caracchi, che può contare sulle prestazioni e l'efficienza della moto preparata dalla NCR.

Tra gli avversari che si misurano nel campionato junior, oltre a Caracchi, Gresini incontra altri piloti che diventeranno tra i maggiori rivali nel corso della carriera, come i giovanissimi Domenico Brigaglia e Luca Cadalora. Ma questo è frutto solo del senno di poi. Allora, come Gresini ha sempre ricordato, non pensava di diventare un professionista e quello che faceva era frutto solo della passione, senza ambizioni o progetti per il futuro. Ma questo non gli impedì di andare avanti e di passare tra i senior.

## UNA VERA GP

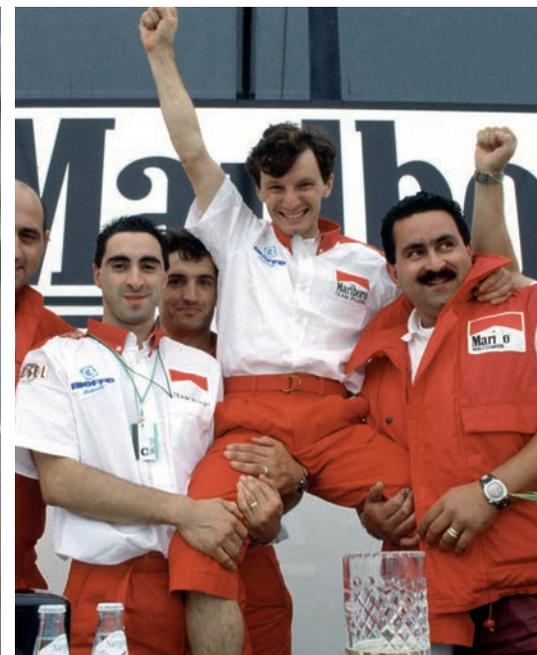
Quella di Gresini è una passione che costa, ma i mezzi economici sono modesti. Oltre agli aiuti della famiglia può contare sul supporto di Tattini e Bassi, che diventa il suo primo sponsor personale e gli consente di procurarsi una MBA 125 per affrontare la stagione '82, la prima da senior. ➤



Fausto Gresini in azione con la Garelli 125 nel 1987, l'anno del suo secondo titolo iridato, conquistato dopo aver letteralmente dominato la stagione con 10 successi consecutivi su undici gare in calendario.



Sopra, Fausto Gresini, il secondo da sinistra, seminascolato dall'abbraccio del presidente della FMI Francesco Zerbi alla festa organizzata a Pesaro per celebrare il secondo titolo iridato. Nella foto ci sono anche l'ex iridato Eugenio Lazzarini, che è il responsabile tecnico del Team Italia, Bruno Casanova, compagno di squadra di Gresini nell'87, e Daniele Agrati, il titolare della Garelli. Sotto, a sinistra, Gresini con la Honda 125 in corsia box mentre viene spinto da Mario Ciamberlini, il tecnico che lo segue nel Team Pileri, la squadra in cui entra a far parte dal 1990. A destra, Gresini festeggiato dai tecnici del Team Pileri.





Dall'alto, Nel 1991 Gresini (7), che torna ad essere uno dei protagonisti della 125, precede Noboru Ueda (56) e Loris Capirossi (1) avviato alla riconferma del titolo vinto l'anno precedente. Gresini in azione con la Honda 125 del Team Pileri nel 1991, quando si aggiudica due gran premi e conclude il mondiale al secondo posto dietro a Capirossi.

Gresini e Capirossi, che scherzano sulle minibike, sono compagni di squadra e amici. Nel 1990 Gresini gli dà una grossa mano per vincere il primo titolo iridato, tanto che alla conclusione del GP d'Australia l'olandese Hans Spaan, battuto nel mondiale da Capirossi, gli dà un pugno accusandolo d'averlo danneggiato per favorire il più giovane connazionale.



Questa volta all'impegno nazionale affianca quello internazionale nel campionato europeo, una sorta di banco prova per stabilire se un pilota può ambire al grande salto nel mondiale. Proprio l'esordio nella contesa continentale dimostra che può puntare in alto. Il campionato si apre al Mugello, dove Gresini stabilisce il miglior tempo sul giro, ma viene battuto in volata da Caracchi. A Le Castellet, in Francia, stabilisce la pole position, ma scivola al primo giro. L'appuntamento con la vittoria è solo rimandato. Al Mugello si apre la contesa per il titolo tricolore. La gara della 125 è quella che promette lo spettacolo maggiore, con Eugenio Lazzarini e Pier Paolo Bianchi, tre titoli iridati ciascuno, a contendersi il successo. Ma a offrire lo spettacolo migliore con una prestazione maiuscola, è Gresini, che prende il comando al terzo giro e dopo aver stabilito anche il miglior tempo sul giro taglia per primo il traguardo. Tra i tanti a complimentarsi c'è anche Michele Verrini, sempre nei panni del team manager, ma questa volta con la squadra della Garelli che ha rilevato le moto della Minarelli. Per Gresini il successo non comporta grandi cambiamenti, visto che continua a lavorare in officina e la partecipazione alle corse resta sempre legata alla sua infinita passione. Belle soddisfazioni gli arrivano anche dal campionato europeo con la vittoria ad Assen, in Olanda, e il quarto posto in Spagna a Jarama, con la classifica finale che lo vede al terzo posto. La svolta alla carriera potrebbe arrivare sul finale di stagione, con la possibilità di concludere l'anno in sella alla Garelli, ovvero avrebbe la soddisfazione di poter correre in sella ad una moto più competitiva. E Gresini non disattende le aspettative: ottiene il secondo posto nell'ultima prova disputata sul circuito di Imola del Campionato italiano, che gli vale il titolo tricolore, nonostante il risultato sia stato in parte falsato dalla cancellazione di alcune prove.

### A MEZZO SERVIZIO

Il rapporto con la Garelli è di breve durata, almeno così sembra alla vigilia della stagione '83, che Gresini inizia ancora con la MBA. Il suo impegno agonistico cresce con la decisione di partecipare anche al mondiale della ottavo di litro, ma quello tra Gresini e il mondo delle corse resta un legame a mezzo servizio, un po' come si verificherà con la Garelli nel corso della stagione.

Inizia con la sua MBA, la sola moto disponibile per i piloti privati. Anche se è un'ottima moto, nulla può contro le Garelli ufficiali di Nieto e Lazzarini. Per un pilota praticamente all'esordio nel mondiale come Gresini, avendo all'attivo solo il debutto al Gran Premio delle Nazioni dell'82 concluso con il ritiro, già riuscire a finire in zona punti rappresenta un successo. Ma Gresini fa ancora meglio ottenendo il sesto posto in Germania e il quarto in Austria. Anche se da avversario, il rapporto con la Garelli non si è interrotto e così, al GP di Jugoslavia, in seguito a un incidente durante le prove che mette fuorigioco Eugenio Lazzarini, la Casa di Sesto San Giovanni gli offre la sua 125. È una fiducia che anche questa volta Gresini sembra poter ricambiare alla grande, stabilendo la pole position, la prima per lui in una prova del mondiale. In gara però le cose non vanno altrettanto bene e deve ritirarsi per una scivolata. Il ritorno di Lazzarini in Olanda e in Belgio lo riporta alla guida della sua MBA. Ma la storia si ripete in Gran Bretagna, quando Lazzarini è vittima di un altro incidente. Anche questa volta Gresini è chiamato a sostituirlo. Ma non più in maniera occasionale come le altre volte: Gresini corre con la Garelli anche quando rientra Lazzarini. Che cosa significa per lui disporre finalmente di una moto competitiva lo dimostrano i risultati, che culminano nel primo podio mondiale con il secondo posto nel GP di Svezia. Anche nelle ultime due prove del campionato italiano Gresini dimostra di possedere la stoffa del campione, se è assecondato da una moto performante. Con la 50 lasciata libera da Lazzarini vince sia al Mugello sia a Vallelunga, mentre con la 125 è secondo la prima volta, ma accusa un problema tecnico e si deve ritirare in quella successiva. A fine stagione è nono nel mondiale 125, terzo nella stessa classe a livello nazionale e, sempre in Italia, secondo nella 50, in quello che è l'ultimo anno in cui si disputa questa classe, sostituita nell'84 dalla 80.

### SOLO IL PILOTA

I risultati ottenuti e le prestazioni offerte, al netto degli errori umani e dei guasti tecnici, portano Gresini "a provare a fare solo il pilota". È una scelta, al pari di quelle fatte in precedenza e di quelle che verranno, che dimostra la sua grande maturità e la capacità di analizzare e valutare a fondo ogni situazione. Com'era avvenuto alla fine

dell'anno precedente, le sole certezze su cui può contare sono le sue capacità, la sua MBA e la promessa della Garelli di entrare in squadra nel corso della stagione. All'inizio a sostenerlo sono le prime due certezze, che gli consentono di ottenere un paio di buoni risultati nel mondiale. Ma la svolta arriva quando il reparto corse Garelli prepara anche la terza moto per lui. Scivola e si deve ritirare in Olanda, mentre i suoi compagni di squadra centrano l'ormai consueto primo-secondo. In Inghilterra sale per la seconda volta in carriera sul podio centrando il terzo posto e, finalmente, in Svezia ottiene la prima vittoria iridata. Per un pilota che sino a un paio d'anni prima sognava di partecipare al mondiale, e poi si trova sul gradino più alto, vincere è un'emozione difficile da metabolizzare, tanto che quasi non si rende conto di quanto è riuscito a fare. Questi risultati, sommati al terzo posto nel GP di San Marino, gli consentono di concludere il mondiale al terzo posto, andando così a completare il podio iridato della classe 125 tutto Garelli.

### TEAM ITALIA

Per la Garelli il risultato del mondiale, però, non è proporzionale all'impegno aziendale, visto che l'effetto promozionale è estremamente limitato, per non dire che qualche volta rischia di diventare controproducente, al punto da mettere in dubbio la partecipazione futura alla classe 125. A monte di tutto questo c'è la presenza di Angel Nieto in squadra, o meglio il suo ruolo di dominatore delle piccole cilindrato, che con il successo dell'84 è arrivato a quota 13 mondiali vinti, e di pilota capace di fare la differenza sopperendo anche a eventuali mancanze della moto, assieme alla posizione di controllo assoluto all'interno del team. Ovvero, le sue vittorie sono date per scontate e a vincere, per l'opinione pubblica, non è il binomio Nieto-Garelli, ma solo Angel Nieto. Se a questo aggiungiamo che i progetti per l'85 di Nieto con la Garelli sono rivolti alla classe 250, e che Lazzarini ha deciso di smettere, l'ancora altissimo potenziale agonistico della 125 rischierebbe di andare perduto. La soluzione viene dalla nascita del Team Italia, frutto di una iniziativa proposta dalla stessa Garelli per valorizzare giovani piloti italiani e offrire loro un'opportunità, che è subito appoggiata e finanziata dalla Federazione Motociclistica.

La formazione del Team Italia e la sua attività, meriterebbero ben più di queste poche righe, ma qui la possiamo sintetizzare con la fornitura da parte della Garelli delle sue 125 bicilindriche alla formazione diretta da Eugenio Lazzarini, che schiera Gresini, ormai considerato ben più di una promessa, e l'uberante Ezio Gianola.

### CAMPIONE DEL MONDO

Gresini e Gianola partono alla pari, anche se Fausto può vantare maggior consistenza di risultati precedenti. La scelta di Lazzarini di mettere entrambi i piloti sullo stesso livello non stupisce, dopo la sua non certo felice esperienza con Nieto. Gresini è consapevole di avere le carte in regola per poter vincere e accetta senza polemiche le scelte del team. Anche quando il compagno di squadra non rispetta le indicazioni che vengono decise dal direttore sportivo. Nella teoria Gresini parte con i favori del pronostico, ma a rimescolare le carte del campionato 125 ci pensa un mai domo Pier Paolo Bianchi. Le prime fasi sono tutte per lui e solo a partire dalla quarta prova in Austria, Gresini torna in gioco per la conquista del titolo. Nella sfida tra lui e Bianchi un ruolo importante lo assumono tutti i piloti che, con i loro piazzamenti, possono avvantaggiare l'uno o l'altro dei contendenti. In Francia, con Bianchi a centro classifica per via di qualche problema tecnico e di una partenza infelice, Gresini potrebbe approfittarne per colmare il divario in campionato e prendere il comando della classifica. E sino al penultimo giro sembra che tutto debba andare in questo verso, con Gresini davanti e Gianola quasi a fargli da guardia del corpo alle sue spalle, mentre il terzo, lo svizzero Bruno Kneubühler, è abbastanza staccato. Gresini, con la grande maturità agonistica che lo caratterizza fin dagli esordi, non forza per evitare ogni possibile rischio, tranquillo dall'aver il compagno di squadra alle spalle. ➤



Fausto Gresini in azione con la Honda 125 del Team Gresini nel 1991. Gresini divenne poi uno dei team manager di squadre indipendenti molto apprezzate.

Sotto, podio tutto tricolore, e iridato, alla conclusione del GP delle Nazioni a Misano del 1991: da sinistra, Loris Capirossi, il vincitore Fausto Gresini e Alessandro Gramigni, che diventerà campione del mondo della 125 l'anno successivo, diventando così il primo a vincere un mondiale con l'Aprilia.



Ma nell'ultimo giro, quando nessuno se lo sarebbe aspettato, Gianola lo passa, per poi indicargli platealmente di ritornare davanti, quasi a voler dimostrare che è lui il più veloce. Una sorta di passa e ripassa che all'uscita dall'ultima curva del circuito di Le Mans, che precede di poco il traguardo, vede davanti Gianola. Proprio la prossimità del traguardo rende inutile l'ancor più inutile e beffardo rallentamento di Gianola per lasciar passare Gresini, che deve accontentarsi dei 12 punti del secondo posto invece dei 15 del vincitore. A fine campionato questi 3 punti in meno si rivelano ininfluenti per consentire a Gresini di aggiudicarsi il primo titolo iridato, nonostante alla vigilia dell'ultima prova Banchi sia ancora al comando del campionato. A Misano, nel GP di San Marino, Gresini è autore di una prova maiuscola, che assieme al terzo successo stagionale gli regala anche il primo alloro, mentre Bianchi deve lasciare ogni speranza di successo per un guasto tecnico.

### SOLO 125

Per Gresini, come lui ha sempre ricordato, la 125 non rappresentava una classe di "passaggio", indispensabile trampolino di lancio per le classi superiori. Non stupisce, quindi che per l'86 non cerchi altra sistemazione e decida di rimanere con il Team Italia e con la Garelli. Ad affiancarlo questa volta c'è Luca Cadalora.

Sono i due piloti della Garelli a dettare legge nel corso della stagione. Gresini parte fortissimo, mentre il modenese deve prendere le misure con la moto e con il ritmo del mondiale. Poi è la volta di Cadalora di prendere il sopravvento.

A fine campionato hanno lo stesso numero di vittorie, quattro ciascuno, ma a dividerli sono 8 punti, ovvero un piazzamento in meno per Gresini, che deve pagare lo scotto di due ritiri contro il solo di Cadalora. A proposito del campionato '86, che di fatto ha aperto le porte del Team Agostini a Cadalora, Gresini ricordava che Agostini aveva telefonato anche a casa sua. La telefonata la prese sua madre, che solo un paio di giorni dopo gli disse che "lo aveva cercato un certo Agostini". Per puntare a guidare la Yamaha 250 del Team Agostini era troppo tardi, ma la sconfitta patita da Cadalora contribuisce ulteriormente alla sua maturazione e gli fa capire gli errori commessi.

### STAGIONE RECORD

Nel 1987, con il passaggio di Cadalora nel Team Agostini, la sola cosa che cambia per

Gresini è il compagno di squadra, che diventa Bruno Casanova. Gresini parte molto determinato con il solo obiettivo di vincere e tornare al vertice. Il campionato, che si articola su 11 prove, diventa una sorta di monologo di Gresini, che nelle prime 10 gare colleziona altrettanti successi. Per finire il campionato manca solo il GP del Portogallo, che però si disputa in Spagna sul circuito di Jarama. Per Gresini c'è la possibilità di eguagliare il record di Freddie Frith, di John Surtees, di Jim Redman e di Giacomo Agostini, che nel corso di una stagione hanno vinto tutte le prove valide per l'assegnazione del titolo iridato, anche se per Frith nel 1949 le gare erano solo 5. Invece, quando sembra in grado di stabilire quello che diventerebbe il record assoluto di undici vittorie su undici gare consecutive nella stessa stagione, scivola, probabilmente per un problema di concentrazione.

### DALLE STELLE ALLE...

La vittoria di Gresini e della Garelli è l'ultima dei motori bicilindrici nella 125, che dal 1988 non sono più ammessi. Per la nuova stagione alla Garelli viene realizzata una nuova 125 monocilindrica. Gresini pensa anche al salto di classe nella 250, una moto che alla Garelli stanno cercando di mettere a punto da un paio d'anni senza però riuscirci. Così decide di aspettare e di continuare con la 125 monocilindrica. Le moto, tanto la 125 quanto la 250, vengono affidate al team dei fratelli Pileri, Paolo, campione del mondo nel 1975 nella 125, e Francesco. Ad affiancare Gresini sulla nuova 125 monocilindrica c'è lo spagnolo Miguel Reyes.

Per Gresini, quello che dovrebbe essere un anno d'attesa diventa un vero e proprio inferno. La 125 monocilindrica accusa problemi di ogni genere, dal telaio al motore, nonostante nel GP di Spagna a Jarama riesca a ottenere uno stimolante quarto posto, che rimarrà il solo risultato utile della stagione.

Le prospettive per il futuro diventano difficili, visto che anche la 250 non riesce a decollare. Anzi. Così, anche se a malincuore, Gresini deve lasciare la Casa che lo ha portato al successo e ricominciare tutto da zero.

### RISALITA

Il suo potenziale è ancora altissimo, ma per continuare a correre nel 1989 deve ritornare nel Team Italia, che gli affida l'Aprilia 125, una moto praticamente al debutto e non ancora competitiva al 100 per cento. Gresini disputa un buon campionato e riesce ad arrivare anche sul podio, ma è molto lontano dalle aspettative di due anni prima. Alla fine è quinto.

Quella che potremmo chiamare la seconda svolta della sua carriera arriva nel 1990 con l'ingresso nel Team Pileri. Anche questo è un ricongiungimento. Solo che questa volta ad aspettarlo c'è la ben più competitiva Honda 125 e un giovanissimo compagno di squadra, Loris Capirossi. Il rapporto con i fratelli Pileri è ottimo, dispongono di una squadra molto ben strutturata, che lavora con metodo e sanno gestire i piloti. E Gresini ritrova il piacere di andare in moto. La sta-

Il secondo posto ottenuto da Gresini nel 1992 gli lascia aperte ancora molte porte per ottenere buoni risultati l'anno successivo, ma la scarsa competitività delle Honda 125 equipaggiate con il "kit A", nominalmente il più performante, gli impedisce di ottenere risultati apprezzabili.



gione viene in parte compromessa da un infortunio, che però non gli impedisce di dare una grossa mano a Capirossi a vincere il suo primo mondiale.

Gresini è sempre andato d'accordo con tutti e non può che essere così anche con Capirossi, tanto che quando vanno alle gare in auto, visto che Capirossi è ancora minorenne e non ha la patente, viaggiano insieme. Tra loro non ci sono contrasti neppure l'anno successivo, quando Capirossi ottiene il bis e Gresini conclude il campionato alle sue spalle, dando spesso l'impressione di essere ancora performante quanto il suo compagno di squadra.

Lo smalto e lo spirito, forse, non sono più quelli del passato, ma anche nel 1992 Gresini è tra i protagonisti, sempre con la Honda 125 del Team Pileri. In campionato finisce ancora secondo, battuto solo da Alessandro Gramigni con l'Aprilia, e vince anche il GP di Gran Bretagna, il ventunesimo e ultimo della carriera.

Sono risultati che lascerebbero aperte ancora molte porte per il futuro, ma, come lui stesso sostiene, "mentre a 31 significa che è svanita una delle ultime opportunità che hai per farlo".

Oramai la sua carriera di pilota è arrivata agli sgoccioli. Nel '93 continua con il Team Pileri e l'anno successivo disputa la sua ultima stagione sempre con la Honda 125 ma nel team Scott.

Nelle corse non trova più quello che cercava. Il peso di alcune delusioni si ripercuote sulla condizione psico-fisica. Continuare a fare il pilota che cerca di arrabattare qualche risultato non gli interessa. Ha sempre corso guardando avanti per puntare al massimo, ma quando capisce che qualcosa è cambiato dice basta. Anche se questo non significa lasciare il settore.

## TEAM MANAGER

Le esperienze acquisite nel Team Italia e nel Team Pileri per capire le cose giuste o sbagliate nella conduzione di una squadra rappresentano un bagaglio importante d'informazioni per decidere il da farsi una volta che smette di correre. Nel '95 l'opportunità gli viene offerta dal Team Pileri come direttore di pista di Capirossi con la Honda 500. Il sodalizio, però, s'interrompe l'anno successivo, quando Capirossi passa alla Yamaha e Gresini per continuare a farlo dovrebbe trasferirsi in Olanda. Il 1996 diventa così una sorta di anno sabbatico, ma grazie

all'amicizia con Fabrizio Cecchini, ancora adesso elemento di spicco nella gestione del Gresini Racing, getta le basi per allestire una squadra con il brasiliano Alex Barros e la Honda 500 bicilindrica. Nel 1997 nasce così la Gresini Racing. La stima e la fiducia che si è guadagnata verso gli sponsor come pilota, diventano la chiave di volta quando si presenta come team manager.

Dopo Barros, nel '99 si ricongiunge il binomio con Capirossi, campione del mondo uscente della 250. A Gresini viene affidata la gestione della Honda 250 di Capirossi. L'esperienza non dà i frutti sperati e il rapporto si scioglie. Ma non quello di Gresini con la Honda, che gli offre la possibilità di seguire Daijro Katoh sempre nella 250. E nel 2001 proprio con il pilota giapponese Gresini vince il suo primo titolo da team manager.

L'anno dopo con Katoh ritorna nella classe regina, diventata la MotoGP. Katoh non è solo un pilota del suo team, ma anche un amico, e nel 2003, quando nel GP del Giappone resta vittima di un incidente mortale, Gresini è combattuto se continuare o smettere. Trova la forza e va avanti. Nello stesso anno, il secondo pilota del team, Sete Gibernau conclude al secondo posto. Risultato che lo spagnolo ripete nel 2004, dopo una grande contesa con Valentino Rossi.

Nel 2005 il Gresini Racing, sempre legato alla Honda, ottiene ancora un secondo posto nella MotoGP con Marco Melandri.

Il titolo iridato da manager Gresini lo vince ancora nel 2010 con lo spagnolo Toni Elias campione della 250 sempre con la Honda. Nello stesso anno entra in squadra Marco Simoncelli, campione del mondo della 250 nel 2008, che debutta nella MotoGP. L'incidente mortale di cui è vittima il Sic nel 2011 turba Gresini ancora più di quanto è avvenuto con Katoh, ma anche questa volta la logica ha il sopravvento sulle emozioni.

Il Gresini Racing va avanti e si impegna in tutte le classi del motomondiale. Nel 2015 nasce il rapporto con l'Aprilia per la gestione della squadra in MotoGP.

Nel 2018 Jorge Martin, pilota del Gresini Racing vince il titolo in Moto3. Il quarto iride alla squadra di Gresini arriva nel 2019 nella neonata classe riservata alle moto elettriche con Matteo Ferrari, che ricordiamo presente tra i "Campioni" ad ASImotoshow dello stesso anno. ■



Nel 1997 Fausto Gresini mette a frutto l'esperienza maturata in tanti anni di corse allestendo il suo team, il Gresini Racing. Dopo il profondo legame con il giapponese Daijro Katoh, che nel 2001 gli fa vincere il primo titolo da manager, ma resta vittima di una caduta mortale nel 2003, nel 2010 entra in squadra Marco Simoncelli (nella seconda immagine anche con Marco Melandri). La sua scomparsa lo ha spinto a favorire la formazione di piloti emergenti.



Un momento chiave della carriera di Hannu Mikkola: il Rallye di Montecarlo 1981, coincide con l'esaltante debutto dell'Audi quattro nella specialità.

# È SCOMPARSO IL PILOTA FINLANDESE CAMPIONE DEL MONDO 1983 CON L'AUDI



Hannu Mikkola.

HA CORSO ANCHE CON VOLVO, FORD, LANCIA, DATSUN, FIAT, PEUGEOT, MERCEDES-BENZ, MAZDA, TOYOTA, MITSUBISHI, PORSCHE E OPEL, VINCENDO 18 GARE VALIDE PER IL MONDIALE RALLY

*di Roberto Valentini - foto Actualfoto*

**L** 26 febbraio scorso, stroncato da un male incurabile all'età di 78 anni, è scomparso Hannu Mikkola, uno dei massimi esponenti della scuola dei "finlandesi volanti" nei rally. È stato campione del mondo nel 1983 con l'Audi quattro che lui stesso aveva contribuito a sviluppare e rendere vincente. Nella sua lunga carriera ha vinto 18 gare valide per il Mondiale, con ben 7 successi ottenuti nel Rally 1000 Laghi, in Finlandia, la sua terra natale. Per un pilota finlandese vincere questa gara è quasi più importante che ottenere il titolo iridato. In un Paese nel quale l'automobilismo è di fatto lo sport nazionale, vincere in casa è il massimo per un pilota.

Ma Mikkola è stato veloce un po' ovunque e con tante diverse automobili. Ha incominciato a correre nel 1961 con una Volvo di seconda mano. Nei primi anni il suo impegno è ridotto, perché deve concludere gli studi universitari laureandosi in ingegneria, ma riesce comunque a mettersi in luce grazie alle sue prestazioni velocistiche. Nel 1966 la Volvo gli affida un'auto ufficiale e vince 5 rally in Finlandia. L'anno dopo de-



Al volante della Lancia Fulvia HF nel 1968.

butta a livello internazionale nel Rallye di Montecarlo al volante di una Lancia. Anche nel 1968 corre la corsa monegasca con una Datsun. È l'anno del suo primo successo importante: vince il 1000 Laghi con una Ford Escort e, nella stessa stagione, si piazza 2° nel Rally delle Alpi Austriache con la Lancia Fulvia Coupé. Nel 1969 è pilota ufficiale Ford. Con la Casa dell'ovale blu è 1° nei rally delle Alpi Austriache e 1000 Laghi. L'anno dopo si impone nell'Artic Rally e nuovamente al 1000 Laghi, ma soprattutto vince la maratona Londra-Messico, una gara massacrante, lunga ben 25.700 km dal 19 aprile al 27 maggio 1970. Le sue doti di

grande sensibilità e rispetto della meccanica gli permettono di imporsi in altre durissime gare. Vince due volte il Safari Rally, nel 1972 con la Ford Escort e nel 1987 con l'Audi 200 Quattro, e il Rallye del Marocco nel 1975 con la Peugeot 504, in coppia con Jean Todt. Con il francese, oggi a capo della FIA, Mikkola ha corso anche da pilota ufficiale con la Fiat 124 Abarth Rally, piazzandosi 2° al "Montecarlo" e al Rally del Portogallo nel 1975. Un periodo nel quale il finlandese ha corso da free-lance, guidando anche Peugeot, vinto con la Toyota Corolla il 1000 Laghi e terminato la stagione con la Ford Escort e la Mitsubishi Lancer. ➤



Il pilota finlandese al Rally RAC 1981 con la maschera da sub per disputare alcune prove speciali con il parabrezza rotto in seguito a un capottamento. Nonostante ciò vincerà la gara. (credit McKlein Publishing)  
A destra, vincitore della Londra-Messico con la Ford Escort nel 1970.





Mikkola ha vinto 7 volte il Rally 1000 Laghi: qui con la Ford Escort RS nel 1974.



Secondo posto al Rallye di Montecarlo 1975 con la Fiat 124 Abarth Rally.



Mikkola al 1000 Laghi 1975 che ha vinto con la Toyota Corolla.

Anche nel 1976 salta di auto in auto. Disputa il "Montecarlo" su una Opel Kadett GT/E e la maggior parte delle gare con la Toyota, con la quale svolge anche il lavoro di sviluppo della Celica 2000 GT. Con la Peugeot 504 Coupé V6 corre le gare africane Safari e Bandama e si toglie anche lo sfizio di arrivare tra i primi 10 della classifica assoluta con la piccola Peugeot 104 ZS. Lui, che non è certo uno specialista dell'asfalto.

L'anno dopo è ancora pilota ufficiale Toyota, ma nel 1978 viene ingaggiato nuovamente dalla Ford, con un programma che prevede alcune gare del Mondiale e il campionato britannico. Con la Escort RS vince il Rally RAC. Nel 1979 contribuisce al successo della Ford nel Mondiale Marche con le vittorie in Portogallo, Nuova Zelanda, e RAC, oltre al secondo posto a Montecarlo. Manca di un soffio il Mondiale Piloti, vinto dal suo compagno di squadra Bjorn Waldegaard. Da rilevare che entrambi i piloti Ford si giocano il titolo Piloti nell'ultima gara, il Rally del Bandama

al volante delle Mercedes-Benz 450. Pur vincendo, Mikkola non riesce a conquistare il titolo, poiché a Waldegaard è sufficiente il 2° posto.

La stagione 1980 segna la svolta nella sua carriera. Disputa il Rallye di Montecarlo con una Porsche 911 e prosegue la stagione con la Ford e la Mercedes-Benz. A metà anno viene contattato dall'Audi, che sta allestendo un programma nei rally con la rivoluzionaria quattro a trazione integrale. La sfida lo attrae e si lancia in questa nuova avventura che gli darà grandi soddisfazioni e il titolo Mondiale Piloti nel 1983.

La prima stagione è difficile poiché la squadra è in costruzione e la maggior parte dei tecnici non ha esperienza diretta nella specialità. L'auto comunque è talmente diversa da quelle tradizionali da risultare su un altro pianeta dal punto di vista delle prestazioni sui fondi sdruciolevoli. All'esordio a Montecarlo, prima di uscire di strada, Mikkola è nettamente in testa con un vantaggio

di 6 minuti sul secondo dopo le prime 6 prove speciali. La vittoria arriva subito dopo nel Rally di Svezia, mentre sugli sterrati delle gare successive l'Audi quattro si dimostra fragile. Sul percorso misto del Rallye di Sanremo la sua compagna di squadra Michèle Mouton, con Fabrizia Pons, coglie uno storico successo e, subito dopo, Mikkola vince il rally RAC, in Inghilterra, nonostante un capottamento. Nell'incidente si rompe il parabrezza, ma Mikkola riesce a proseguire procurandosi una maschera di tipo subacqueo per proteggere gli occhi dal fango sollevato dalla vettura nelle fangose prove speciali inglesi.

Il 1982 è l'anno nel quale dimostra tutta la sua capacità di "fare squadra". Gli eventi della prima parte della stagione vedono l'Audi favorita per la conquista del titolo Costruttori e la sua compagna di squadra Michèle Mouton in lotta per il titolo Piloti. Nelle ultime gare Mikkola lavora per la squadra. Significativa la sua partecipazione al Rally della Costa d'Avorio, decisivo per il titolo Piloti, nel quale svolge il ruolo di "tutore" della sua compagna di squadra, navigato dal direttore sportivo Roland Gumpert. La segue come un'ombra per tutto il tracciato e, quando la Mouton esce di strada, fa di tutto perché possa ripartire.

Il 1983 è finalmente il suo anno. Vince il titolo Piloti imponendosi in 4 gare: Svezia, Portogallo, Argentina e 1000 Laghi, che vince per la settima volta. Un record eguagliato solo molti anni dopo dal suo connazionale Markus Gronholm. La sua presenza in Audi

è determinante anche nel 1984, quando la Casa degli Anelli si impone nel Mondiale Costruttori. Mikkola manca di un soffio il bis nel Mondiale Piloti, che va al suo compagno di squadra Stig Blomqvist.

Mikkola porta il suo contributo in Audi anche nelle due stagioni successive, con le mostruose Audi S1 e S2, ma non ottiene alcuna vittoria. Il suo ultimo successo iridato è sempre con un'Audi, nel 1987, quando con la 200 Quattro si aggiudica il Safari Rally.

L'Audi abbandona la specialità e Mikkola viene ingaggiato nelle stagioni successive dalla Mazda. È il periodo in cui le Lancia Delta dominano la scena senza in pratica lasciare spazio agli avversari. Alla fine del '91 lascia le corse, ma disputerà ancora qualche gara negli anni successivi, come il 1000 Laghi del '93, che conclude al 7° posto con una Toyota Celica.

Nel 1995 vince la riedizione storica della Londra-Messico, sempre al volante di una Ford Escort MK1, con al fianco Gunnar Palm, lo stesso navigatore di allora. Ma a livello di copiloti il suo sodalizio con Arne Hertz è stato il più proficuo e duraturo.

Successivamente ha preso parte ad altre rievocazioni, compreso il Rally Legend di San Marino del 2006 con la Ford Escort e del 2011 con l'Audi quattro.

Complessivamente Hannu Mikkola ha disputato 123 rally validi per il Campionato Mondiale. Ha ottenuto 18 vittorie iridate ed è salito sul podio per 44 volte. ■



Nella stagione 1978 con la Ford Escort RS ufficiale.



L'ultimo successo di Mikkola nel Mondiale Rally: il Safari del 1987 al volante dell'Audi 200 Quattro.



Con la Mazda 323 4WD al Rallye di Montecarlo 1989.



Con la Subaru Legacy RS al Rally di Svezia 1993, una delle sue ultime partecipazioni ufficiali.

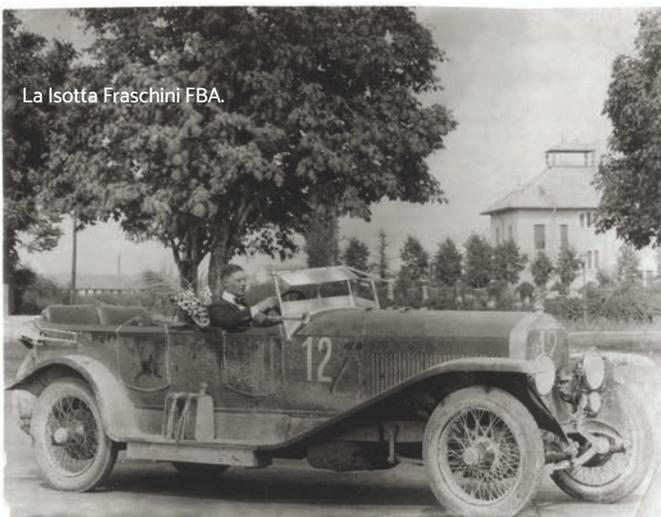
Carlo Felice Bianchi Anderloni in Australia nel 1985.



## TESTIMONE DIRETTO

GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI, FIGLIO DI CARLO FELICE, CHE NON RIUSCÌ A ENTRARE NELL'AZIENDA DI FAMIGLIA, OGGI È IL CUSTODE DI TUTTO CIÒ ABBIAMO AVUTO A CHE FARE CON LA VICENDA PROFESSIONALE E PERSONALE DI SUO PADRE E DI SUO NONNO FELICE, IL CREATORE DELLA LEGGENDARIA CARROZZERIA TOURING

*di Laura Ferriccioli - foto Archivio Famiglia Bianchi Anderloni*



La Isotta Fraschini FBA.



La Citroën C6 Cabriolet Royale per la Regina.



Lo stand della carrozzeria al Salone di Milano del 1932.

**D**opo Carlo Felice Bianchi Anderloni, geniale autore dello stile di molte automobili considerate tra le più eleganti al mondo, il figlio Giovanni, 78 anni, avrebbe rappresentato la terza generazione al comando della Carrozzeria Touring, fondata nel 1926 da Felice Bianchi Anderloni. Sennonché, quando il leggendario marchio milanese ha chiuso i battenti, nel dicembre del 1966, era uno studente d'ingegneria. "Anche se andavo ogni tanto in azienda per disegnare ed esercitarmi, non ho fatto in tempo a partecipare ad alcun progetto", ricorda. Poi, una carriera come dirigente nella nautica da diporto l'ha portato lontano dalle quattro ruote.

**È stato anche suo padre a voler far intraprendere altre strade a lei e a suo fratello futando il declino dell'azienda, nel timore che non vi garantisse un futuro?**

"No, non è stata una scelta di mio padre, che fino all'ultimo ha sperato, o meglio, si è illuso di poter continuare l'attività. Se avessi potuto avrei lavorato volentieri con lui. Così come avrebbe fatto mio fratello, che è stato per sei mesi in Touring come assistente del responsabile del reparto verniciatura prima di partire per il servizio militare; poi ha preso una strada diversa. L'inizio della fine della Carrozzeria è stato l'accordo del 1962 con il gruppo britannico Roots Ltd, che aveva iniziato a costruire in territorio europeo. Per loro la Touring ha fatto grossi investimenti (v. box) ma il proprietario è morto e l'azienda è saltata. L'Alfa Romeo, poi, dopo la serie delle 2000 e 2600

Spider, aveva promesso altri ordini, ma i nuovi dirigenti, subentrati nel frattempo, hanno prescelto altri carrozzieri. Le commesse ancora in corso nel 1964 erano: le Lancia Flaminia 2800 GT e Convertibile, le Maserati 3500 GT e GTi, la Lamborghini 350 GT, l'Autobianchi Primula Coupé S, ma la produzione non era sufficiente a garantire la stabilità finanziaria. In Italia i costruttori risentivano anche della grossa crisi del settore con i continui scioperi di quegli anni. La commessa della Lamborghini 400 GT, che era in corso quando la Touring ha chiuso, è stata terminata dalla Carrozzeria Marazzi. Per ridare un po' di ossigeno alla Touring, Maserati le ha dato l'incarico di completare le scocche della Mistral e della Quattroporte ma è durato poco. Il nuovo "Progetto Tigre" per la Lamborghini P400 è stato poi affidato a Bertone, che ha realizzato la Miura.

Nel timore che la Touring saltasse per aria da un momento all'altro, nessuno si è più fidato a darle commesse. L'ultima batosta è arrivata dalla Fiat con la 124 C Cabriolet: quando è stata presentata al Salone di Torino del 1966, mio padre ha ricevuto un ordine di mille vetture, ma il Lingotto ha fermato tutto perché Pininfarina stava preparando la Fiat 124 Spider e non voleva bruciarsela, anche se erano due vetture ben diverse. Intanto, nel 1965 la Touring era andata prima in amministrazione controllata, in seguito in concordato preventivo e, alla fine del 1966, è stata messa in liquidazione. È iniziata poi la procedura di fallimento, coinvolgendo anche la mia famiglia dato che la Carrozzeria era una società in accomandita semplice. Ricordo che a casa avevamo tutti i mobili pignorati, con il bollino del tribunale, tranne una sedia e un letto per ciascuno. Mio padre ha avuto poi la fortuna, nel marzo del 1967, di essere chiamato da Giuseppe Luraghi, che aveva detto chiaro e tondo di non voler lasciarselo scappare. Ha impiegato il suo stipendio di dirigente della progettazione carrozzerie dell'Alfa Romeo per ripagare i debiti. E nel 1977, quando è stato chiuso il procedimento, il tribunale ha dichiarato l'azienda liquidata ma non fallita: seppur magra, questa per mio padre è stata una soddisfazione. ➤



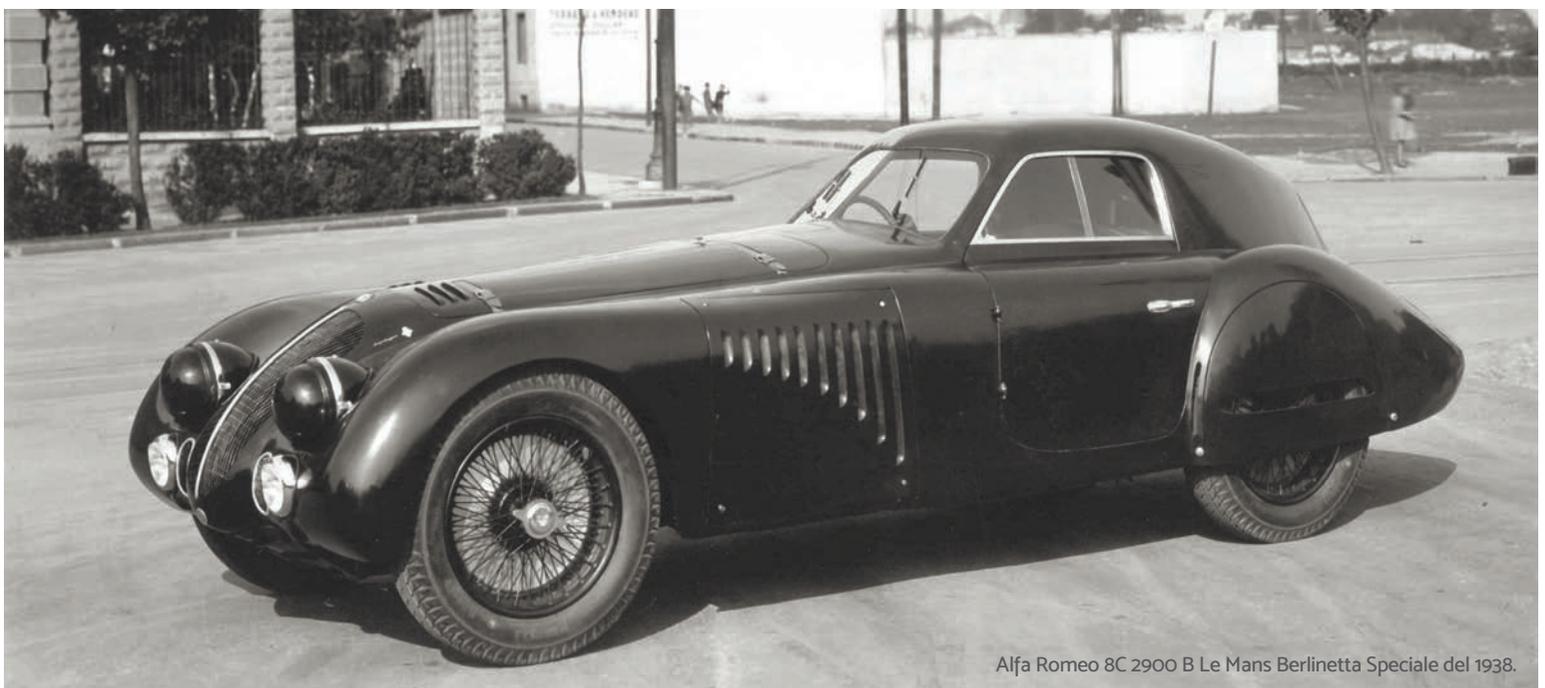
La 6C 1750 Flying Star di Josette Pozzo mentre riceve la Coppa d'Oro per il Concorso d'Eleganza di villa d'Este 1931.



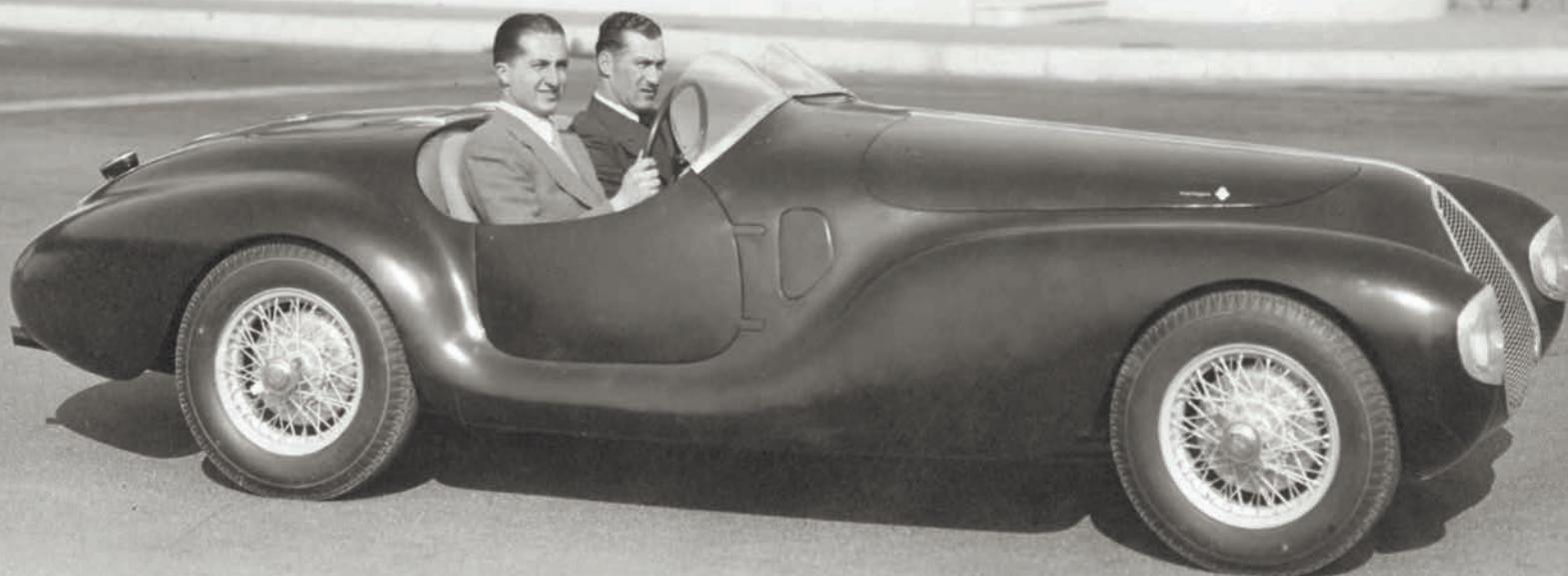
Alfa Romeo 6C 2300 cabriolet Pescara di Benito Mussolini (1935).



Due addette dell'amministrazione sostengono senza problemi una struttura di carrozzeria Superleggera.



Alfa Romeo 8C 2900 B Le Mans Berlinetta Speciale del 1938.



Auto Avio Costruzione 815, di fatto la prima "Ferrari" prodotta. A bordo Ascari e Rangoni.



Reparto di allestimento carrozzerie di via Lodovico da Breme.



Mille Miglia, 1947: Biondetti su 8C 2900 B Berlinetta n°230.

*Pensare che in quel periodo gli avevano ritirato il passaporto e una volta che si dovette andare a votare disse che sarebbe andato da solo, anziché con noi figli, mentre mio fratello scoprì che in realtà non poteva perché non godeva più dei diritti civili. Fu un periodo molto duro per mio padre, che tuttavia riuscì a proteggere me e mio fratello da tutto questo. Non ci siamo mai accorti delle numerose volte in cui la Touring aveva passato periodi difficili, quando stentava ad avere commesse”.*

**In seguito suo padre ha lottato ancora come un leone per dare una seconda vita alla Touring...**

*“Alla fine della prima, tra l'altro, è stato l'ultimo a uscire dopo aver sistemato tutti i suoi dipendenti. Aveva mantenuto la proprietà intellettuale dei marchi della Carrozzeria e così nel 1986 ha costituito una società che si chiamava di nuovo Carrozzeria Touring Superleggera. Stavolta era una Srl, fondata insieme ai fratelli Marazzi. Nei primi anni Novanta si è prospettata per l'azienda una commessa di grosse dimensioni, la Fiat Barchetta: la Touring era incaricata per la parte di sviluppo dei disegni e l'ingegnerizzazione. Intanto Edoardo Agnelli aveva espresso il desi-*

*derio di occuparsi di questa nuova società, in cui era prevista una cessione di una parte dei marchi Touring. Peccato che qualcuno, a quanto pare, sia andato a sussurrare all'orecchio dell'Avvocato che la Carrozzeria volesse considerare Edoardo come “grimaldello” per entrare nella roccaforte Fiat e quindi forzare la mano ad Agnelli. Le vetture erano già state fatte provare ai giornalisti quando, a seguito del pettegolezzo, Gianni Agnelli ha mandato tutto a monte e ha fatto togliere dalle carrozzerie il marchio Touring. A quel punto papà e i Marazzi hanno restituito l'acconto e tutto è finito lì. Poi un gruppo giapponese che aveva acquistato i carri funebri prodotti dalla Carrozzeria di Caronno Pertusella ha commissionato la costruzione di un prototipo con marchio OSCA, carrozzeria Touring e meccanica Subaru, da produrre in Giappone, ma una volta arrivati nel Sol Levante, nonostante il notevole battage pubblicitario, è andato tutto in fumo. Insomma, in 12-13 anni la nuova Touring aveva fatto solo grossi buchi nell'acqua per via di commesse fasulle e poi ha vivacchiato finché nel 2001 è stata messa in liquidazione e mio padre ha passato ai Fratelli Marazzi la proprietà dei marchi Touring e Superleggera. Poi, nel 2006, sono stati ceduti dai Marazzi a un gruppo belga, che ha chiamato ancora l'azienda Carrozzeria Touring Superleggera Srl.”*

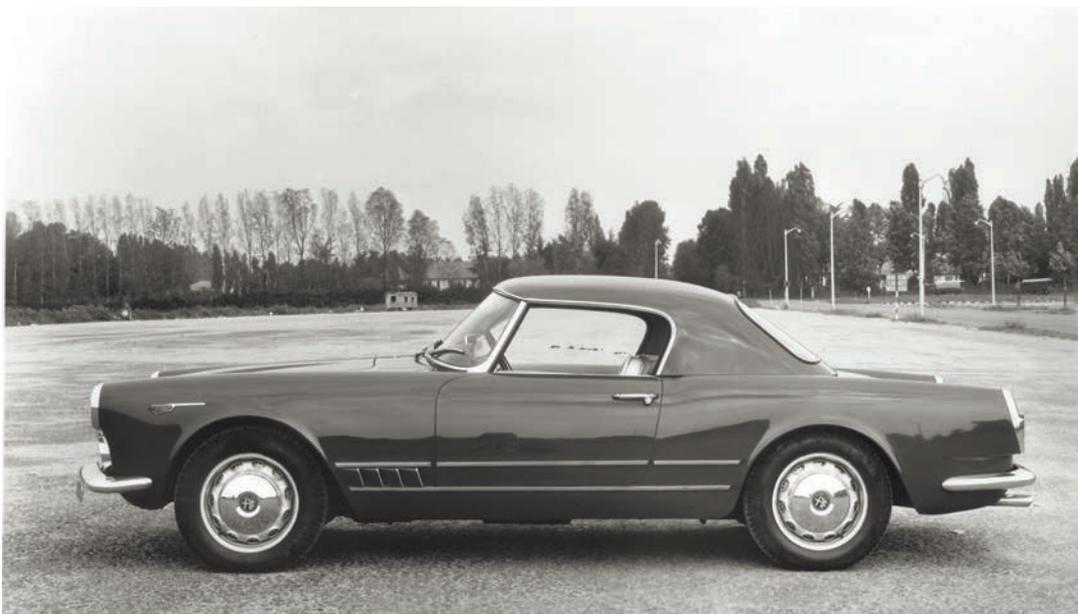


# Superleggera



Marzotto su Ferrari 166 MM Berlinetta.  
Sotto, a sinistra, la prima realizzazione di Touring  
su base 1900 C Sprint del 1951.  
A destra, Alfa Romeo 1900 C52 Disco Volante 2000.





Stirling Moss, testimonial Maserati, con Carlo Felice Bianchi Anderloni. A destra, Alfa Romeo 2000 Spider con Hard Top.

**Che rapporto aveva con l'attuale proprietario, il barone Roland D'leteren, scomparso lo scorso dicembre? Ha visto l'ultima nata, l'Aero3?**

*"Era un amico, lo conoscevo abbastanza bene. Conosco quasi tutti i dirigenti della nuova Carrozzeria, sono stato molte volte da loro, hanno sempre riservato presentazioni delle loro auto al Registro Touring Superleggera e ai soci. C'è uno scambio di reciproco aiuto; con la loro attività cercano di continuare, per quanto in chiave moderna e altamente tecnologica, i concetti stilistici della Carrozzeria. Uno dei loro maggiori successi, come sempre in serie molto limitata, è stato il Disco Volante: offrivano la possibilità, a chi voleva, di trasformare la propria Alfa Romeo 8C con una nuova versione del prototipo Alfa Romeo. Dell'Aero3 mi hanno mandato la documentazione, ho visto anche molti filmati. So che è ispirata all'Alfa Romeo 8C 2900 Berlinetta Aerodinamica. Tant'è che la fiancata riporta il numero 19, con il quale gareggiava la Berlinetta nel 1938 a Le Mans. Per ora ne hanno fatti due esemplari, molto belli. Sono sempre auto estreme, destinate a pochi fortunati".*

**A lei piace l'idea di rendere contemporanei dei modelli del passato?**

*"Trovo che le auto oggi siano tutte uguali, le uniche che si differenziano sono le 'reinterpretazioni' di modelli famosi, vedi ad esempio la Fiat 500, il Maggiolino, la nuova Mini. A mio parere sono le più interessanti".*

**Tornando a suo padre, per fortuna, dopo tanta fatica, almeno in pensione è riuscito a godersi il meritato riconoscimento.**

*"Mia madre era solita dire che le soddisfazioni ottenute da mio padre successivamente, da storico dell'automobile, non le aveva mai avute finché le auto le costruiva. In effetti, quando è andato in pensione e ha scritto il celebre libro Carrozzeria Touring insieme ad Angelo Tito Anselmi, ha cominciato a ricevere una moltitudine di inviti come giudice nei più famosi concorsi d'eleganza. Anche a Pebble Beach è stato più volte, ad esempio nel 1988 per il quarantennale della prima Ferrari 166 Sport MM, quando sono stati esposti una quindicina di esemplari". ➤*



Il reparto verniciatura dello stabilimento di Nova Milanese.



La Sunbeam Venezia fotografata in piazza San Marco.

## STORIA DI UN'ECCELLENZA

Le tappe principali che hanno scandito i gloriosi quarant'anni della Carrozzeria Touring

- 1926** - L'avvocato Felice Bianchi Anderloni fonda, in via Lodovico da Breme, la Carrozzeria insieme a Gaetano Ponzoni dopo una serie di incarichi all'Isotta Fraschini e alla Società Commerciale Peugeot Italiana. Rileva la Carrozzeria Falco di Vittorio Ascari, fratello del pilota Antonio. Le prime automobili sono Isotta Fraschini e Alfa Romeo. I nomi delle auto sono spesso in linea con lo spirito dannunziano dell'epoca: Soffio di Satana, Freccia di Belzebù, Fugientem incurro diem, Tip-Top.  
*"Il peso è il nemico, la resistenza dell'aria l'ostacolo"*: Felice Bianchi Anderloni conia il motto che guiderà le scelte della Carrozzeria per tutta la sua esistenza.
- 1931** - Due vetture Flying Star, carrozzate secondo l'inconfondibile disegno Touring, fanno incetta di premi al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este: sono una Isotta Fraschini Tipo 8 e la celeberrima Alfa Romeo 6C 1750 GS bianca di Josette Pozzo, che si aggiudica la Coppa d'Oro.
- 1935** - Viene messo a punto il sistema strutturale Superleggera, che ottiene la consacrazione sportiva alla Mille Miglia del 1937 con l'Alfa Romeo 6C 2300 B di Giovanni Battista Guidotti, quarta assoluta in classifica. Il sistema, ideato e brevettato da Felice Bianchi Anderloni, sostituisce il concetto di carrozzeria alleggerita Weymann fino ad allora adottato dalla Touring con pannelli in pegamoide fissati alla scocca. Superleggera è una vera rivoluzione per l'epoca, con tralicci di sottili tubi d'acciaio al cromo molibdeno ricoperti con pannelli in alluminio electron. Nel sistema Superleggera, applicato poi a tutte le auto Touring, la scocca forma così un tutt'uno con il telaio, con la pelle poco più che appoggiata.
- 1938** - Nasce l'Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo Berlinetta Speciale per la 24 ore di Le Mans. È una delle massime espressioni della ricerca aerodinamica combinata con la riduzione del peso, oltre che un esemplare di impareggiabile bellezza (ora al Museo Alfa Romeo di Arese). Poco dopo vengono realizzate su telaio AR 6C 2500 Super Sport, Tipo 256, una spider con carrozzeria aerodinamica "Ala Spessa" che vince la Tobruk-Tripoli del 1939 e una Spider "Torpedino Brescia" per le corse su strada.
- 1940** - Inizia lo stretto rapporto con il futuro Cavallino. Touring carrozza le due 815 Avio Costruzioni, prime vetture costruite in proprio e messe in gara da Enzo Ferrari, alla Mille Miglia del 1940. Anche la vincitrice della corsa, la Berlinetta BMW 328, è Touring. Poco dopo l'azienda milanese sigla anche un accordo per carrozzare in Inghilterra vetture Bristol, nell'ambito del quale verrà realizzato anche un pezzo unico, lo spider Frazer Nash per lo scì di Persia.
- 1940-45** - Durante la Seconda Guerra Mondiale la tecnica Superleggera viene applicata alle parti di aerei grazie alle quali la Carrozzeria riesce a sopravvivere. Dal 1947 si affiancano al suo scudetto le ali dello stemma dell'Aeronautica. Al termine del conflitto il modello di punta dell'Alfa Romeo è ancora il 6C 2500 - nato nel 1939 - in una vasta serie di varianti interpretate dalla Touring.
- 1947-1949** - L'Isotta Fraschini, proprietà del gruppo Iri, tenta di inserirsi di nuovo nel mercato di fascia alta con la Tipo 8C Monterosa. La versione coupé è firmata Touring.
- 1948** - Muore per un attacco di cuore Felice Bianchi Anderloni. Era nato nel 1882. Al Salone di Torino fa scalpore la Ferrari 166, in versione Coupé 4 posti e, ancora di più, lo Spider: è l'auto che fa nascere il soprannome "Barchetta" per le vetture aperte da corsa degli anni Cinquanta.
- 1949** - Le mani sapienti di Carlo Felice Bianchi Anderloni danno forma all'Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este, capolavoro immortale. Nel 1951 esce l'Alfa Romeo 1900 C, magnificamente "vestita" da Touring anche lei.
- 1950** - Giannino Marzotto vince la Mille Miglia del 1950 su una speciale berlinetta Coupé derivata dalla 166 MM Touring. Corre in doppio petto, esaltando il comfort di guida delle vetture Touring.
- 1952** - Nasce l'Alfa Romeo Disco Volante; alla fine del 1957 la 1900 viene sostituita - dopo le versioni Coupé Sprint e Super Sprint - dalla 2000 e dalla 2600, di cui Touring costruisce due splendidi spider.
- Seconda metà anni Cinquanta** - Inizia la collaborazione con Maserati mediante la serie delle 3500 GT e due 5000 Coupé Scì di Persia.
- 1958** - Viene presentata l'Aston Martin DB5 Touring Superleggera del film Agente 007 - Missione Goldfinger.
- 1959** - Esce il prototipo della Lancia Flaminia GT Coupé e nel 1960 arriva la versione convertibile.
- 1961** - È al via l'accordo con il gruppo britannico Rootes Ltd (per roadster Sunbeam Alpine, berlina Hillman Superminx, futura Sunbeam Venezia) per il quale si trasferisce la produzione nel nuovo stabilimento di Nova Milanese. Il logo "Superleggera" entra nel marchio della Carrozzeria.
- 1963** - Il collasso finanziario di Rootes fa crollare la produzione nella nuova sede alle porte di Milano, che se non concretizza il volume previsto di 80 verniciature al giorno va in perdita. La Carrozzeria riceve diverse commesse da produttori quali Autobianchi (Primula Coupé S), Alfa Romeo (Giulia GTC) e Lamborghini (350 e 400 GT).
- 1964** - Carlo Felice Bianchi Anderloni imposta il "Progetto Tigre", un modellino per la carrozzeria di una GT con motore 12 cilindri 400 GTV richiesto da Ferruccio Lamborghini: è la Miura in versione embrionale.
- 1966** - La realizzazione del prototipo Lamborghini 4000 Flying Star II, del Coupé Aston Martin DBS, presentati al salone di Torino 1966, non bastano a scongiurare la fine della storica Carrozzeria Touring, che cessa di esistere il 31 dicembre.

Per l'elenco completo dei modelli carrozzati Touring:  
[www.registrotouringsuperleggera.com](http://www.registrotouringsuperleggera.com)

**Chissà che emozione per lui...**

*"Sì, impazziva di gioia".*

**Come è nato il Registro Internazionale Touring Superleggera?**

*"L'idea è partita nel 1988 da un grande raduno del Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca, dove c'erano molti collezionisti amici di mio padre tra i quali Giannino Marzotto, vincitore di una Mille Miglia su un'auto Touring. L'occasione per la proclamazione ufficiale del Registro fu poi la mostra del 1995 dedicata alla Carrozzeria Touring Genova AutoStory. Tra i soci fondatori, oltre a mio padre, c'erano i giornalisti Angelo Tito Anselmi e Vittorio Fano, l'attuale presidente Franco Ronchi, e l'ingegner Giacomo Tavoletti, che è stato conservatore prima di me. Un anno dopo sono iniziati i raduni".*

**Dopo la chiusura della Carrozzeria i nuovi occupanti dello stabilimento di Nova Milanese nella fretta di insediarsi hanno fatto falò di gran parte dell'archivio aziendale. Come conservatore del Registro ha provato negli anni a rintracciare qualcuno dei pezzi unici marcati Touring di cui non si sa più nulla?**

*"Ricevo segnalazioni da collezionisti di tutto il mondo e dai registri storici, quindi non cerco ma sto attento a tutto quello che viene pubblicato da dealer e case d'asta, che peraltro quando offrono in vendita delle Touring me le indicano e le registro. Spesso, purtroppo, mi vengono segnalate vetture taroccate, o ricostruite, e spacciate per autentiche".*

**C'è una creazione Touring che le è più cara?**

*"No, tutte mi sono care. Mio padre arrivava ad Eupilio (Como, nda), dove ci siamo trasferiti nel 1954, con le auto appena finite di costruire: provava i modelli su strada e ogni giorno poteva capitare che ne avesse uno diverso. A volte, anche se non avevo ancora la patente, me li faceva provare, tanto eravamo in campagna. Una volta si è anche visto arrivare una cartella esattoriale con una cifra da pagare astronomica: quando è andato a protestare gli hanno risposto che siccome aveva tante auto non poteva che essere ricco. Per fortuna l'equivoco fu poi chiarito. Amo tutte le vetture costruite da mio nonno e da mio padre, anche se ho un debole per la serie della Alfa Romeo 1900 Sprint e Super Sprint e, naturalmente, per la Ferrari 166 Barchetta, una vettura inarrivabile anche adesso. Ho una Flaminia Convertibile in restauro e quest'anno, se non ci fosse stato il Coronavirus, in primavera avrei potuto farla uscire, dato che è quasi finita. Ce l'ho dal 1982, l'ho usata molto e le sono affezionato. Tutti hanno sempre creduto che fosse di mio padre, che in realtà al massimo ha potuto permettersi una Lancia Appia nei momenti migliori e per molto tempo ha usato una vecchia Fiat 600 scassata dell'azienda. Alla fine è riuscito a comprarsi un'Alfa 33, che ha guidato finché non è mancato nel 2003".*

Quando l'intervista finisce, la chiacchierata prosegue ancora per qualche minuto. Salta fuori che l'ingegnere, parlantina sciolta e proiettore alla mano andrebbe volentieri nei club d'auto d'epoca a raccontare per immagini storia, modelli e curiosità sulla Touring. E dalla voce esclusiva di un diretto discendente dei proprietari che è anche un fiume in piena di entusiasmo, oltre che di informazioni. Il suggerimento è di cominciare a prenotarsi. A pandemia conclusa la fila di richieste potrebbe essere lunga. ■



Lamborghini 400 GT 2+2.



Maserati 5000 Scia di Persia.



Modellino di Lamborghini P400 GT Tigre.

Giovanni Bianchi Anderloni. A destra, Giovanni e Carlo Felice sulla Lancia Flaminia Convertibile di Giovanni a Lucca nel 1996.





Con la 2000 GT la Toyota dimostra al mondo cosa è capace di fare: è solo l'inizio di una saga di sportive che ancora oggi infiamma i cuori degli appassionati.

## L'ELEGANZA DEL CIGNO

APPARSA DALLE ACQUE NIPPONICHE COME UN CIGNO FRA TANTI ANIMALI ANONIMI E GOFFI, LA 2000 GT SAREBBE STATA IL PRIMO PASSO DEL RISCATTO DI TOYOTA, DAL DOPOGUERRA IN POI DERISA DAL SOPRANNOME "TOY MOTOR" ED ESCLUSA DAL GOTHA DEI GRANDI PRODUTTORI EUROPEI DI VETTURE SPORTIVE

*di Luca Marconetti*

**D**aytona e Le Mans. Personaggi del calibro di Enzo Ferrari, David Brown, Ferry Porsche. Auto come Jaguar D-Type, Ford GT 40 e Lancia Flaminia Sport Zagato. Carrozzeri che oggi definiremmo superstar quali Pininfarina, Zagato, Vignale. Sono solo delle "citazioni" fra le più celebri di cosa significasse il mondo dell'automobile tra gli anni '50 e i '60: generano emozione, vero? Sono nomi che rimangono impressi nella nostra memoria come qualcosa di glorioso, non credete? Ma se affianco a questi, citassimo il nome Toyota? Starete sicuramente facendo la faccia storta... e ne avete ben donde: perché il nome del glorioso marchio nipponico può portare alla mente tecnologie evolute come l'ibrido o anche vetture sportive e vincenti, perfino a Le Mans, ma parliamo di anni decisamente più recenti, che non hanno nulla a che fare con l'"Epoca d'Oro" succitata. Adesso però chi scrive vorrebbe raccontarvi una storia che lega Toyota proprio a quel periodo, quello

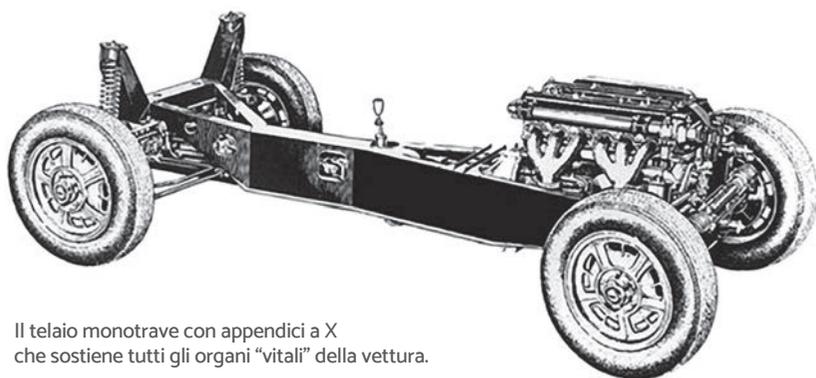
delle auto della Dolce Vita e delle Granturismo veloci con le quali scorrazzare da una località di vacanza all'altra e poi correrli anche in pista: qualcuno avrà già capito, per altri il mistero è presto svelato... Parliamo della 2000 GT, una vettura entrata di diritto fra le "sport car" da gentleman driver e latin lover, da molti ritenuta una delle più belle sportive giapponesi, sicuramente quella che aprirà la strada a un filone che, nei decenni successivi, soprattutto gli anni '80 e i '90, produrrà auto stupende, dalle prestazioni eccezionali e soprattutto dotate di tecnologie fantasmagoriche, da far impallidire i più blasonati marchi europei, invece appannati da crisi e annosi riassetamenti societari.

### **2000 GT (1967-1970)**

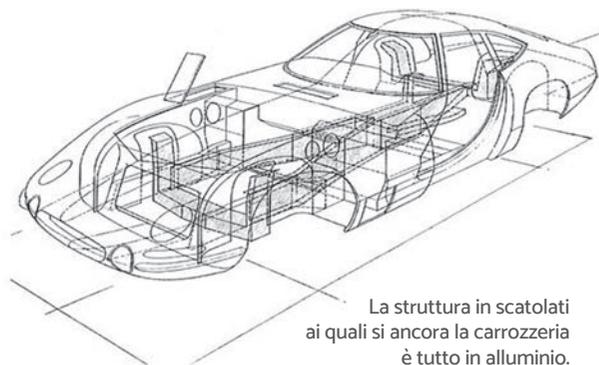
La vicenda della 2000 GT - che fin dal nome "tradisce" le sue mire verso il mercato europeo e statunitense, essendo i 2 litri la cilin-



Il frontale è forse l'unica zona della carrozzeria che rimanda alle origini nipponiche della vettura, soprattutto nei due grandi proiettori protetti dalla parabola in plexiglass ma i fari a scomparsa sono ispirati a quelli della Ferrari 400 Superfast.



Il telaio monotrave con appendici a X che sostiene tutti gli organi "vitali" della vettura.



La struttura in scatolati ai quali si ancora la carrozzeria è tutto in alluminio.

drata d'attacco per una Granturismo di rango, ma ne parleremo dopo - inizia in realtà con un'altra Casa giapponese, la Nissan, che vuole entrare anch'essa nel mondo delle sportive utilizzando il marchio Datsun, di sua proprietà. Per farlo commissiona un modello a una delle aziende meccaniche più poliedriche del periodo, la Yamaha, produttrice di qualsiasi genere di oggetti. Questo poi sarebbe stato giudicato da Nissan troppo sofisticato e dispendioso, tanto che poi avrebbero virato sulla futura 240Z, ma questa è un'altra, affascinante storia degli albori del motorismo sportivo dell'Estremo Oriente. Yamaha però non si perderà d'animo e prenderà contatti con Toyota che, ripresasi dal difficilissimo secondo dopoguerra, è allettata da un modello in grado di competere con Porsche, Maserati e Jaguar.

Le due aziende, entrate in contatto al GP del Giappone del 1964, iniziano quindi una stretta collaborazione per tramutare

il prototipo in vettura di - seppur ristretta - produzione. Il capo-progetto, Shoichi Saito, di Toyota, in realtà lascia carta bianca a Yamaha anche in questa fase, auspicando che un'azienda tanto specializzata possa essere in grado di presentare qualcosa di stupefacente, non solo robusto e affidabile come gli altri modelli del marchio (che di bello, almeno fino a quel momento, hanno avuto proprio poco). E, si sa, quando i giapponesi si mettono al lavoro su qualcosa lo fanno terribilmente sul serio tanto che da lì a poco sarebbe nata una vettura in grado di coniugare sportività, piacere di guida, fluidità di marcia, bellezza e le proverbiali doti delle auto nipponiche, durevolezza e tecnologia avanzatissima: la 2000 GT, nome molto europeo, sia nell'indicazione della cilindrata, sia nella sigla, quel Gran Turismo inventato dai big europei e interpretato al meglio dai più grandi carrozzieri. ➤



La coesistenza di eleganza e sportività si evince dal profilo sinuoso e dal dialogo tra muso lungo e leggermente muscoloso e coda raccolta e nervosa, con la finezza del parabrezza fortemente curvo e il profilo a freccia della portiera, che riprende quello del muso.



Gli interni sono molto di ispirazione "europea" e la strumentazione è completissima, ben 9 elementi compreso il mediometro, che calcola la velocità media.

Bizzarra la maniglia del freno a mano incastonata nella plancia (meglio utilizzabile, nella guida esuberante, col volante a destra).

A destra, i sedili sono profilati e confortevoli. Nella filosofia del costruttore c'è la convinzione che, se l'esterno deve stupire, l'interno deve rassicurare.

D'altra parte però, non bisogna negare che proprio le muse ispiratrici di questa futura temuta rivale che arriva dall'altra parte del mondo, sono le sportive europee... Intanto tutto nasce attorno e su un telaio a monotrave a X sdoppiata, così come le sportivette inglesi firmate Lotus, con il centro molto bilanciato verso il posteriore, così da ospitare tutti gli organi meccanici longitudinalmente e molto arretrati, la soluzione migliore per ripartire i pesi in maniera più neutra possibile. Inoltre, in grado di garantire un baricentro bassissimo (è alta appena 116 cm) e quindi un comportamento dinamico e affilato. A questo si ancorano sospensioni a ruote indipendenti a doppi triangoli oscillanti, i quattro freni a disco Sumitomo (già all'epoca uno dei più grandi "Keiretsu" - aziende collettive - giapponesi), un differenziale autobloccante. Per il propulsore si sceglie di partire dal foglio bianco: il Toyota M3 che batte sotto il lungo cofano è un 6 cilindri in linea con basamento in acciaio e testa in lega leggera, ha una cilindrata di 1988 cm<sup>3</sup> (diventerà poi 2253 cm<sup>3</sup> nel 1969 con potenze invariate ma a regime più "tranquillo"), è alimentato da tre carburatori orizzontali doppio corpo

Mikuni-Solex 40PHH, che agiscono su un doppio albero a camme in testa con due valvole per cilindro. È in grado di erogare 150 CV a 6000 giri/min e una coppia di 17,8 Kgm a 5000 giri/min. Il cambio è a 5 marce, la trazione ovviamente posteriore. La 2000 GT raggiunge i 220 km/h e i 100 km/h in appena 8,6 secondi.

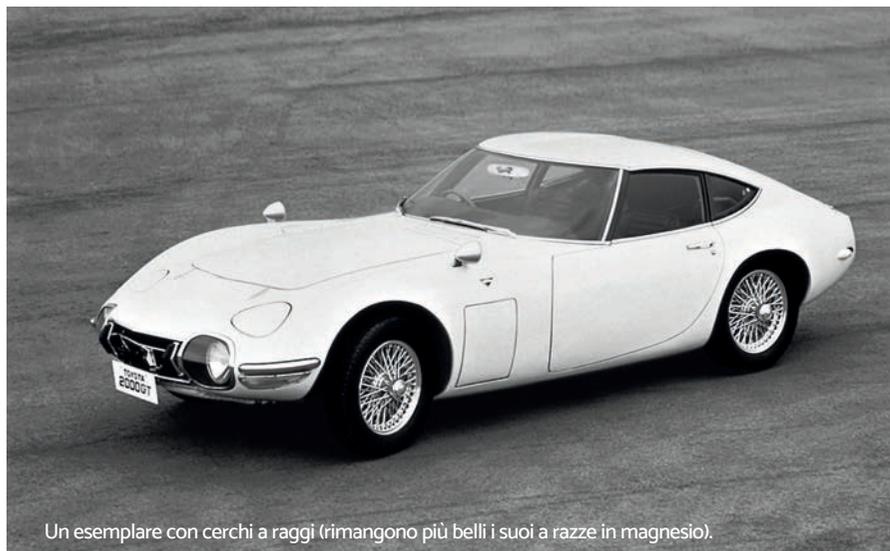
### ECCITANTE SECONDO ROAD & TRACK

Sulla linea lavora il designer Satoru Nozaki (nonostante rumor che parlano del conte Albrecht Goertz, padre delle BMW 503 e 507 e che si occuperà poi piuttosto, per Yamaha, dei progetti portati avanti con Nissan) ma è evidentissima l'ispirazione alle berlinette italiane e inglesi, magari quelle firmate da un tal Zagato (considerato che, visto bene il tetto, appaiono anche due piccole gobbe...), oltre che alla bottiglia della Coca Cola... Poco importa, il risultato, anche con gli occhi di oggi - figurarsi cosa poteva aver significato all'epoca scoprire che una vettura del genere portava il marchio Toyota - è incredibile: la 2000 GT è bellissima, acquattata come un felino pronto all'attacco, le sue superfici levigate e sinuose nate

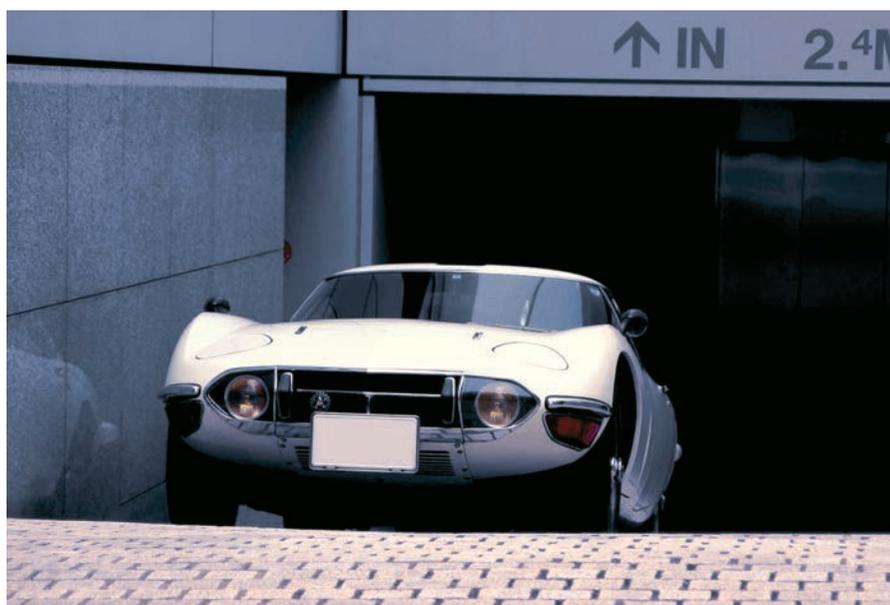
dall'alluminio che compone l'intera carrozzeria si rincorrono senza però mai disturbarsi e confluire tutte su un disegno leggermente muscoloso, elegante e sportivo allo stesso tempo, dove sono anche i dettagli a fare la differenza: i passaruota molto aderenti alle ruote, i cerchi in magnesio (erano disponibili anche i classici a raggi), lunghissimo cofano spiovente e molto affilato, le superfici vetrate che proseguono senza soluzione di continuità il parabrezza fortemente curvo e concludono in un profilo a freccia che replica la linea ascendente della portiera, una finezza che alleggerisce la fiancata e cattura l'occhio, seducente. Il posteriore è raccolto, rastremato, molto inclinato e accessibile solo dal piccolo lunotto, con i fari tondi inseriti in ghiera cromate e i due rostri gommati e cromati, maestosi scarichi sottostanti. Il frontale è invece la zona che più ci fa pensare di essere di fronte alla prima vera sportiva con gli occhi a mandorla: le due belle carene dei proiettori in plexiglass stondato (che hanno un vago richiamo a quelli della Toyota Sport 800, una macchinetta un po' fumettistica eufemisticamente definita berlinetta), la mascherina che accoglie la cuspide del profilo a cuneo che arriva dal cofano e i mitici fari supplementari a scomparsa (ripresi da quelli della Ferrari 400 Superfast), molto estremi verso le fiancate, tanto che una volta aperta modificano totalmente il profilo del fianchetto davanti alla ruota, senza sfigurare come in molti modelli degli anni '80. Perfino il curioso vano batteria separato dal vano motore e posto sul parafango non sfigura con il profilo generale. Molto favorevole, per l'epoca, il Cx di 0,28.

Anche nell'interno nulla è lasciato al caso: una volta calati praticamente rasoterra, si sta perfino comodi nei sedili profilati a cannelloni in pelle traforata. Tutto è studiato attorno al pilota e di impronta piuttosto tradizionale, così da non disattendere i gusti di una clientela esigente e competente ma poco incline alle rivoluzioni, soprattutto negli abitacoli. Negli intenti di Nozaki infatti, c'è quello di stupire il probabile acquirente dall'esterno ma di non sconvolgerlo una volta seduto al volante, facendola sembrare una vettura che guida da sempre; si sta attornati da una plancia ricchissima di strumenti (ben 9, compreso il mediometro, in grado di calcolare la velocità media). Sul tunnel troviamo la leva del cambio in legno - lo stesso che troviamo a profusione sul resto della plancia - mentre il comando del freno a mano è una voluminosa leva sulla parte bassa del cruscotto... anche se è l'ideale più per la nipponica guida a destra, viene proprio voglia di impugnarla!

Il primo prototipo appare al Salone di Tokyo a ottobre del 1965 (progetto 280A, già pronto ad aprile con quattro mesi di anticipo rispetto al previsto) ma la presentazione ufficiale risale al 1967, quando la 2000 GT stupisce tutti: incanta gli appassionati, preoccupa i competitor ed esalta i giornalisti e gli addetti al settore. Durante la sua prova di quell'anno, il mensile Road & Track la giudicherà una delle auto più eccitanti e divertenti che sia mai passata dalle loro mani, avanti anni luce dalle concorrenti, non solo per prestazioni ma anche per maneggevolezza, piacere di guida e fruibilità quasi giornaliera: solo i giapponesi avrebbero potuto fare una macchina così. Ma sarà soprattutto un episodio a farla amare dal pubblico europeo: la partecipazione a fianco di Sean Connery nel film "007 - Si vive solo due volte" (in una versione spider unica), sempre del 1967... Un bello smacco per una posizione normalmente occupata da una supercar inglese...



Un esemplare con cerchi a raggi (rimangono più belli i suoi a razze in magnesio).



Acquattata e filante, emerge dalle acque nipponiche come un cigno ma ha l'aggressività di un felino.

Sotto, l'esemplare unico della 2000 GT Spider usata da Sean Connery nel film della saga di James Bond 007 "Si vive solo due volte".



# Maserati 3500 GT

## VITA NUOVA

DOPO L'ADDIO ALLE CORSE NEL 1957 E LA TRISTE PARENTESI DELL'AMMINISTRAZIONE CONTROLLATA DEL 1958, LA 3500 GT SARÀ LA "CHIAVE DI VOLTA" PER TRASFORMARE MASERATI IN UN PRODUTTORE DI VETTURE DI LUSO BELLE, VELOCI E AFFIDABILI

di Luca Marconetti



**E**nzo Ferrari, fra le sue massime, ne aveva una sacrosanta: *“Per produrre auto da corsa belle, potenti e vincenti, bisogna vendere altrettante auto stradali”*. E la cosa non valeva solo per lui, lo dimostrano vicende come quella della Maserati degli anni '50. Solo per citare l'anno che ci interessa di più in questa storia, il 1957, Maserati si laureerà brand Campione del Mondo col grande Juan Manuel Fangio (che ottiene il titolo per la 5<sup>a</sup> volta) su 250 F, Campione Europeo della Montagna con Willy Daetwyler su 300 SI e arriverà 2° per un soffio nel Mondiale Sport con la 450 S guidata da Behra e Fangio. Questo elenco per far capire come,

però, a questa messe di vittorie sportive, non fanno riscontro sufficienti vendite di modelli stradali, settore quindi, incapace di sostenere l'impegno nelle competizioni. Se a questo aggiungiamo la crisi finanziaria causata dal mancato pagamento da parte del governo argentino di un'ingente fornitura di macchine utensili, che Maserati produce da anni, possiamo capire la decisione di Omer Orsi di interrompere la partecipazione ufficiale alle corse (anche perché, dal 1° aprile 1958 l'azienda è in amministrazione controllata), demandando tutto a privati e scuderie esterne, ridimensionare lo stabilimento modenese di via Ciro Menotti e convertire la pro-



Il prototipo presentato al Salone di Ginevra del 1957, la Tipo 101, già battezzata 3500 GT e rinominata dal pubblico della kermesse "Dama Bianca", per la sua livrea candida.

Sotto, la 3500 GT di serie ha proiettori secondari più vicini alla mascherina (di minori dimensioni e meno ovoidale, con grigliatura a maglie orizzontali) e ripetitori di direzione agli estremi.



La 3500 GT riscrive i canoni delle Granturismo: l'eleganza e la sportività del disegno di Touring si fondono a guidabilità, motore elastico e capacità da stradista ancora oggi moderna.



duzione a sole vetture stradali, settore nel quale il fascino, la potenza e il blasone del marchio del Tridente sono ormai affermati fra clienti facoltosi e divi del jet set.

L'occasione è anche quella di sostituire l'elegante e raffinata - ma ormai obsoleta - serie delle Granturismo radunate sotto la denominazione A6, risalente al 1946 e sempre rimasta in un'enclave di artigianalità assoluta. Il presupposto fondamentale per il nuovo modello è, infatti, quello di passare a una, seppur piccola, serie di vetture che traghettino l'azienda a una dimensione più industriale (utile a superare la situazione di amministrazione

controllata) e in grado di dimostrare cura nel dettaglio, distinzione, potenza e classe anche con numeri di produzione ben più importanti: non è più tempo di "opere uniche", di sculture in movimento appannaggio di pochi, ma è il momento di rispondere a una domanda sempre crescente di automobili come status symbol, adatte a una clientela più ampia, creata da professionisti e alta borghesia oltre che da personaggi famosi.

La risposta Maserati a questa mutata situazione del mercato di auto di lusso si dimostrerà ben presto impeccabile ed efficace, l'auto giusta nel momento giusto: la 3500 GT. ➤



L'esemplare del nostro servizio è una 3500 GT.I. a iniezione, come si evince dal bellissimo logo col tridente e la scritta in corsivo. Anche la fanaleria rispetto ai modelli a carburatore è rivista. All'anteriore sono scomparsi i fari supplementari tondi e gli indicatori di direzione sostituiti da un'unica unità quadrangolare, che donano al muso un aspetto più pulito. Bellissimo il logo incassato e le due esili prese d'aria sul cofano.



### TIPO 101 (1957): LA DAMA BIANCA

La sua genesi affonda le radici nella richiesta di Orsi al leggendario responsabile dei tecnici, Giulio Alfieri, di una vettura sportiva, potente, veloce e allo stesso tempo elegante, innovativa ma, soprattutto, affidabile, adatta ad attraversare la Penisola per spostamenti rapidi e in totale souplesse senza accusare la minima esitazione. In poche parole una Granturismo tout-court, vetture che si stanno rapidamente diffondendo fra i ceti imprenditoriali di Europa e USA.

Il tutto ovviamente, senza perdere lo stile e le peculiarità che la facciano immediatamente riconoscere come una Maserati, anzi, come una delle più belle prodotte e, ovviamente, imparando, specialmente sul piano tecnico e costruttivo, dalle competizioni, anche se queste sono ormai un capitolo archiviato.

La base di partenza per il progetto Tipo 101 (sigla interna della nuova GT) è la Sport Biposto 350 S del 1956, replicata sia nel telaio, in struttura di tubi d'acciaio a sezioni ovale, quadrata e cilindrica sulla quale applicare i pannelli della carrozzeria, sia nella meccanica, con il motore a 6 cilindri in linea "Corsa Lunga" (86x100 mm il dato di alesaggio per corsa) di 3485,27 cm<sup>3</sup>, basamento e testa in alluminio, camicie dei cilindri in ghisa, con distribuzione a due alberi a camme in testa, 2 valvole per cilindro, camere emisferiche e alimentazione a tre carburatori. L'autotelaio, ovviamente, viene "addomesticato" all'uso stradale: il passo cresce da 2325 mm a 2600, il motore scende da 290 CV a 6000 giri/min a 220 a 5500 giri/min, ha la distribuzione a tripla catena invece che a risalita di

ingranaggi, due candele di accensione per ciascun cilindro (con spinterogeno Magneti Marelli "2 in 1" e due ruttori in cassa unica) e i tre carburatori doppio corpo Weber sono dei 42 DCOE e non dei 45, mentre la sospensione anteriore a ruote indipendenti presenta quadrilateri deformabili e ammortizzatore singolo per ruota in luogo dei doppi Houdaille della 350S, la posteriore il ponte rigido con balestre semcantilever e bracci longitudinali al posto del Ponte de Dion della sportiva. Uno dei punti forti della tecnica della futura GT è che, con la sua componentistica, sposa tutto il meglio di ciò che l'indotto europeo garantisce: il differenziale è Salisbury, il gruppo frizione Borg & Beck, le sospensioni Alford Adler, i freni a tamburo Girling, il cambio manuale a 4 marce e lo sterzo ZF, la strumentazione Jaeger. Questa operazione, oltre a garantire robustezza e affidabilità alla clientela, abbassa di molto i costi di produzione e la necessità di avere maestranza specializzata in singole componenti. A questa peculiarità non scappa ovviamente nemmeno la carrozzeria: per il "vestito" Maserati mette in competizione due carrozzerie, Touring di Milano e Allemano di Torino, che realizzano i prototipi che vengono esposti al Salone di Ginevra del 1957, dove la nuova vettura, che sarà denominata 3500 GT, è la reginetta assoluta. L'interesse del pubblico - e anche quello di Orsi - però propenderà presto verso la proposta di Touring: è diversa da tutte le altre Maserati, ha una ampia calandra a ovale schiacciato ma sempre con stemma incassato iscritto nel cerchio, come sulle sportive; la fiancata è liscia e priva di orpelli, leggermente tondeggiante e dominata dai generosi passaruota

che influiscono sul disegno di muso e coda estremizzandoli e rendendoli filanti; padiglione basso con singola luce laterale e ampi parabrezza e lunotto panoramici, il posteriore rastremato e molto curvo come già visto in altre interpretazioni di Touring (Alfa 1900 Sprint); le cromature sono ridotte all'osso e i montanti sottili; la livrea bianco brillante, colore inconsueto per una GT dell'epoca, le vale subito il soprannome di "Dama Bianca", come l'elegantissima e intraprendente Giulia Occhini, che proprio in quei giorni scandalizza l'opinione pubblica per la sua relazione extraconiugale col campione Fausto Coppi.

#### LA 3500 GT E GT.I. (1958-1964)

Al rientro da Ginevra, a Touring viene dato mandato definitivo per realizzare la versione di serie della prima GT di "larga" produzione di Maserati e per il suo assemblaggio negli stabilimenti di viale Ludovico di Breme a Milano, ovviamente seguendo il brevetto Superleggera, ossia rivestendo il telaio tubolare di leggeri pannelli in alluminio: la mascherina è più stretta, più squadrata, con grigliatura a maglie rettangolari, più prominente e spiovente, dettaglio che rende il muso sportivo e grintoso, più del prototipo; le luci di posizione tonde sono spostate più verso la calandra mentre appaiono agli estremi gli indicatori di direzione, replicati sul parafrangente da una semplice lucciola applicata (al posto di quelle incassate

della Tipo 101); le prese d'aria laterali alla base del parafrangente sono di dimensioni più generose, mentre vengono mantenuti due sottili estrattori sul cofano motore; la fiancata è impreziosita da un profilo cromato, così come le "pinne" dei parafrangenti posteriori; i cerchi da 16" (con gomme 6.50-16), bellissimi a disco prodotti dalla Borrani, sono di disegno inedito a 20 feritoie con borchia lucida fregiata "Maserati"

L'interno riprende quello del prototipo, mantenendo il "maniglione" per il passeggero, che a centro plancia si raccorda con la mensola superiore dividendola, ma è più raffinato e curato (imbotitura antiurto alla base del cruscotto), leva del cambio corta a pavimento, ampi sedili in pelle di serie, compresi i due posteriori, adatti a due ragazzi ma anche per adulti minuti, su percorrenze medio-brevi.

Intanto tutti i più importanti carrozzieri si cimentano sul telaio della 3500 GT: in versione Coupé (Zagato, Boano, Bertone, Boneschi) in numerose cabriolet 2+2 (Frua, Moretti e Touring stessa) e spider (Michelotti e Vignale, messi di nuovo in competizione al Salone di Parigi del 1959: verrà scelta la proposta del secondo, con passo di 2500 mm. Sarà l'unica 3500 GT scoperta prodotta in piccola serie come la coupé di Touring a partire dal 1960). Noi qui ci stiamo occupando della sola versione GT chiusa di Touring (torneremo sulla Spider Vignale più avanti). ➤

Altro particolare che distingue la GT.I. sono i deflettori posteriori ai vetri, mentre presa d'aria, modanatura cromata laterale e il paraurti a lama coi due spuntoni, rimangono.



MASERATI 3500 GT TOURING



Così, la 3500 GT Coupé Touring è una vettura adatta a una clientela sicuramente più ampia che in passato. I suoi 220 CV le fanno raggiungere i 100 km/h in 10 secondi e sfiorare i 215 di velocità massima; a parte gli ampi margini di crescita di potenza del "6 in linea", questi non saranno dati volutamente esaltanti, perché per la vettura Alfieri preferisce una configurazione adatta a tutti gli stili di guida, a qualsiasi tragitto e al piacere di condurre una vettura raffinata e blasonata in totale souplesse e fluidità di marcia, impressione che effettivamente si ha immediatamente quando se ne prende il volante: il motore è elastico e progressivo, non c'è bisogno di fare continuo ricorso al cambio, per altro docile e manovrabilissimo, la tenuta di strada è sincera perché

l'erogazione è costante, mai brusca o screziata da vuoti di carburazione... Constatate che ancora oggi la 3500 GT ha un comportamento generale non distante da una moderna sportivetta, ci dà l'idea della sua modernità rispetto alle vetture ad alte prestazioni dell'epoca, specialmente quelle nate in un noto paese a una manciata di chilometri da Modena. Ma nel mirino della Maserati ci sono soprattutto le raffinate GT inglesi come Aston Martin e Jaguar, con le quali si mette in competizione favorita da un prezzo molto allentante: nel 1960 costa 4 milioni 670 mila lire, poco più di una Jaguar XK 150, un milione in meno di una Ferrari 250 GT, uno e mezzo meno di una Mercedes 300 SL e ben 2,3 meno di una Aston Martin DB4. ➤





I cerchi Borrani a 20 feritoie da 16" sono fra gli elementi caratteristici del modello, molto grandi per l'epoca. Erano disponibili anche le ruote a raggi ma furono scelte da pochissimi clienti. Gli interni riprendono il bellissimo disegno del prototipo, col caratteristico maniglione che a centro plancia si raccorda con la mensola.



I vetri elettrici sono di serie.

Infine vale la pena rilevare un'altra particolarità della filosofia Maserati di quel periodo: l'azienda, in fase di vendita e produzione della vettura, si porrà molto "amichevole" col cliente, permettendogli di visitare la fabbrica e seguire, anche fisicamente, l'avanzamento dei lavori, cosa altrettanto che scontata per altri produttori: non è infrequente, all'epoca, vedere sui giornali foto di personaggi famosi aggirarsi fra le vetture del Tridente, come l'industriale Pietro Barilla, gli attori Massimo Girotti, Renato Rascel, Ugo Tognazzi e Alberto Sordi (clienti affezionati di Maserati, Sordi ne guiderà alcune anche nei suoi film) e le attrici Anna Proclemer e Valeria Fabrizi, i principi Alberto e Paola di Liegi, Karim Aga Khan IV, Ranieri e Grace di Monaco e Abdorreza Palhavi (fratello dello Scià), l'allenatore Helenio Herrera, il tenore Luciano Pavarotti.

Per mantenere viva l'attenzione sul modello, Alfieri e la dirigenza Maserati avrebbero evoluto continuamente la 3500 GT, presentando ogni anno nuovi accessori, aggiornamenti estetici e tecnici. Nel 1959 fra gli accessori appaiono gli alzacristalli elettrici e l'impianto di condizionamento dell'aria ma soprattutto i freni a disco per l'avantreno e il differenziale a slittamento limitato, optional che, dal 1960, sarebbero diventati di serie (mentre fra gli accessori compaiono i poco considerati cerchi a raggi, sempre di Borrani). Nel 1960 arriva un'iniezione di potenza a 230 CV, ottenuta grazie a nuovi carburatori Weber 42 DCOE2 e pistoni Borgo di nuovo disegno, modifiche accompagnate da un circuito di raffreddamento rivisto e da perni di banco maggiorati. Ma le novità tecniche più importanti le vedremo nel 1961, quando, sotto il cofano della vettura appare l'iniezione meccanica indiretta prodotta dalla britannica Lucas, che innalza la potenza del 6 cilindri a 235 CV a 5800 giri/min: è la prima automobile stradale italiana a essere dotata di tale sistema, "pallino" di Giulio Alfieri. Oltre alla nuova alimentazione, la 3500 GT.I., questa la sua denominazione, è dotata di un cambio manuale, sempre ZF, a 5 marce (a richiesta l'automatico a tre rapporti) e di nuovi fanali di posizione anteriori quadrangolari e posteriori di maggiori dimensioni con elementi tondi. Infine nel 1962 i freni a disco posteriori e il servofreno sarebbero stati offerti di serie. Di sole Coupé Touring sono 1982 gli esemplari completati, numero che, se paragonato alle nemmeno 150 unità di A6 prodotte, ci dà la dimensione dell'importanza di questo modello per la casa. La sua eredità sarebbe invece stata egregiamente accolta da due vetture dalle anime diverse ma entrambe di successo, la Sebring, di impostazione più classica e design in continuità con la linea della 3500 GT, disegnata per Vignale da Michelotti, e la Mistral, di Pietro Frua ma costruita sempre da Michelotti. Le proposte di evoluzione di Touring non avrebbero invece convinto in via

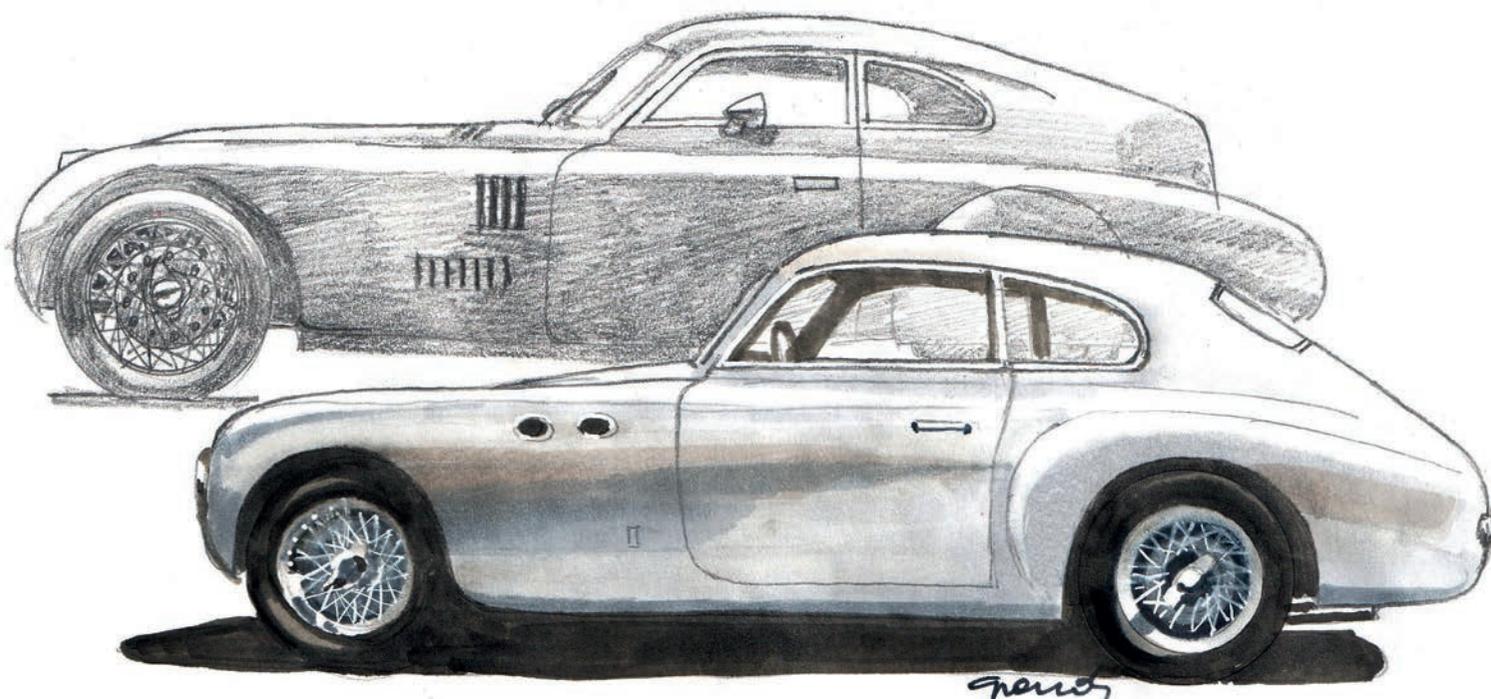
*Si ringrazia per la collaborazione e la competenza  
Luca Manzoni di City Motors,  
specialista in vetture d'epoca di Pianezza (TO).*



La caratteristica presa d'aria con il fregio della carrozzeria Touring.

Lo specchio di coda dà l'impressione di una vettura filante, elegantissima e levigata, dove tutto è al suo posto.





# DALLA CRISALIDE ALLA FARFALLA

PER IL TERZO CAPITO SULLA STORIA DELLA CISITALIA, RIPERCORRIAMO L'EVOLUZIONE DEL DESIGN DELLE "MERAVIGLIOSE CREATURE" DI PIERO DUSIO, DALLA 202 AI BISILURI TARF

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

## LA METAMORFOSI DEL DESIGN DELLA 202

Affascinante e complessa è la storia dell'evoluzione della Cisitalia 202 Coupé Gran Sport, una vettura che ancora oggi rappresenta nel mondo l'eccellenza del design italiano. Una storia che sembra quasi una metamorfosi naturale, come la trasformazione della crisalide in farfalla, eppure dietro questa "naturalità" si nascondono creatività, genialità, mestiere di personaggi che hanno scritto la storia dell'auto e del suo design. La Cisitalia 202 Coupé è ormai passata alla storia come frutto del design Pininfarina; è vero, è una Pininfarina, ma in realtà il suo design è la sintesi di una complessa evoluzione che poi alla Pininfarina trovò gli ultimi, ma preziosi interventi.

Tutto inizia con il Cassone, la Cisitalia Sport 1100 Berlinetta carrozzata da Rocco Motto di Torino, in parte descritta nell'articolo precedente (La Manovella, marzo 2021).

L'impostazione generale del suo design è senza dubbio dell'ingegner Giacosa, realizzato nel 1945 prima che abbandonasse il progetto Cisitalia. Se non bastassero le testimonianze dirette, dello stesso Giacosa, sarebbe sufficiente rilevare le profonde assonanze tra la Cisitalia e la Fiat 508C MM del 1938 e poi la Fiat 1100 S del 1947. L'impostazione generale era quella fissata già negli anni '20 da Jaray con una scocca divisa in due parti, quella inferiore con sezione a profilo alare e quella superiore a goccia allungata. Qui inoltre è presente un profilo posteriore a coda tronca sperimentato dallo stesso Giacosa durante le prove della 508C MM. Lo stesso principio che l'ingegner Kamm nel 1938 aveva applicato alla sua Mercedes-Benz 170 V carrozzata

da Wendler. Quella sua particolare conformazione si evidenzia esteticamente proprio dal posteriore, con il padiglione che si prolunga alto fino alla coda per poi tagliarsi verticalmente, dando appunto l'idea di un cassone da cui poi deriverà il nomignolo con cui passerà alla storia.

Quando il progetto della berlinetta passa nelle mani di Savonuzzi, che porta a compimento il progetto, il design della scocca impostato da Giacosa è modificato, generando la vettura che oggi è comunemente attribuita direttamente all'opera di Savonuzzi. In realtà l'idea è precedente, tanto è vero che, quando Savonuzzi crea la seconda versione della stessa berlinetta totalmente di suo pugno, si esprime un nuovo universo formale.

## LA CISITALIA BERLINETTA AERODINAMICA SAVONUZZI

La Cisitalia Berlinetta Aerodinamica Savonuzzi è una delle vetture più riuscite del periodo, con pinne pronunciate e cofano molto schiacciato, carrozzeria realizzata da Vignale, carenatura totale alle ruote posteriori, profilatura studiata presso la galleria del vento del Politecnico di Torino. Sopra il lunotto, all'altezza della cornice superiore, è presente un elemento ad arco con la funzione di contenere e indirizzare i filetti fluidi sul posteriore.

Si tratta di un progetto straordinario, che rompe definitivamente con tutto ciò che è stato studiato e realizzato fino a quel momento. È di fatto un'evoluzione nel design basato sul consolidato schema dell'ala spessa. Qui il frontale è basso, con il cofano sotto gli archi dei parafranghi, favorito anche dalle dimensioni estremamente ridotte del gruppo motore.

Nel 1948 esce un secondo esemplare. Il design rimane pressoché identico ma, al posto delle uscite d'aria ovali sulla fiancata, appaiono quattro aperture romboidali. È questo un particolare apparentemente insignificante, ma che, al contrario, aiuta a ricostruire la genesi e la paternità del design della 202.

## LA CISITALIA 202 COUPÉ GRAN SPORT

La versione ufficiale, riportata in testi e riviste specializzate, vuole che, dopo l'epica corsa di Nuvolari alla MM, Dusio verificasse la promessa di Pinin Farina di dotare di una bella carrozzeria la 202 e, avuto il suo benestare, gli inviasse due telai; Pinin, partendo dall'Aerodinamica di Savonuzzi, al quale non diede mai credito, realizzasse la stupenda carrozzeria, innovativa ed armoniosa, che tutti conosciamo.

Certamente la Cisitalia 202 Coupé Gran Sport oggi è universalmente riconosciuta come opera di Pininfarina e non vi è dubbio che la vettura, oggi esposta al MoMa di New York, sia uscita da quegli stabilimenti, ma sulla paternità del suo design è legittimo ipotizzare una genesi molto più complessa, come propone anche Mario Simoni nel suo libro. Riassumendo schematicamente i passaggi, il racconto che proponiamo sarebbe il seguente. Ai primi del 1947 furono affidati a Pininfarina i primi telai della 202, il 6 settembre del 1947 uscì il primo esemplare. Ma noi disponiamo del disegno di un piano di forma datato luglio 1946, dove le forme della futura 202 sono complessivamente presenti.

Ora noi sappiamo anche che i primi due esemplari del coupé furono affidati agli Stabilimenti Farina, su questo abbiamo la testimonianza diretta di Giacosa nel suo libro, dove in una didascalia di una foto che mostra due esemplari della vettura pronti per la Mille Miglia del 1948, scrive: "... La coppia delle speciali coupé allestite per la Mille Miglia allestite dalla carrozzeria Stabilimenti Farina. Questa versione anticipa quella definitiva, posta in commercio col marchio Pininfarina." Probabilmente questa prima carrozzeria non convinse molto Dusio che decise di affidare il progetto a Pininfarina che tra l'altro era allora un nome già più conosciuto. Pininfarina dunque non partì da zero ma rielaborò e affinò una forma che nella sostanza era già definita.

È tuttavia opportuno provare a rileggere questa storia attraverso un'analisi del design e quindi, al di là dei marchi dei carrozzieri, dei contributi e delle paternità.

Il primo progetto per la 202 coupé è certamente di Savonuzzi e, come si vede da questi disegni, mostra già una forma che rappresenta un'e-

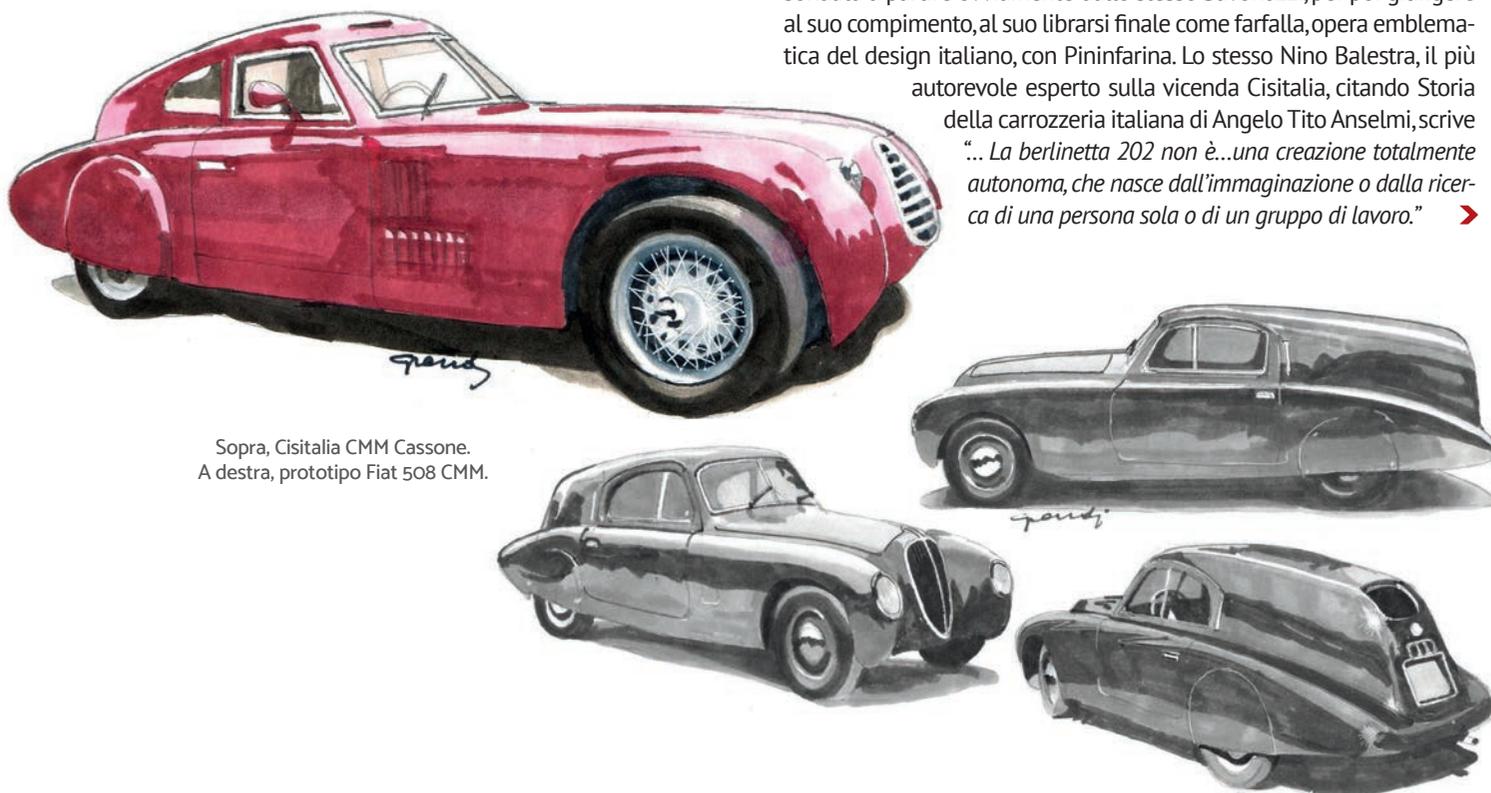
voluzione più "stradale" della precedente Aerodinamica, conservandone alcuni stilemi, come ad esempio il padiglione, che nel posteriore ancora accenna alla tipologia della goccia o la carenatura delle ruote posteriori. Questa prima proposta viene accantonata e superata dalla versione che abbiamo visto come piano di forma del 1946 e poi eseguita nei primi due esemplari dagli Stabilimenti Farina. In questo disegno, tratto da una foto originale presente nel libro già citato di Dante Giacosa, vediamo le due vetture 202 degli Stabilimenti Farina pronte per le Mille Miglia e Targa Florio del 1948.

La trasformazione è evidente, secondo Mario Simoni, dovuta all'intervento di Vignale. Ma, a questo punto, sembra opportuno introdurre un'altra ipotesi. Vignale lavora presso gli Stabilimenti Farina, ma un altro personaggio è presente: il venticinquenne Giovanni Michelotti. Michelotti per gli Stabilimenti Farina, sotto la supervisione di Martignengo, disegna nello stesso periodo una berlinetta Ferrari tipo 166. Se confrontiamo la vista laterale e il posteriore di quest'ultima e della 202 Pininfarina, non si possono non rilevare delle affinità.

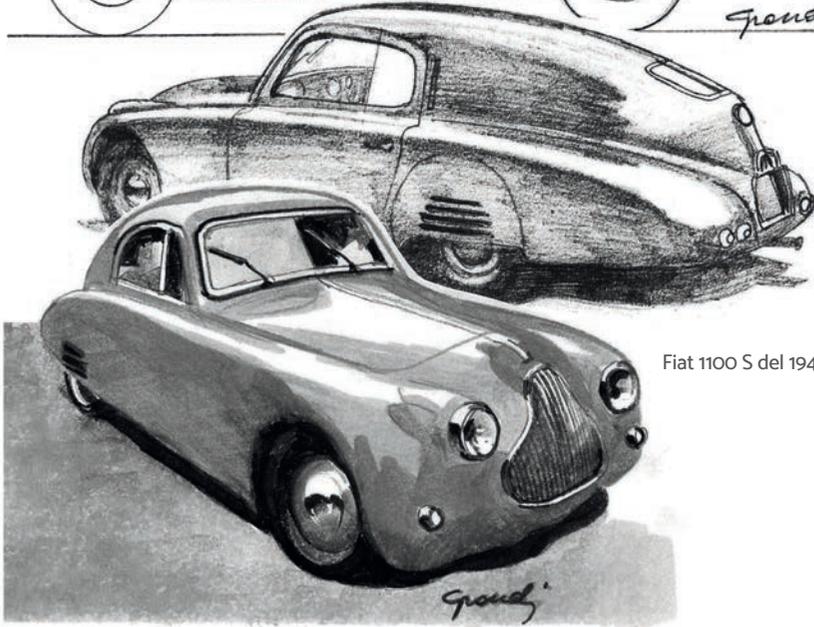
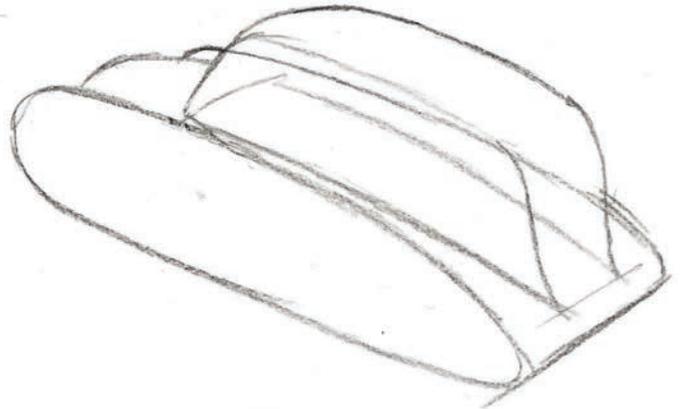
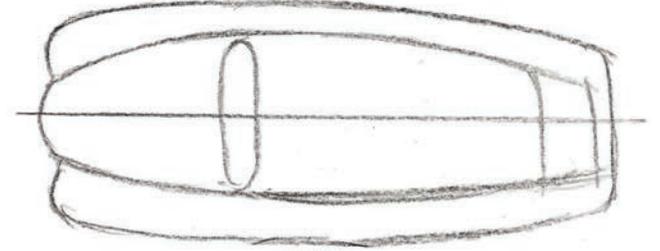
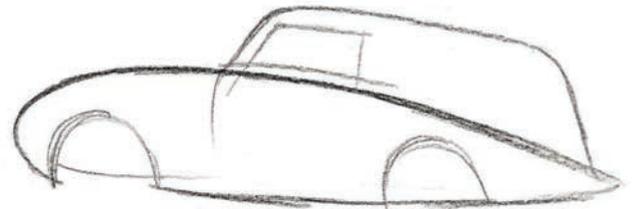
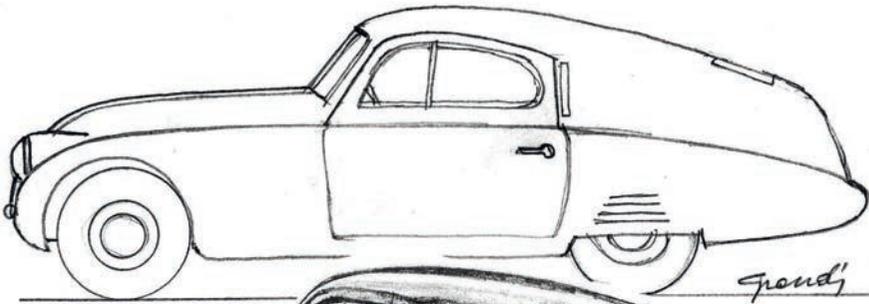
Inoltre, nel piano di forma del 1946 si devono notare le due uscite d'aria ovali sulle fiancate che sono genericamente attribuite come caratteristica stilistica a Vignale. Questo elemento però, nella produzione Vignale tra il 1946 e il 1949, non lo ritroviamo mai. Riappare solo dopo il 1949, data in cui inizia, guarda caso, la collaborazione tra Vignale e il free-lance Giovanni Michelotti. Eccoli, infatti, proprio nella Cisitalia 202 B coupé e cabriolet del 1950, nell'Alfa Romeo 412 barchetta del 1951, nelle Ferrari 250 MM barchetta del 1953, 340 MM barchetta del 1953 e 625 TF barchetta e berlinetta del 1953.

Potremmo dunque dire che esiste un filo rosso che lega in questa trasformazione "da crisalide a farfalla" i progetti della Cisitalia 202 di Savonuzzi e della 202 Gran Sport di Pininfarina e questo potrebbe essere l'apporto nel design di un giovanissimo Michelotti; naturalmente questa è solo un'ipotesi, un parziale contributo alla discussione sulle paternità di questa celebre vettura.

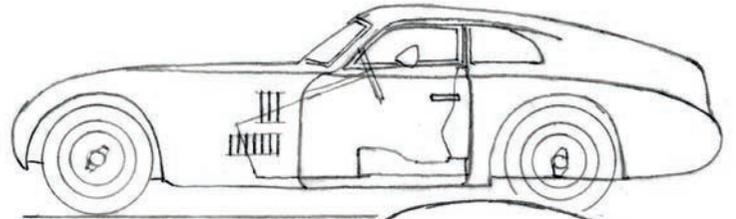
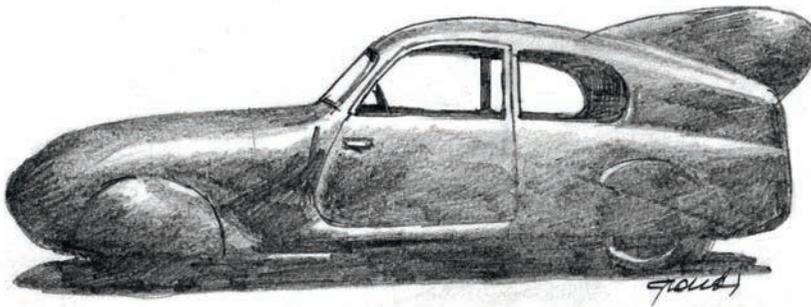
In realtà, potremmo comunque affermare che la Cisitalia 202 nel suo complesso divenire è quasi un'opera che ha visto l'apporto di varie personalità a partire ovviamente dallo stesso Savonuzzi, per poi giungere al suo compimento, al suo librarsi finale come farfalla, opera emblematica del design italiano, con Pininfarina. Lo stesso Nino Balestra, il più autorevole esperto sulla vicenda Cisitalia, citando Storia della carrozzeria italiana di Angelo Tito Anselmi, scrive "... La berlinetta 202 non è...una creazione totalmente autonoma, che nasce dall'immaginazione o dalla ricerca di una persona sola o di un gruppo di lavoro." ➤



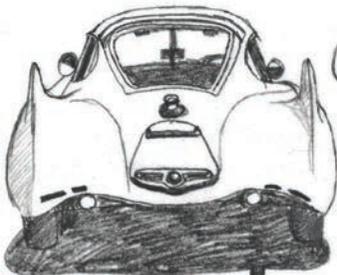
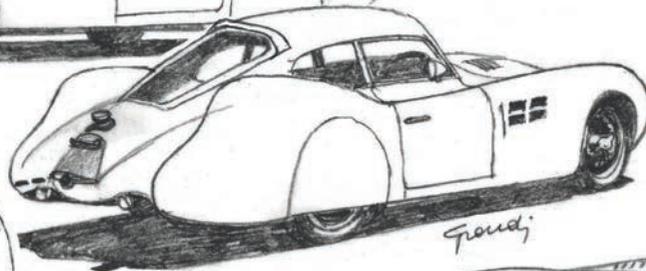
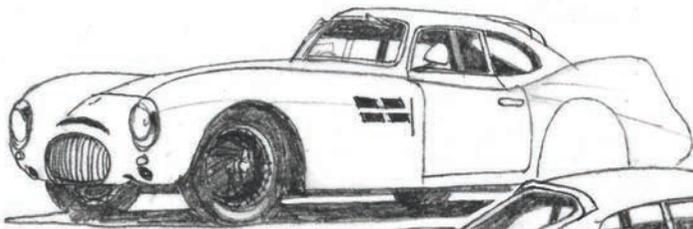
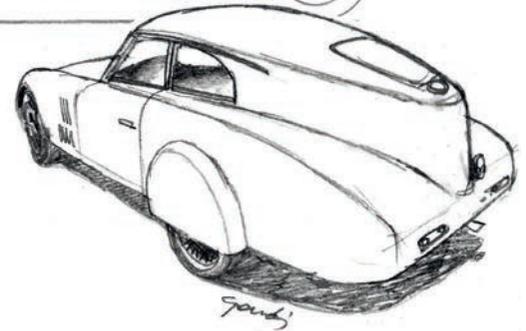
Sopra, Cisitalia CMM Cassone.  
A destra, prototipo Fiat 508 CMM.



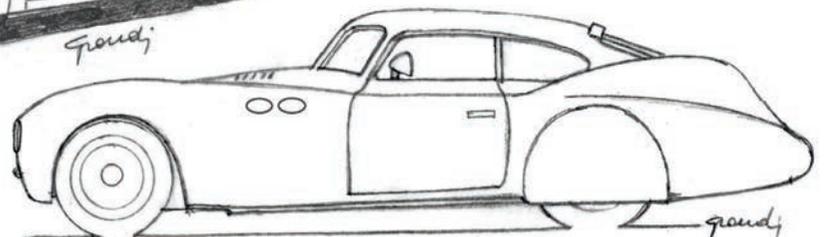
Fiat 1100 S del 1947.

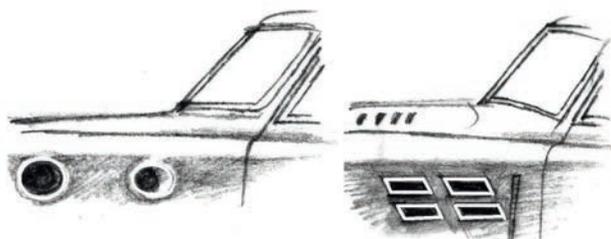


Wunibald Kamm, veicolo di prova K2 costruito da Wendler su telaio Mercedes-Benz 170 V, 1938/39.



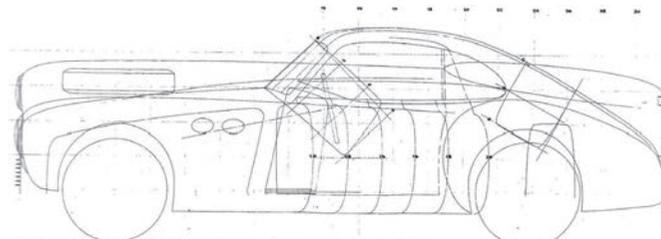
Cisitalia 202 aerodinamica Savonuzzi.



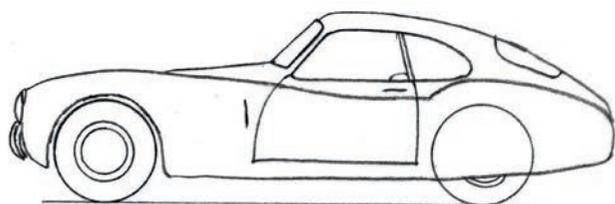


Prima versione.

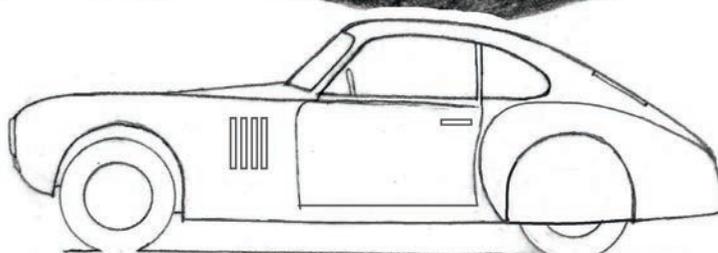
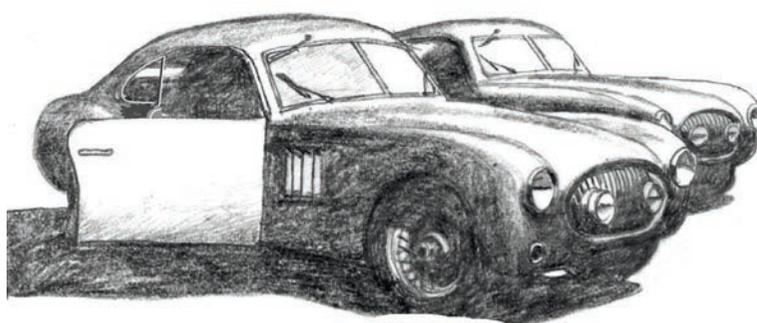
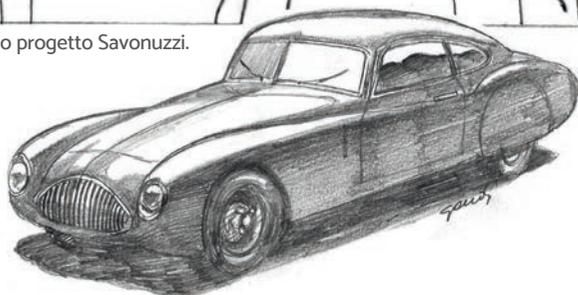
Seconda versione.



Particolare del piano di forma del 1946.



Primo progetto Savonuzzi.



Prima versione della 202 degli Stabilimenti Farina.

Certamente l'intervento di Pininfarina rimane fondamentale. Le sue modifiche, guidate da suo senso sicuro del bello e "disegnate" come le sapeva disegnare lui, ossia con plastilina, legno, gesso, fino ad arrivare alla forma desiderata, in un processo tutto paperless, sono evidenti e riguardano la modellazione della coda, dei finestrini posteriori, nel raccordo continuo della parte posteriore della coda che diventa un elemento plastico modellante, nel profilo a bassorilievo dei parafranghi posteriori.

Vengono eliminate le carenature posteriori alle ruote e le aperture ovali del progetto del 1946 che ritorneranno solo nel 1950. Non sono complessivamente trasformazioni radicali, potremmo considerarle quasi dei dettagli ma dettagli capaci di arrivare a una perfezione armonica, a un equilibrio delle linee e dei volumi tali da produrre quel particolare fascino che si fa suggestione, evocazione dell'idea di velocità, di una forma della velocità. In effetti, l'aspetto straordinario di questa vettura è che la sua bellezza non risiede nei singoli aspetti, come ad esempio nel frontale non particolarmente entusiasmante, ma nell'equilibrio e nell'eleganza dell'insieme; questa sua caratteristica, operando essenzialmente sul piano della sintesi plastica, fissa uno "stile", quel modo di concepire il design come pulizia e semplificazione, come segno di essenzialità, rigore e rinuncia a caricare i modelli d'inutili e discutibili elementi di decorazione. Tutto ciò, in fondo, ha caratterizzato la fortuna internazionale della grande stagione dell'Italian Style.

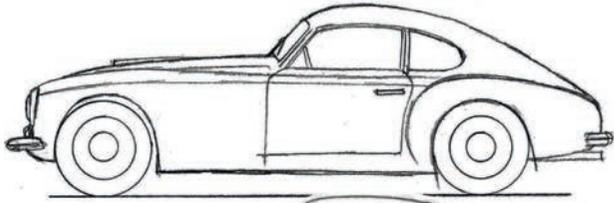
### L'EPICA SPYDER DI NUVOLARI FA DA TRAMPOLINO ALLA 202 COUPÉ GRAN SPORT

Tornando alla crisalide da cui nacque la Coupé Gran Sport, l'ingegner Savonuzzi completò il progetto nei dettagli e modellò in scala 1:5 i modelli dello spider e del coupé. Costruì il prototipo battezzato *Cassone*. La versione spider fu realizzata dal carrozziere Garella di Torino e denominata *Spyder Sport Special*. La tara era di 660 kg e la velocità

massima di 180 km/h. Garella costruì anche un esemplare unico più leggero di 30 kg, che differiva per la presa aria sul cofano, per le aperture sui parafranghi anteriori e sulle fiancate, per l'eliminazione della porta d'accesso per il guidatore rastremata e il passo ridotto di 20 mm. Questo spider, denominato *Razzo*, fu guidato senza fortuna dallo stesso Dusio alla MM. Il 15 maggio 1947 lo *Spyder Special*, esordì alla Sassi-Superga classificandosi 3° assoluto, con Dusio al volante.

Lo stesso spider telaio 001, lievemente modificato nella carrozzeria, dotato del motore 006 fu affidata a Nuvolari, accompagnato da Carena, per la XIV MM, in calendario il 22 giugno su un percorso di 1.823 km, il più lungo di sempre che, per la prima ed ultima volta, attraversò il Piemonte, toccando Torino, indi, entrato in Lombardia, sfiorava Milano per raggiungere Brescia via autostrada.

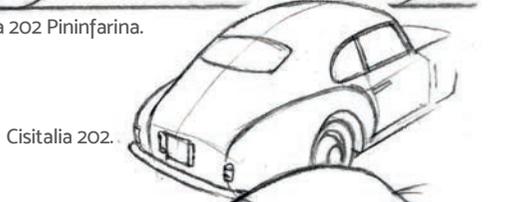
La MM del '47 fu la gara che riunì l'Italia, cancellando per un giorno le divisioni politiche, dimostrando, agli italiani e agli stranieri, che il Paese era, malgrado tutto, funzionante, capace di trovare la coesione con la grande corsa bresciana. Alla gara, ricca di 155 partenti, i favoriti per la vittoria erano Biondetti-Romano su Alfa Romeo 2900 B Coupé Touring, Cortese-Marchetti su Ferrari 125 spider e Villosi-Bertocchi su Maserati A6GS berlina; outsider erano, invece, i piloti della Squadra Cisitalia, forte di cinque 202: tre *Spyder*, di cui due assegnati a Nuvolari-Carena e Minetti-Facetti e un *Razzo* a Dusio; due 202 CMM, la coupé Cassone per Bernabei-Pacini e la coupé *Aerodinamica Savonuzzi* per Taruffi-Buzzi. Alla vigilia della gara, Savonuzzi raggiunse la Pensione Villa S. Maria in Barbarano di Salò, per presentare a Nuvolari (vincitore di due MM nel '30 e nel '33) la 202 *Spyder* che Dusio, malgrado le critiche, gli aveva assegnata. A chi gli faceva rilevare la salute malferma della cinquantacinquenne pilota, Dusio rispondeva: "... *Credetemi, quell'uomo è ancora capace di tutto...*" Savonuzzi disse alla suora della portineria di essere atteso da Nuvolari. Il *commendator Nuvolari*, corresse la suora prima di allontanarsi. ➤



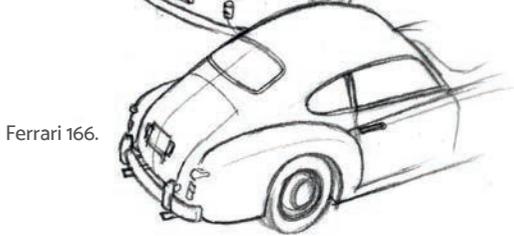
166 Inter Stabilimenti Farina.



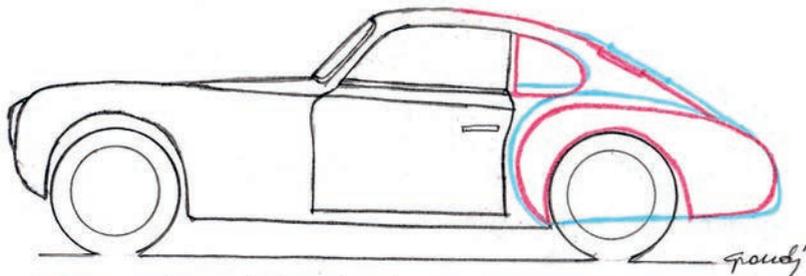
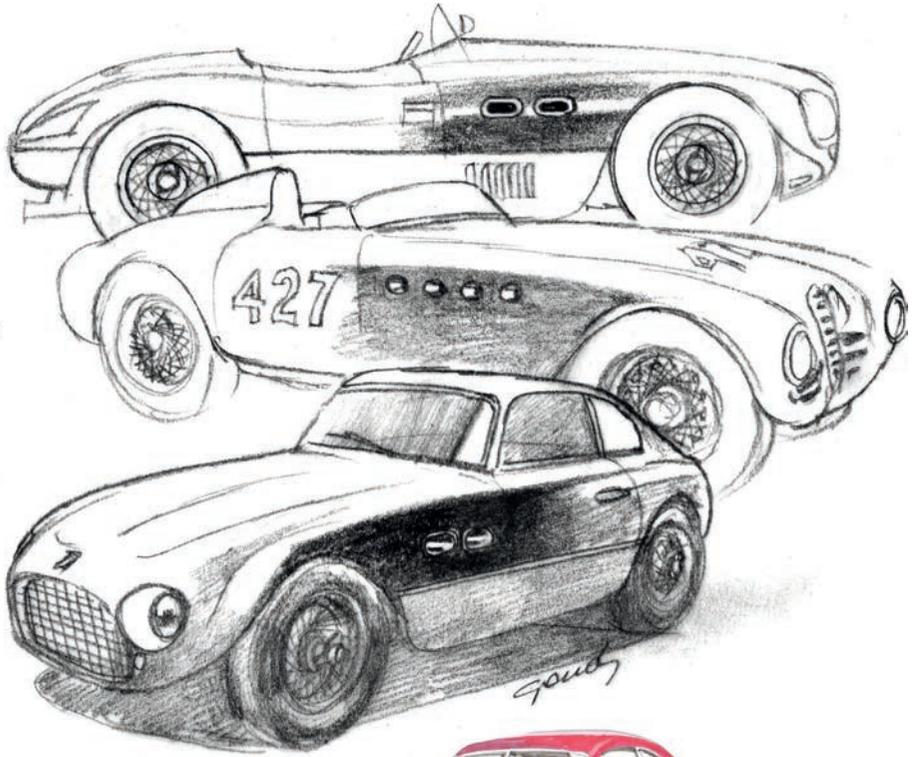
Cisitalia 202 Pininfarina.



Cisitalia 202.



Ferrari 166.



— 202 versione Stabilimenti Farina  
— 202 versione Pininfarina



A sinistra, partenza della Cisitalia Aerodinamica Savonuzzi, con l'equipaggio Taruffi-Buzzi. A destra, il 22 giugno 1947, all'1.56, in viale Rebuffone, il mitico Nuvolari, accompagnato da Carena, prende il via.



Dopo un po' apparve un quieto signore, appena rasato e sorridente, ma solo con gli occhi scuri. Indossava con disinvoltura una giacca sportiva inglese e il suo atteggiamento, sebbene tranquillo, denotava grande fierezza. Appena fuori dal convento, Savonuzzi indicò la macchina dicendo semplicemente: "È questa" e Nuvolari, senza dire né chiedere nulla, si mise alla guida. Ritornò dopo pochi minuti e apostrofò Savonuzzi con un imbarazzante "Non è un gran che!", ma tosto soggiunse ... "Comunque, vincerò io!"

Nuvolari, accompagnato dallo spilungone Carena che per stringergli la mano doveva piegarsi, lasciò Brescia in piena notte all'1.56, ultimo della Squadra Cisitalia, mentre, chiaramente avvantaggiati, partivano dopo di lui Villosi-Bertocchi e Biondetti-Romano. Quest'ultimo alla vigilia della corsa era riuscito a convincere Biondetti, il vincitore recordman della MM del '38, a condividerne la guida.

Da non sottovalutare le numerose Fiat 1100 S, fra le quali spiccavano quelle di Bassi-Morandi (vincitore con Minoja della 1° MM nel 1927), di Maggi-Brivio, Bracco-Balestrero, Cappelli-Gerli, Gilera-Minozzi e Dalla Chiesa-Brandoli. La Fiat di Bassi-Morandi raggiunse Padova in 1.11', alla strabiliante media di 132,285 km/h seguita da Gilera-Minozzi. La prima Cisitalia era quella di Taruffi, 4° in classifica, con Nuvolari 6°. Fra le Cisitalia, il primo a ritirarsi fu Taruffi che, tradito da una partita di pistoncini difettosi, non arrivò a Pesaro, dove la sorprendente e velocissima Fiat di Bassi-Morandi era ancora prima alla media di 117,493 km/h; ma Nivola, già 2°, era pronto a sferrare il suo attacco lungo l'Appennino umbro-marchigiano, così come Biondetti, ancora relegato in 10a posizione. Frattanto, mentre a Rimini Romano aveva ceduto il volante a Biondetti, erano sparite le Ferrari di Cortese a Fano, la Maserati di Villosi a Rovigo e la Cisitalia di Dusio a Gualdo Tadino.

Nuvolari raggiunse Roma, a 714 km dalla partenza, in 6.28', alla media di 110,489 km/h, staccando Biondetti, ben rinvenuto sull'Appennino, di 7'. Al controllo del ponte Milvio, Tazio fu festeggiatissimo dalla folla sino al punto da ostacolarne la ripartenza. Da quel momento tutta l'Italia, sportiva e non, tifò per Nuvolari. Al controllo della capitale, le superstiti macchine dello Stambecco seguivano Biondetti, con Bernabei 3° a 11' e Minetti 4° a 17'.

A Roma ebbe inizio la grande sfida Nuvolari-Biondetti, una gara "spacca cuore" che si sarebbe protratta sino all'improvvido temporale scatenatosi nell'Astigiano: rallentò la marcia di Nuvolari ma comunque, al controllo di Asti, aveva ancora un vantaggio di 28" su Biondetti.

A questo punto, citiamo la testimonianza di Carena: "... Al km 100 dell'autostrada Torino-Milano c'era un ponte sul Ticino che cadde alla fine della guerra nel 1944. Sul greto del fiume Ticino venne allestito un passaggio provvisorio su delle travi e fu qui che l'acqua entrò nel motore che dopo 20 metri lo bloccò. Riparandomi col cofano e un telo, doveti smontare il magnete e per fortuna, in una busta impermeabile di tela cerata, avevo alcuni fazzoletti asciutti e così riuscii ad asciugare alla meglio le parti elettriche e a ripartire dopo 21' di sosta forzata."

Al dramma di Nuvolari aveva assistito l'amico rivale Varzi, sceso da Galliate per applaudirlo e incoraggiarlo. Ad Asti come abbiamo visto, Nuvolari era in testa, con ancora 28", residuo del vantaggio registrato a Bologna di 9'25". Sottraendo 28" alla perdita di 21', abbiamo 20'32" contro i 16'4" del ritardo finale su Biondetti, il che dimostra senza dubbio che Tazio tenne botta alla malasorte e non soffrì di alcun calo psico-fisico, come malignamente sussurrato da certi giornalisti.

In realtà, Tazio continuò a impegnarsi allo spasimo sino alla linea del traguardo che tagliò esausto. ➤

A sinistra, sopra, Inico Bernabei, assistito da Pacini, alla guida della Cisitalia Cassone, 3° a Roma, ripreso in azione lungo la Raticosa, si classificherà 3° assoluto.

Sotto, Nuvolari, che ha lasciato Roma al comando con 7' di vantaggio su Biondetti, in azione lungo la Raticosa.

A destra, Biondetti con Romano, su Alfa Romeo 2900 B Touring Superleggera, transita sul raccordo autostradale di Milano, ormai in testa alla gara, avendo distaccato Nuvolari, rallentato dai temporali e da un guasto al magnete.



A sinistra, Nuvolari, esausto, dopo 16.32'35" ininterrotte di guida e lo sforzo finale di recuperare i 21' persi per riparare il magnete, taglia il traguardo con 16'4" di ritardo su Biondetti; ma i giornalisti e la straripante folla gli riservarono gli onori del trionfo. A destra, la Fiat 1100 S di Dalla Chiesa-Brandoli, in azione lungo la Raticosa, taglierà il traguardo di Brescia in 6^ posizione.



Tazio Nuvolari.

## PIERO TARUFFI, IL PILOTA INGEGNERE

Piero Taruffi (Albano Laziale 12.10.1906 - Roma 12.1.1988) poté contare sin dagli inizi della carriera sull'appoggio del padre, un medico chirurgo appassionato di corse che prima di ogni gara soleva dirgli: "... Tu pensa solo a correre, perché se ti fai male ti ricucio io". Piero, uomo intelligente, eclettico e volitivo si laureò in Ingegneria Meccanica, mentre aveva già iniziato la sua brillante carriera motociclistica che si concluse nel '37 con ben 23 vittorie. Dal '31 sino all'inizio del '33, corse con successo per la Scuderia Ferrari, sia in moto che in auto. La collaborazione con Ferrari s'interruppe quando fu palese che il pilota non intendeva sottostare agli ordini di scuderia.

Salvo una sfortunata parentesi con la Bugatti, proseguì la sua carriera da pilota indipendente, al volante di varie Maserati sino allo scoppio della guerra. Fra le vittorie più importanti registrate dal '30 al '34 ricordiamo la Tunisi-Tripoli del '30, la Coppa Gran Sasso e il Circuito di Bolsena nel '32, la Coppa Principe di Piemonte nel '33 e la Vermicino-Rocca di Papa nel '34, tutte su Alfa Romeo. Nel '34, con la Maserati vinse la Coppa Ascoli. Nel '36 l'Auto Union, dopo una seduta di prove a Monza, avrebbe voluto ingaggiarlo, ma, trovate eccessive le sue pretese, gli preferì Von Delius. Frattanto, Taruffi continuava la sua carriera motociclistica con la Rondine, collaborando alla messa a punto del telaio e dell'avveniristico motore 4C bialbero compresso, portandola al successo al GP Acerbo ed al GP di Tripoli.

Collaborando con l'ingegner Gianini, trasformò la Rondine in una moto da record e il 19.11.35 conquistò il record mondiale di velocità del km lanciato in 14"87/100 alla media di 244,482 km/h e del miglio in 23'66/100 a 223,089 km/h. Poco dopo la Rondine, con tutto il suo materiale, veniva ceduta alla Gilera, dove Taruffi, rivedendo il progetto, ribattezzato Gilera 4CS, portò la potenza del propulsore a 80 CV a 10.300 giri/min e migliorò il telaio dotandolo di una carrozzeria che inglobava il pilota. Il 23.10.37 Taruffi stabiliva il Record Mondiale Assoluto di velocità sul km lanciato in 13'13/100 alla media di 274,181 km/h, sulla media di due passaggi.

Nel '46 fu assunto da Dusio come

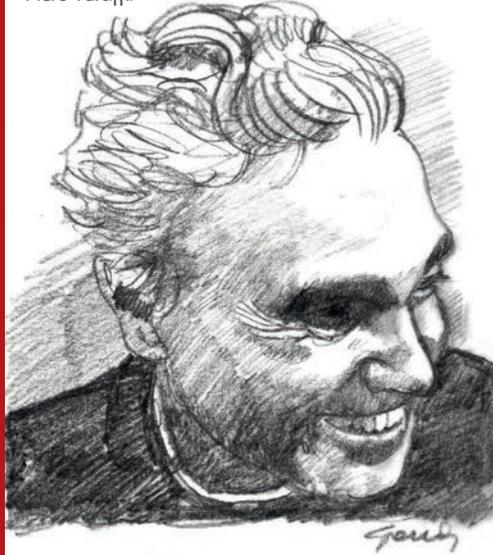
consulente tecnico, collaudatore, pilota e D. S. e in queste funzioni collaborò proficuamente con Savonuzzi per la messa a punto della D46 e di tutte le 202. Come D. S., agì sempre con buon senso e fermezza. Come pilota si dimostrò il più veloce dell'agguerrita squadra, partecipando dal '47 al '49 a 26 corse e vincendone 11, fra le quali ricordiamo il Circuito di Caracalla nel '47, il GP di Berna nel '48, la Susa-Moncenisio e la Aosta - G. San Bernardo nel '49. Quando i progetti troppo ambiziosi di Dusio fallirono, Taruffi, mentre progettava e costruiva i suoi bisiluri, continuò la sua attività di pilota che s'intrecciò prodigiosamente fra Alfa Romeo, Ferrari, Lancia, Maserati, Thin Wall Special, Vanwall e Mercedes.

Il frenetico susseguirsi di corse e vittorie non gli impedì di continuare a guidare la squadra corse della Gilera sino al '55 - con la conquista dell'iride - con Masetti e Duke. Fra le vittorie di grande prestigio ottenute fra il '49 e il '57 spiccano una Carrera Panamericana ('51 Ferrari), due Giri di Sicilia ('54 Lancia e '55 Ferrari), una Targa Florio ('54 Lancia), una Mille km del Nurburgring ('56 Maserati), il GP di Svizzera ('52 Ferrari), i GP dell'Ulster e di Silverstone ('52 Ferrari-Thin Wall). Nel '57, a 27 anni dalla prima partecipazione, correndo per Ferrari, finalmente vinse la MM, ultima edizione della mitica gara ed ultima corsa dello stesso Taruffi. Inoltre, *last but not least*, si dedicò con successo alla progettazione, costruzione, sperimentazione e pilotaggio dei bisiluri Tarf I e II. Ed è proprio

questo l'aspetto professionale che più di ogni altro contraddistingue la carriera di Taruffi, avendo lasciato una significativa eredità tecnica nel campo dell'aerodinamica. Alla guida dei suoi bisiluri, motorizzati Gilera e Maserati, stabilì ben 43 record internazionali.

Dopo il ritiro, progettò gli autodromi di Vallengunga, Misano, Funabashi, Izu e Suzuka. Fu apprezzato istruttore di corsi di guida sicura e da corsa e scrisse tre interessanti libri tradotti in diverse lingue, oggi oggetto di culto: *Guidare meglio*, *Tecnica e pratica della guida automobilistica da corsa* e *Bandiera scacchi*. Quest'ultimo è il vivido racconto di 31 anni di corse e di sfide vinte o perse in tutto il mondo, al volante, in sella o ai box.

Piero Taruffi.



Corrado Filippi scrisse su Auto Italiana: *“... Nuvolari e la Cisitalia, parevano scelti a bella posta per colpire fantasia e sentimento popolari: Nuvolari, il grande campione notoriamente sofferente, sceso in gara perché la passione in lui è tale da superare lo stesso più acuto tormento fisico; la Cisitalia, la più piccola delle vetture che il pronostico poteva prendere in considerazione. Come non simpatizzare per Nuvolari, come non esaltarsi al ritmo travolgente imposto dal pilota alla piccola miracolosa vettura? Nuvolari e la Cisitalia erano in testa. Era per Nuvolari e per la Cisitalia che mezza Italia ha fatto il tifo domenica 21 giugno. All'arrivo, allorché si intravide dai tempi degli ultimi controlli che Biondetti avrebbe vinto, la folla decretò ugualmente a Nuvolari ed alla Cisitalia gli onori del trionfo. Biondetti non aveva per certo rubato il suo trionfo, ma era Nuvolari che la folla avrebbe desiderato di acclamare per primo. La folla sente così.”*

La folla, i giornalisti erano tutti per Tazio che, stremato, all'arrivo dovette essere estratto dal sedile e sorretto prima di essere portato in trionfo. Biondetti, che non aveva fatto nulla per demeritare la vittoria, se ne fece una ragione e da buon toscano, causticamente, dichiarò alla stampa: *“... State a vedere che devo chiedere scusa perché ho vinto!”* L'esito della gara, malgrado la vittoria sfumata, segnò comunque un grande successo per la Casa dello Stambecco che, oltre al 2° posto di Nuvolari, si classificò 3a e 4a con Bernabei-Pacini e Minetti-Facetti. Giacosa e Savonuzzi avevano creato una piccola 1100 che, grazie alla rigidità, leggerezza e robustezza del telaio tubolare, malgrado la modesta potenza del motore, era in grado di impegnare, se non di battere, macchine di maggiore cilindrata, come la grande rivale Alfa Romeo 2900 B Lungo Coupé Touring Superleggera.

Questo coupé, uno dei venti costruiti, presentato al salone di Parigi del '38, fu acquistato dal pilota bresciano Emilio Romano che, per correre alla MM, fu costretto a privare il motore, della potenza di 180 CV a 5.200 giri/min, dei due compressori. Con la collaborazione del Portello, il rapporto di compressione fu elevato a 7 e furono montati nuovi collettori con quattro carburatori Weber. Non furono comunicati dati ufficiali, ma si ritiene che il propulsore erogasse ancora 150 CV a 5300 giri/min. Possiamo, tuttavia, assumere che potesse raggiungere 200 km/h e che la sua guida fosse impegnativa e faticosa su strade tortuose, ma rilassante e sicura in velocità e sotto condizioni meteorologiche avverse. Le sue caratteristiche erano quindi l'opposto di quelle dello Spyder Cisitalia.

Proprio per questa considerazione non ci sembra ozioso chiederci quale sarebbe stato il risultato della gara con le macchine scambia-

te; la vittoria sarebbe andata a Tazio, a suo agio su qualunque tipo di macchina, mentre il pur bravo Clemente non eccelleva certo alla guida di vetture leggere e sottopotenziate.

Un risultato degno di nota fu ottenuto dalla Fiat che, dopo aver dominato la gara sino a Pesaro alla media di 117,493 km/h con Morandi-Bassi, piazzò ben quattro macchine tra il 5° e il 10° posto. Senza dubbio, la velocità della berlinetta Fiat fu la sorpresa della prima parte della corsa dove riuscì a staccare le accreditate berlinette Aerodinamica Savonuzzi di Taruffi e Bernabei, con quest'ultimo che fu anche il più veloce nel tratto autostradale Torino-Brescia di 240 km, percorso in 1.25'15" alla media di 153,413 km/h.

Pur dotata di un'eccellente aerodinamica e di motore equivalente, la Fiat aveva un autotelaio notevolmente più pesante (820 kg) di quello della Cisitalia (660 kg); non sorprende, quindi, la sua inferiorità, rispetto alla Cisitalia, lungo alcuni tratti del percorso di gara.

Lunedì 23 giugno, Dusio, appena arrivato in ufficio, passò in rassegna la stampa. Tutti i quotidiani davano grande risalto alla magnifica gara della Cisitalia e alla sfortuna di Nuvolari, ma a soddisfare il suo orgoglio di costruttore fu questo commento di Corrado Filippi, il decano dei giornalisti: *“... la Mille Miglia con i suoi 1.800 km di libere strade, l'infinita varietà delle condizioni di corsa, lo sforzo terribile di sollecitazioni al limite per ore ed ore, chiude il periodo sperimentale già così brillantemente affrontato dalle Cisitalia nelle brevi competizioni su circuito chiuso e ne fa un modello definitivamente lanciato al di sopra ormai di tutte le critiche e di tutte le considerazioni restrittive.”*

Pur senza l'immediatezza della televisione, il nome Cisitalia, balzato alla ribalta e ormai popolare a tutti gli italiani, fu il biglietto da visita per il felice lancio della 202 Coupé Gran Sport. Tuttavia, malgrado i giudizi positivi della stampa e degli esperti, una profonda amarezza rimaneva nel cuore di Dusio che, al pari di Nuvolari, si sentì defraudato della vittoria. Per scacciare il malinconico pensiero con un'altra importante vittoria, Piero, tre settimane dopo (il 20 luglio) - alla guida della Razzo - prese parte alla Coppa delle Dolomiti, la MM delle Alpi, determinato a vincere. Per poco non riuscì a centrare il bersaglio, sfuggitogli ancora una volta a vantaggio di un'Alfa Romeo, quella di Ammendola, e bersagliato, come Nuvolari, dalla scalogna, questa volta sotto forma di uno scoppio di uno pneumatico nella parte finale della gara.

(continua)



Taruffi e la Gilera Rondine.

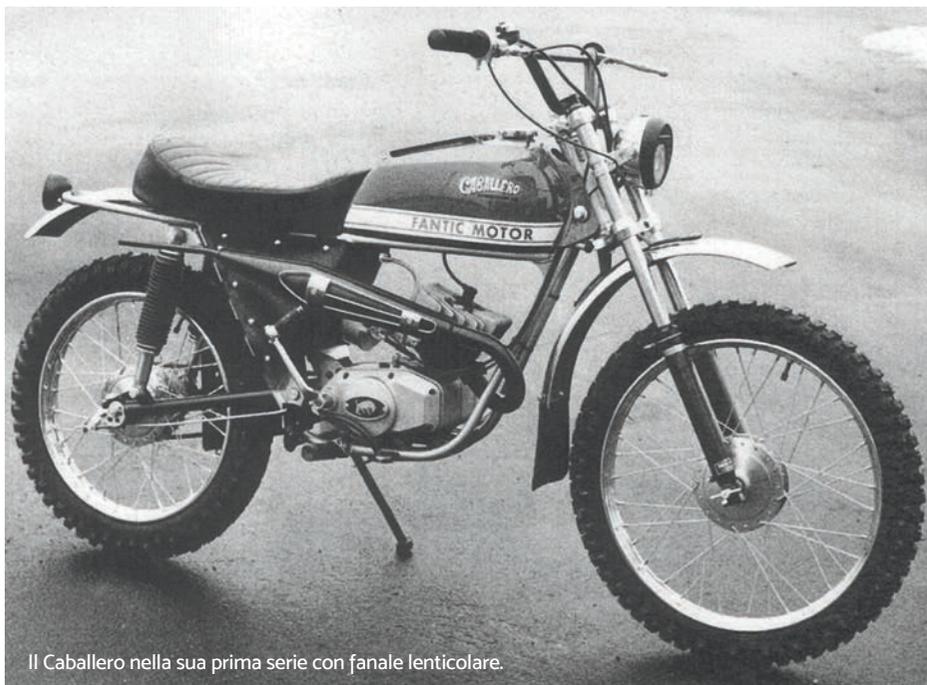


Il bisiluro TARF I.

# OIGA caballero!

DALLA FINE DEGLI ANNI SESSANTA FINO AI PRIMI ANNI OTTANTA, IL FANTIC MOTOR CABALLERO, FU IL MOTORINO DA CROSS PIÙ DIFFUSO FRA I GIOVANI ED EBBE UN GRANDISSIMO SUCCESSO

*di Matteo Comoglio*



Il Caballero nella sua prima serie con fanale lenticolare.



Test e prove per mettere alla frusta il piccolo ciclomotore.

Verso la fine degli anni Sessanta, gran parte delle famiglie italiane raggiunse un grado di stabilità economica tale per cui aveva la possibilità di spendere qualche soldo in più, in particolare per i propri figli adolescenti, che dai 14 anni in su non desideravano altro che il motorino. Questa categoria di moto conquistò anche i portafogli dei genitori, in quanto i motorini pagavano un bollo molto basso, l'assicurazione non era obbligatoria, non avevano bisogno di targa e potevano essere guidati senza patente. Tutti questi benefici incentivarono le vendite di questi mezzi, creando un vero e proprio fenomeno.

La Fantic Motor nasce nel 1968 grazie a Henry Keppel e Mario Agrati (figlio di Antonio Agrati, presidente della Agrati-Garelli). La sua storia iniziò dopo una richiesta che Keppel ricevette dagli americani per l'importazione di cinquantamila mini-bike, oggetto di divertimento molto diffuso in America in quegli anni. Fu proprio in quel momento che Keppel si mise d'accordo con Mario Agrati e nell'agosto 1968 costituì la Fantic Motor con sede a Barzago (MI), per non farsi sfuggire l'affare. La Fantic nacque quindi come fabbrica di veicoli ricreativi, venduti anche in Italia, ma destinati principalmente all'esportazione. I due soci capirono ben presto che la moda delle mini-bike sarebbe stata passeggera. Così, osservando il panorama della produzione di "cinquantini" dell'epoca capirono che ciò che volevano i ragazzini era una moto da fuoristrada robusta e affidabile.

Il boom delle moto da fuoristrada era iniziato e la nuova azienda si stava formando. Si fecero varie riunioni per dare forma ad un progetto nuovo, che doveva essere diverso da tutta la produzione di quel periodo, di qualità elevata con soluzioni tecniche innovative, motore robusto, potente ed affidabile, il tutto però ad un prezzo abbordabile. Fu dal riassunto di tutte queste idee che nacque il Caballero. Un nome breve, facile da ricordare e giovanile derivato da una marca di sigarette olandesi.

In breve tempo venne adeguato lo stabilimento creando una vera e propria catena di montaggio. In particolare in fabbrica potevano venire eseguiti anche la saldatura, il decapaggio e la verniciatura elettrostatica. Il Fantic TX-9 Caballero Super Cross presentava un robusto telaio a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio, rinforzato nei

punti più sollecitati, forse un po' pesante, ma di buonissima qualità costruttiva. Meccanicamente, venne adottato il motore Minarelli P4-SS di 49,6 cm<sup>3</sup>, che insieme al Morini era il migliore sul mercato.

Questo motore veniva già utilizzato anche da altre case costruttrici, per le brillanti prestazioni, in particolare sui modelli Export, accreditati per 6,2 CV a 8600 giri; il nostro codice della strada permetteva però solo potenze non superiori a 1,3 CV. La testa è in lega leggera ed il cilindro in ghisa di colore nero ha 2 travasi, oltre alle luci di scarico e di ammissione. Per la versione "Codice" il carburatore è il Dell'Orto SHA 14/12 ma per la versione Export è l'enorme Dell'Orto UB20 BS con filtro aria in paglia metallica racchiuso in una scatola cilindrica. La trasmissione è ad ingranaggi elicoidali, con frizione a bagno d'olio e cambio a 4 rapporti. I carter motore sono di una gradevole forma tondeggianta e presentano sui lati un piccolo logo con il cavallino Broncco per distinguerlo dagli altri. Lo scarico presenta il collettore di uscita cromato che va poi ad inserirsi in un'espansione a spillo ad alto rendimento rialzata e posizionata sul lato destro, con una piccola griglia anti-scottatura. Il serbatoio ha una forma abbastanza tondeggianta, è provvisto di ginocchiere in gomma, ed ha la cassetta dei ferri integrata nella parte superiore, chiusa da uno sportellino fissato con elastici. Curiosamente la cassetta viene posizionata anteriormente al tappo della benzina. Sempre sul serbatoio è presente una grande decal con il nome Caballero ed un sombrero posto come sfondo.

I cerchi sono in acciaio cromato differenti, da 19 (anteriore) e 17 pollici. Le coperture montate sono entrambe artigliate di misura 2.50-19 davanti e 3.00-17 al posteriore. I mozzi sono in lega leggera con un tamburo centrale di 118 mm con freno monocamma. I parafranghi sono di acciaio inox e l'anteriore presenta una utilissima prolunga paraspruzzi in gomma. La sella ha una forma anatomica con copertura in finta pelle nera cannellata, con la scritta "Fantic Motor" impressa a lettere bianche nella parte posteriore. La triangolazione sottosella dietro il motore, venne chiusa con un "grembiule" in finta pelle nera, con chiusure a pressione. Le sospensioni sono di ottima qualità: all'anteriore la forcella è una Tele-Fork con foderi neri, mentre al posteriore ci sono ammortizzatori Fulgor protetti da un soffiato in gomma. ➤

**CABALLERO**  
Cross Special 50 cc

Forcella idraulica "Tele-Forc."

**CARATTERISTICHE TECNICHE (Versione EXPORT)**  
MOTORE, P4-SS, HP 6,2, 3.800 giri, cambio a 4 marce, pressuratore idraulico, serbatoio a pedale, Carburatore Dell'Orto, 1,80 cc, 5,5, con filtro di aria in grande capacità. Avanzamento a kick, pedivela anodizzata. Tubo di scappia a camera di espansione rivestita ad alto rendimento.

**TELAIO**, doppia culla snuka in tubi d'acciaio. Piastra paramotore, poggiatesta pieghevole, Sospensioni telescopiche. Mozzi in alluminio. Ci girante diametro 115mm, in acciaio, anti-è decolori. Frenata frenante. Parafango kick. Gomme PIRELLI cm. 2,30 x 19", pneu. 3,00 x 17". Pneu Kg. 26.

**FANTIC FMOTOR**

FANTIC-MOTOR s.r.l.  
VIA STATALE  
Tel. (031) 860.292  
22061 BARZAGO (COMO)



**CABALLERO**  
FANTIC MOTOR

Sopra, a sinistra, pubblicità del Caballero Cross Special 50. Il Caballero 100. Qui a sinistra, pubblicità dove si esaltano le doti fuoristradistiche del Caballero. A destra, la produzione della fine degli anni '60.

**FANTIC MOTOR**

FANTIC T1 TURISMO INTERNAZIONALE  
Motore: 50 cc, 2 tempi.  
Cambio: 4 marce a pedale.  
Avanzamento: Kickstart.

Sospensioni: telescopiche.  
Retro: 2,75 x 17, ant. a post.  
Pneu: Kg. 17 - pressione 20%.

**CABALLERO cross**  
Completato 8 m. Super Special 4 m.

**FANTICHINO**  
Regolazione di giri Rev. 10-12. Per velocità del 5 al 10 km.

**SUPER ROCKET**  
Motore SP (Caballero). 2 velocità, avanzamento a Kickstart.

FANTIC MOTOR s.p.a. FABBRICA VEICOLI RICREATIVI 22061 BARZAGO (COMO) Via Statale - Tel. (031) 860.291/2/3

Il manubrio è dipinto in nero opaco con leve fissate a bracciale, regolabili e facilmente sostituibili in caso di cadute. Il fanale anteriore può essere cromato con una griglia antiurto, oppure un modello più grande con il clacson integrato; il fanalino posteriore è a ridosso della sella. Le colorazioni del primo modello potevano essere serbatoio e telaio gialli con forcellone nero, oppure telaio grigio alluminio e serbatoio oro metallizzato. Nel corso dei successivi tre anni di produzione cambiarono alcuni piccoli particolari come il paracalore della marmitta, il pedale del freno, il carter catena ed il tubicino di sfogo sul serbatoio. Nel febbraio '71 viene fornito a richiesta con il motore Minarelli a 6 marce modello

P6-SS, ed acquisirà anche la diversa denominazione di Cross Special. Il mese successivo il buon risultato di vendite convince la Fantic a presentare il nuovo modello del Caballero, che sarà costituito da due versioni: il Super Special 4M con il Minarelli P4-SP ed il Competition 6M con il Minarelli P6-SP con cambio a sei rapporti appositamente studiato per la regolarità. La linea del nuovo modello è più compatta, il serbatoio diventa ora da 7,5 litri di cui 0,5 di riserva, fissato su tamponi di gomma, e questa volta la cassetta dei ferri tornerà in posizione normale, dietro il tappo serbatoio cromato; presenta una fascia bianca nella parte bassa con il nome della casa, e sui lati la scritta Caballero con caratteri "fumettistici".

Il modello Competition sulla versione Export con il Dell'Orto da 20 eroga 5,5 CV ed ha una velocità di ben 75 km/h. Il motore a 6 marce, rispetto al più economico con 4 rapporti ha i carter di forma poligonale e di maggiori dimensioni, ma la parte termica rimane invece la stessa, cioè quella in ghisa tipo regolarità. Anche la marmitta rimane identica per i due modelli. Poco dopo l'avvio della produzione, il carburatore Dell'Orto da 20 viene sostituito sia sul 4 sia sul 6 marce, da un moderno Dell'Orto SHB 19/19 a vaschetta centrale, molto più adatto ad un uso in fuoristrada; la versione "Codice" invece monterà il Dell'Orto SHB 14/12 (sempre a vaschetta centrale), con collettore diverso, per mantenere la potenza entro la norma di legge. Il telaio è nuovo, con un passo leggermente allungato, e il sostegno del parafango posteriore viene prolungato, anche per reggere il nuovo fanalino, ora rotondo, in posizione più arretrata. I cerchi rimangono da 19" davanti e da 17" dietro, e come nel modello precedente le pedane sono pieghevoli, ma ora più grandi e gommate.

Altre modifiche vennero effettuate al cavalletto che divenne laterale e non più centrale, ed al pedale del freno posteriore, che acquisì una forma ad "arco" passante sopra la pedana destra. La forcella viene modificata dai tecnici della Fantic, e diventa leggermente più lunga, con differenti fissaggi per il parafango. Il fanale anteriore rimane invariato per il Super Special, mentre nel Competition viene adottato un modello Apri-

lia Compact Laser a luce concentrata, cioè una specie di faretto lenticolare, decisamente all'avanguardia per l'epoca; il clacson anche in questo caso è integrato.

Nei primi mesi del 1972, il Caballero viene già "ristilizzato" nella meccanica e nell'estetica. La modifica più evidente riguarda il serbatoio che perde la vaschetta porta-attrezzi, ed assume una linea più pulita. Anche la sella viene modificata, perdendo la forma ergonomica e diventando piatta, sempre in finta pelle nera con il logo sul posteriore. La triangolazione sotto la sella perderà i caratteristici "grebbioli" in finta pelle, in favore di due triangoli in plastica nera avvitati di cui il sinistro rimovibile perché fermato da un pomello a vite. Sotto questi si trova la scatola di aspirazione in ABS divisa in due parti: una in cui è fissato il filtro in spugna cilindrico collegato al carburatore mediante un soffiato in gomma, e la parte posteriore adibita a vano porta-attrezzi. La marmitta rimase a spillo ma assunse una griglia anticottature più abbondante, cromata e con grandi fori.

Nel frattempo il motore Minarelli P4-SP viene modificato, perdendo la forma a goccia, diventando più spigoloso. Il fanale anteriore non integra più il clacson, ma diventa di forma più semplice con una griglia di protezione. Parallelamente alla presentazione di questo ultimo restyling, viene presentata anche una versione del Caballero di 100 cm<sup>3</sup>, targata ed omologata per due persone. ➤



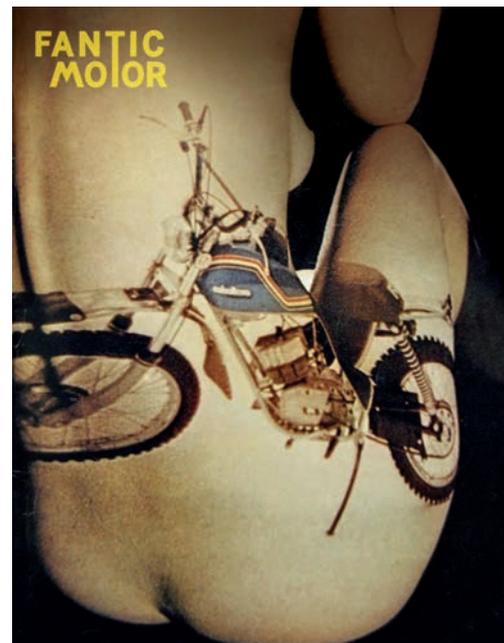
I diversi modelli di Caballero e il Chopper.  
Sotto, i giovani e il Caballero.



I tester di Motociclismo provano il ciclomotore.  
Sotto, la produzione 1973 del Caballero.



Il Super Special 4 marce.



Il Caballero Regularità 6 marce.  
A destra, il Regularità Super 4 marce  
con serbatoio aggiornato.



Il modello era già in vendita sul mercato americano con il nome di Broncco Apache. L'aspetto è molto simile al contemporaneo Competition, ma non ottenne un grande successo, e l'anno successivo venne tolto dai listini. Il Caballero 50 invece continuava ad essere venduto con ottimi risultati, e fu questo che spinse nuovamente la Fantic a rinnovare la gamma nel 1973, mettendo in produzione il Caballero nella sua versione meglio riuscita.

All'inizio del '73 la gamma si amplia e vengono offerti tre modelli: il vecchio Super Special, ed il modello Regularità a 4 e a 6 marce. Il serbatoio viene nuovamente modificato, ora è da 8,4 litri di cui 1 di riserva, assumendo una linea molto più pulita e regolare. Cambiano le scritte identificative, assumendo un corpo più piccolo e sul serbatoio compare una fascia tricolore (i colori della bandiera italiana) per il modello Regularità e una fascia bianca per il Super Special. Il Regularità presenta anche sul dorso del serbatoio una borsetta porta-ferri in finta pelle con una cerniera lampo; la parte superiore è trasparente, e sotto vi è un cartellino con i consigli agli utenti per il rodaggio e per la manutenzione.

Il Super Special, invece, non ha la borsetta, ma due ganci in plastica con due elastici per tenere fermi i piccoli oggetti, e le raccomandazioni sono scritte su un adesivo applicato sul serbatoio. I foderi della forcella da neri diventano color alluminio per tutte le versioni. I parafranghi

restano in acciaio inox, ma sul modello Regularità viene aggiunto un piccolo paraspruzzo in gomma leggermente appuntito, sulla parte anteriore del parafranghi stesso. La sella presenta nella parte sottostante una nuova staffa di sostegno, e sul tubo del telaio passante sotto il serbatoio verrà posizionato un tampone in gomma per smorzare le vibrazioni. Le pedane vengono nuovamente modificate, assumendo ora una forma più semplice, e con la parte in gomma asportabile. Il fanale anteriore ora è un CEV corazzato e presenta due nuovi supporti circolari in cui vengono integrate delle scritte distintive, diventa piatto per essere protetto dai colpi e da eventuali cadute.

Le novità più sostanziose riguardano la meccanica: se il Super Special monta ancora il Minarelli P4-SP, il Regularità monta nuovi gruppi termici con cilindro in lega leggera ad alettatura maggiorata. La canna è in ghisa, così da permettere rialesature; il pistone ha la testa piatta e 2 segmenti (il superiore ad L), e i cuscinetti di banco sono 3 invece dei 2 del 4 marce. Il carter sinistro è sempre tagliato con il pignone a vista per facilitare le operazioni di manutenzione sulla catena, ed evitare accumuli di fango nell'uso in fuoristrada. La piastra paramotore è più estesa dei modelli precedenti, e presenta un "labbro" nella parte anteriore. Ufficialmente non è più in listino il modello Export, ma solo il Codice, quindi il carburatore è sempre il Dell'Orto SHA 14/12, ma molto spesso veniva immediatamente

sostituito con il più performante 19. Un elemento nuovo che caratterizzò questa serie del Caballero è la marmitta Lafranconi a sogliola, sempre sul lato destro, fissata su silent-block e con un'ampia griglia anti-scottature. Inizialmente viene adottata solo sul Regularità e successivamente anche sul Super Special. La marmitta era anche dotata di silenziatore facilmente asportabile. I colori disponibili per i vari modelli erano: blu, rosso e nero per il Regularità, e blu, giallo ed arancio per il Super Special. Il telaio invece era sempre grigio e il forcellone posteriore nero.

Nel 1975 si volle dare un'ulteriore rinnovamento alla gamma del Caballero, e vennero modificati e migliorati moltissimi particolari. Scompare il Super Special, sostituito dal Regularità 4 marce Super, che beneficia dei nuovi carter motore, identici al 6 marce. Si montano parafanghi in plastica bianca antiurto e le leve del manubrio sono ora di colore nero, il coperchio sinistro del carter ha un diverso disegno con 2 feritoie, la sella perde la cancellatura e diventa liscia e più imbottita, il serbatoio ora ha lo sfiato direttamente sul tappo, e non presenta più le decal con il nome, ma delle placchette avvitata. I colori disponibili ora sono il blu metallizzato, il rosso e il nero.

Con questo ultimo modello del Caballero "classico" si chiude un'epoca, sia per i ciclisti da regolarità e sia per la Fantic Motor. I ragazzini smisero di desiderare questo tipo di motorini, i gusti cambiarono e non era più così facile scorrazzare liberamente per i campi o in montagna, pena salate sanzioni e sequestro dei mezzi. Questo, unito ad altri fattori di natura economica portò ad un inevitabile declino dei cinquantini da regolarità, ma parallelamente diede uno sviluppo alla specializzazione delle moto da trial, un nuovo sport che stava prendendo piede. Fu proprio grazie alle moto da trial che la Fantic aprì un nuovo capitolo per la propria azienda, diventando leader, ed eccellendo anche sui campi di gara.

**SCHEDA TECNICA**

**MOTORE:** Monocilindrico Minarelli P4-SS o P6-SP, 2 tempi, funzionamento a ciclo Otto a miscela benzina-olio. Alesaggio e corsa 38,8x42 mm, cilindrata totale 49,6 cm<sup>3</sup>;

**ALIMENTAZIONE:** Versione codice: Dell'orto SHA 14/12 a vaschetta centrale, prima con filtro a paglietta metallica, poi con filtro nella triangolatura sottosella; Versione Export: Dell'orto UB20BS con filtro in paglia metallica, poi Dell'orto SHB 19/19 a vaschetta centrale, con filtro aria nella triangolatura sottosella

**TRASMISSIONE:** Primaria ad ingranaggi elicoidali, secondaria a catena. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio, cambio a 4 o 6 rapporti in cascata. Denti 14/60 con cambio a 4 marce, 12/45 con cambio a 6 marce

**TELAIO:** 1<sup>a</sup> serie: telaio a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio con forcellone oscillante; poggiatesta pieghevole, piastra paramotore, cavalletto centrale; 2<sup>a</sup> serie: telaio a passo lungo, doppia culla chiusa in acciaio speciale, pedane pieghevoli con ritorno a molla, piastra paramotore in metallo, cavalletto laterale

**FRENI:** Mozzi in lega leggera centrali da 118 mm di diametro e freni a tamburo centrali monocamma

**ACCENSIONE:** A volano magnete 6V-18W, calettato a sinistra dell'albero motore, bobina esterna, distanza fra i contatti 0,45 mm, candela grado termico 275 vecchia scala Bosch

**SOSPENSIONI:** Forcella anteriore Tele-Fork idraulica, dal 1973 forcella teleidraulica a doppio effetto, steli da 30 mm di diametro con 150 gr. di olio. Ammortizzatori posteriori idraulici Fulgor

**RUOTE E PNEUMATICI:** Cerchi in acciaio cromato, anteriore 19" posteriore 17", con pneumatici tassellati Pirelli "Cross" 2,50-19 (anteriore) e 3,00-17 (posteriore)

**DIMENSIONI E PESI:** lunghezza 1900 mm, interasse 1250 mm, altezza manubrio 1070 mm, larghezza manubrio 840 mm, altezza sella 750 mm, altezza pedane 300 mm, altezza minima da terra 270 mm. Peso versioni a 4 marce 66 kg, peso versioni a 6 marce 77 kg.

**PRESTAZIONI E CONSUMI:** Prima versione: potenza: Versione Codice 1,25 CV a 5000 giri, velocità 38 km/h, consumo 1,4 litri per 100 km, autonomia 500 km. Versione Export 6,2 CV a 8600 giri, velocità 75 km/h, consumo 2,5 litri per 100 km, autonomia 350 km. Seconda versione: potenza: versione Codice con Minarelli P4-SS 1,32 CV a 4500 giri, velocità 38 km/h, consumo 1,5 litri per 100 km. Con Minarelli P6-SS 1,35 CV a 4500 giri, velocità 40 km/h, consumo 1,5 litri per 100 km. Versione Export con motore Minarelli P4-SS 5,5 CV a 8500 giri, velocità 75 km/h, consumo 2,5 litri per 100 km. Con Minarelli P6-SS 7 CV a 9000 giri, velocità 85 km/h, consumo 3 litri per 100 km

**CABALLERO R.C. 50 & 125 cc**

**Un Fantic macina chilometri per almeno 7 anni.**  
Una robustezza che si ripaga nel tempo.

Fantic Motor: nata dall'esperienza delle corse. Provala sui percorsi più massacranti. Costruita per durare, anno dopo anno, al massimo delle prestazioni. Una robustezza che, nel tempo, vuol dire risparmio. Così come di risparmio parlano i bassi consumi (meno di 20 lire al chilometro), i ricambi a prezzo controllato, l'assistenza vicin...

na e puntale, la versatilità di una moto infaticabile e sportiva su strada e fuori. Oggi più che mai, Fantic Motor dà molto più di quel che costa.

**FANTIC MOTOR**  
I conti che contano

A sinistra, La produzione dei Caballero 50 e 125. A destra, il Caballero è un buon investimento!



Il Caballero anni '80.



CABALLERO 50 cc Regularità Casa CABALLERO 50 cc Regularità Super 6 M

# L'UOMO DEI RECORD

SEI TITOLI IRIDATI E 50 GP VINTI, PER 30 ANNI HANNO FATTO DI JOEL ROBERT IL PILOTA PIÙ VITTORIOSO IN ASSOLUTO.

È STATO IL PRIMO A CONQUISTARE UN MONDIALE CON UNA MOTO COSTRUITA NELL'EST EUROPA E IL PRIMO, CON LA SUZUKI, CON UNA MOTO GIAPPONESE

di Paolo Conti



Nel 1964 Joel Robert in sella alla CZ 250 si aggiudica il suo primo titolo iridato. All'epoca il pilota belga, che ha solo 21 anni, diventa il più giovane ad aver vinto il mondiale. Anche per la Casa della ex Cecoslovacchia la vittoria di Robert rappresenta il primo successo continentale nel motocross.

**S**empre al top, ("Immer an der Spitze") come riporta la pubblicità del distributore tedesco delle moto del gruppo cecoslovacco Jawa-CZ: è quello che è riuscito a fare per più di 30 anni Joel Robert. Nato nei pressi di Chatelet, in Belgio, il 26 novembre 1943, alla fine del 1972 era diventato il pilota di motocross più vincente in assoluto, con all'attivo 6 titoli mondiali, di cui cinque consecutivi dal 1968 al '72 dopo il primo vinto nel 1964, e 50 successi nei gran premi iridati. Questi primati sono stati battuti solo nel 2003, quando Stefan Everts ha vinto il suo settimo titolo iridato, alzando poi l'asticella del record dei successi a quota 10 campionati e 101 GP vinti, alla fine della sua splendida carriera.

In termini assoluti i "numeri" vincenti di Robert sono stati superati da Everts e poi anche dal nostro Toni Cairoli, che ha vinto 9 mondiali e 92 GP ed è ancora brillantemente in attività, ma nessuno gli potrà mai togliere il primato di essere stato il primo a vincere un titolo iridato con una moto, la CZ, costruita in quella che era conosciuta come la "Cortina di Ferro", formata dall'Unione Sovietica e dai suoi "stati satelliti", e, soprattutto, di essere stato il primo campione del mondo nel motocross con una moto giapponese, la Suzuki dei successi dal 1970 al '72. Ma andiamo con ordine e conosciamone nei dettagli la figura e la carriera.

## L'ESORDIO IN MOTO

In casa Robert, Joel inizia a respirare aria di moto fin da piccolo, visto che il padre Ferdinand è un pilota che alterna le gare in pista a quelle in fuoristrada, e corrono in moto anche uno zio e un cugino. Non stupisce, quindi, che già all'età di 7 anni Joel inizia ad andare in moto con una Gillet 125, anche se per salire in sella e per fermarsi ha bisogno di un muretto o di uno sgabello, visto che con i piedi non toccava terra, come ricordava parlando dei suoi primi anni.

Ad alimentare il suo interesse verso il motocross contribuiscono i successi dei piloti belgi nei primi anni '50, quando si disputa solo il campionato della 500, che fino al 1956 ha validità europea e a vincere sono i vari Victor Leloup, Auguste Mingels e René Baeten. In Belgio, però, la licenza da pilota non veniva rilasciata prima d'aver compiuto

16 anni e così Robert può debuttare solo nel 1960. Lo fa il 10 aprile con una Zündapp 250 stradale adattata al motocross e il mese successivo, l'11 maggio sulla pista di Chimay trasformata in una palude per il fango, ottiene la prima vittoria in carriera. A fine stagione si aggiudica il titolo junior.

Nel 1961 passa tra i senior e acquista una Greeves 250, la quarto di litro più competitiva per un pilota privato. L'attività è prevalentemente nazionale con la partecipazione a qualche gara internazionale. Ottiene sei successi e conclude il campionato belga al secondo posto.

## SULLA SCENA IRIDATA

Dalle gare internazionali a quelle valide per il campionato del mondo il salto è breve, e nel 1962 Robert prende parte anche ad alcune prove del mondiale della classe 250. Il miglior risultato l'ottiene con il quarto posto nel Gran Premio di Svizzera. La sua maturazione agonistica prosegue a passi da gigante anche sul palcoscenico nazionale, dove ottiene cinque successi e il primo titolo da senior. Nello stesso anno si guadagna anche la convocazione a difendere i colori del Belgio nella squadra del Motocross delle Nazioni, la massima competizione per squadre nazionali.

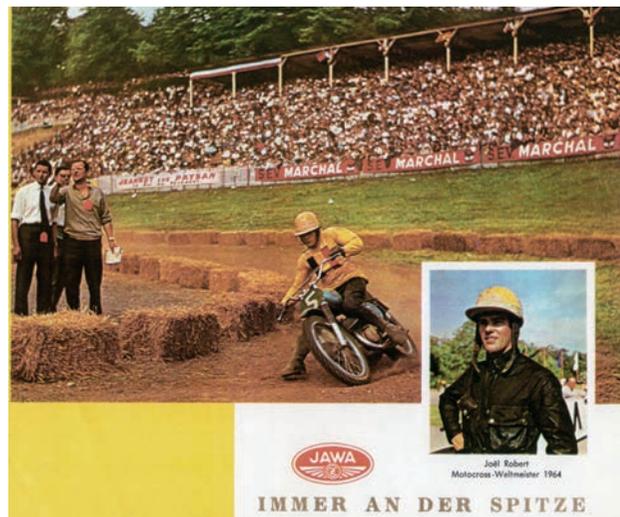
L'anno successivo, sempre in sella alla Greeves, ripropone lo stesso copione del 1962. Cinque successi parziali e secondo titolo di Campione belga. Disputa l'intero campionato mondiale e, anche senza ottenere risultati eclatanti, si mette in evidenza per uno stile di guida innovativo, spesso in piedi sulle pedane con la moto che sembra un oggetto nelle mani di chi la sta guidando. In Germania Orientale, in occasione dell'ultimo GP della stagione, prova la CZ. Grazie anche all'interessamento dell'importatore per il Belgio, nel 1964 Robert corre con la moto cecoslovacca. Un contributo, ovviamente involontario, gli arriva da Torsten Hallman, il pilota svedese che nel 1963 vince il suo secondo titolo nella 250 e nei restanti anni del decennio sarà il suo principale avversario. La CZ cerca d'ingaggiare Hallman, che fin dall'esordio corre con l'Husqvarna, ma il fuoriclasse svedese rifiuta la proposta e, di fatto, lascia libera la moto che l'anno successivo finirà nelle mani di Robert.

Alla fine del campionato mondiale del 1963, il rifiuto di Hallman potrebbe apparire come una sorta di blocco alle ambizioni iridate della CZ, che comunque è riuscita a piazzare due suoi piloti, il cecoslovacco Vlastimil Valek e il russo Igor Grigoriev al secondo e al terzo posto e su 14 gran premi se ne è aggiudicata 5, contro gli 8 dell'Husqvarna, tutti per merito di Hallman, e uno è stato vinto dalla Greeves.

Robert, che con i suoi 19 anni nel panorama iridato è considerato alla stregua di un ragazzino, tanto che lo stesso Hallman parlando di lui lo definisce "kid", come miglior risultato nel mondiale del '63 può vantare il quinto posto nella gara d'apertura in Spagna. Eppure catalizza le attenzioni degli esperti per il suo stile di guida, anche se sarebbe meglio dire per il modo di guidare, quasi sospeso con la moto nell'aria. La sua è una capacità naturale. Sembra quasi che in ogni azione ci sia improvvisazione e casualità. Quello che fa sulla moto è frutto della sua bravura, della sua sensibilità di guida. È uno stile che rispecchia la sua personalità. Un po' guascone, irriverente e sopra ogni regola, dove un boccale di birra fino a notte tarda in compagnia degli amici suonando la batteria, ha il sopravvento sulla preoccupazione per la forma fisica e per la gara che l'aspetta il giorno dopo. Sembra che abbia sempre bisogno di attirare le attenzioni su di sé: tanto in moto, dove riesce a farlo molto bene, quanto nella vita di ogni giorno, soprattutto in mezzo alla gente, dove il risultato non è altrettanto positivo.

## IL PRIMO TITOLO

Il passaggio alla CZ per Joel Robert si rivela la scelta giusta: vince otto dei 14 GP in programma, per l'assegnazione del titolo sono validi i 7 migliori risultati, e con quattro gare d'anticipo si aggiudica il titolo iridato della 250, diventando, allora, il più giovane campione del mondo di sempre. Inoltre vince il titolo proprio davanti al grande favorito Hallman. ➤



La locandina del distributore austriaco di Jawa-CZ, che pubblicizza il successo di Joel Robert nel 1964. Il fuoriclasse belga ha dominato il campionato aggiudicandosi 8 delle 10 gare a cui ha preso parte.

Sotto, Joel Robert, a destra, e Silvain Geboers, sono stati compagni di squadra sia su CZ che su Suzuki, periodo a cui si riferisce la foto. In entrambe le occasioni Geboers si è rivelato tra gli avversari più insidiosi, ma senza mai riuscire a scalzare Robert dal "trono" iridato.



Nei sei anni trascorsi come prima guida CZ nel mondiale della 250, Joel Robert ha ottenuto tre titoli e altrettanti secondi posti, imponendosi sempre per la sua guida spettacolare, frutto di una capacità innata di gestire ogni reazione della moto alle insidie del terreno.





Nel 1970 Joel Robert e Silvain Geboers passano alla Suzuki. Robert vince il suo quarto titolo iridato e la Suzuki diventa la prima Azienda giapponese a conquistare il mondiale nel motocross. Il binomio si ripete nei due anni successivi, con Robert che arriva a quota sei, che per 30 anni costituisce il numero record dei campionati del mondo di motocross vinti da un pilota.

In Belgio, uno dei paesi dove è nato il motocross, la sua fama sale alle stelle: viene nominato atleta dell'anno, nonostante la concorrenza di calciatori e ciclisti, e viene ricevuto dal Re e dalla Regina. La frequentazione dell'ambiente reale gli porterà riflessi positivi anche nelle relazioni affettive, visto che poi sposerà la figlia del Procuratore del Re. La CZ è al top delle prestazioni e Robert è ai massimi livelli: sono le premesse per lasciare un segno indelebile sulle prossime edizioni del campionato del mondo, ma qualcosa s'incepisce. Nel 1965 parte con il favore dei pronostici, ma deve accontentarsi del secondo posto in campionato vincendo 3 GP. Il titolo va al suo compagno di squadra nel team CZ, il russo Victor Arbekov. A parziale consolazione vince ancora il titolo nazionale e domina entrambe le manche del Motocross delle Nazioni sulla pista di Namur, ma le prestazioni non altrettanto positive dei suoi compagni di squadra impediscono al Belgio di tornare al successo.

La sconfitta ad opera di Arbekov sembra il classico incidente di percorso, visto che spesso a fermare la corsa di Robert sono problemi meccanici. A mettere a freno le sue ambizioni nei due anni successivi, invece c'è il ritorno al vertice di Torsten Hallman. Nel '65 lo svedese è a mezzo servizio tra lo sport e lo studio. Tra la laurea in ingegneria all'Università di Stoccolma e il motocross preferisce la prima, finendo solo quarto nel mondiale. Ma una volta finiti gli studi Hallman torna a dedicarsi totalmente al cross. Il mondiale del '66, e più ancora quello dell'anno successivo, vive dell'intenso duello tra lo svedese e Robert, ma in entrambe le occasioni l'esito è favorevole a Hallman. Robert vince 4 GP nel '66 e 5 nel '67 quando è battuto per soli 2 punti, ma per il terzo anno consecutivo deve accontentarsi del secondo posto finale.

### LA SCOPERTA DELL'AMERICA

Alla fine della stagione 1967 Robert assieme ad altri piloti europei accetta l'invito di Edison Dye, che è l'importatore dell'Husqvarna negli USA, di varcare l'Oceano per partecipare a gare di cross negli Stati Uniti. La "via americana" era stata aperta l'anno prima da Hallman, che sempre su invito di Dye, aveva preso parte a una serie di gare che spaziavano dalle Baja nel deserto al motocross vero e proprio. Per i piloti abitualmente impegnati nel mondiale, la trasferta negli USA rappresenta un vero e proprio allenamento invernale, oltre alla possibilità di incrementare facilmente i guadagni visto il cospicuo montepremi, almeno nei confronti di quelli europei, e la scarsa resistenza dei piloti locali. È da questa "scuola" che gli americani colmano il divario con i piloti europei e a partire dagli

anni '80 li superano ampiamente diventando i migliori al mondo. Dopo un paio d'anni, con un ciclo di gare conosciute come Inter-AMA, dove l'AMA è l'American Motorcycle Association, nel 1970 viene istituito un vero e proprio campionato chiamato Trans-AMA. Robert partecipa e vince 6 delle 8 prove in programma, ma per una strana assegnazione del punteggio, alla fine è solo settimo. Non gli va meglio l'anno successivo, quando prende parte solo a poche gare, ne vince una e conclude al quinto posto assoluto.

### CINQUE DI FILA

Torniamo in Europa, o meglio al mondiale, che sulla carta nel 1968 presenta gli stessi temi dell'anno precedente. Robert questa volta, però, non commette gli errori precedenti, quando galvanizzato dalla facilità con cui aveva dominato la stagione del primo titolo iridato ha la presunzione di sentirsi imbattibile e superiore a tutti. La lezione è servita e pur non diventando lo stereotipo dell'atleta perfetto, aumenta l'allenamento, lavorando duro, dal punto di vista fisico ma soprattutto psicologico. Questo impegno lo ripaga ampiamente e al termine dell'ormai solito duello con Hallman, Robert vince 6 GP e il suo secondo titolo. Il binomio Robert-CZ ritrova quella sorta di perfetto abbinamento che l'anno successivo li porta a dominare ancora la stagione. I gran premi vinti sono 6, e assieme al titolo iridato mette in bacheca anche i successi con la squadra belga nel Motocross e nel Trofeo delle Nazioni. Non ci sono dubbi che Robert sia il miglior pilota su una 250 e la CZ sia sicuramente tra le moto più competitive, come dimostrano anche il secondo posto dell'altro belga Silvain Geboers e che nei primi cinque del mondiale quattro corrono con la moto cecoslovacca. Ma alla fine della stagione il legame si scioglie. Robert e Geboers lasciano la CZ e firmano per la Suzuki.

La Casa di Hamamatsu è la prima giapponese ad interessarsi al motocross. Ma bisogna tornare alla fine del 1967 quando, per mettere a punto la moto, cercano un pilota in grado di offrire un valido supporto tecnico e agonistico. La scelta cade su Torsten Hallman, ma il quattro volte campione del mondo solo tre giorni prima della proposta ha rinnovato il contratto con l'Husqvarna. Al suo posto viene ingaggiato Olle Pettersson, anche lui svedese ma senza contratto per l'anno successivo. Il '68 è dedicato ad affinare la moto, lavoro che dà i suoi frutti l'anno successivo, quando Pettersson e la Suzuki 250 concludono il mondiale al terzo posto, proprio alle spalle delle CZ di Robert e Geboers.

La competitività della Suzuki e la struttura messa in campo dai giapponesi, più ancora che il sostanzioso contratto economico, spingono

Robert, come ha sempre dichiarato, a cambiare casacca. È una scelta che non lascia rimpianti: nel 1970 si aggiudica 4 GP e diventa il primo pilota a vincere il titolo iridato con la Suzuki, ovvero con una moto giapponese nel motocross. Con la squadra belga vince ancora il Trofeo delle Nazioni. Il solo che riesce ad impensierirlo è il compagno di squadra Geboers, ma non va oltre il secondo posto in campionato. L'anno successivo sembra di vedere il Robert prima maniera: vince 8 GP su 12 e domina la stagione raggiungendo quota 5 titoli iridati. La stella di Geboers non brilla più a causa di un infortunio e all'orizzonte non si profilano avversari in grado d'impensierirlo seriamente. Nel 1972 Robert con sei successi parziali centra il suo sesto titolo, il quinto di fila, nonostante un incidente a Namur, durante le prove del Gran Premio del Belgio della classe 500, lo costringa a disertare le ultime quattro prove della 250.

### PARABOLA DISCENDENTE

L'infortunio rimediato in quello che fin dalla "golden era" del motocross è considerato il Tempio della specialità, non ha ripercussioni sul campionato 1972. Robert si aggiudica il sesto titolo grazie all'ampio margine accumulato nelle gare precedenti. Nella classifica assoluta precede di ben 20 punti, 102 a 82, il secondo classificato Hakan Andersson con la Yamaha, mentre il terzo Silvain Geboers, ancora con la Suzuki, non va oltre i 62 punti. Per Robert i problemi arrivano l'anno successivo. Il menisco operato lo condiziona fisicamente e l'intesa con i tecnici della Suzuki non è più quella dell'inizio. A completare il quadro ci sono gli impegni commerciali intrapresi con i costruttori di componenti e abbigliamento per moto, che contribuiscono a "distrarlo" dal motocross.

Il 1973 diventa il peggior anno nella carriera iridata di Robert. Raciola qualche piazzamento, che a fine campionato gli valgono il diciottesimo posto. La *débâcle* agonistica non gli impedisce di rinnovare il contratto con la Suzuki per altri due anni. È una notevole iniezione di fiducia, tanto che in occasione del Salone di Milano del novembre 1973 Robert dichiara che smetterà di correre se alla fine del 1974 non sarà tornato a vincere il mondiale. Il riscatto non arriva. Robert mantiene l'impegno con la Suzuki ma non quello con sé stesso e, nonostante il decimo posto nel mondiale, si presenta al via anche al campionato del 1975. È l'ultima opportunità, ma alla fine le cose non vanno molto meglio. In campionato è nono, con la sola soddisfazione di riuscire a vincere ancora il campionato belga come ha fatto anche nel '74.

Il ritiro sembra ormai imminente, ma nel 1976, abbinando il ruolo di pilota a quello di importatore per il Belgio, ci prova con la Puch, la Casa che ha vinto il mondiale '75 con Harry Everts, il papà dello Stefan che nel 2003 ha superato i record di Robert. Le capacità di guida sono sempre quelle del campione, ma solo per pochi frangenti e il 1976 diventa così l'ultimo anno d'attività agonistica.

Il ritiro dalle corse non significa l'abbandono del cross. Già da pilota contribuisce all'organizzazione del "Motocross del Paese Nero" a Jamioux a favore dei bambini malati e abbandonati e alla Coupe de l'Avenir, gara internazionale riservata ai piloti under 21. Per dieci anni diventa il commissario tecnico della squadra belga. Nel 2000 viene inserito nella Motorcycle Hall of Fame dall'AMA.

Negli ultimi anni soffre di seri problemi di salute. Infine, un attacco cardiaco all'inizio di gennaio 2021 lo costringe al ricovero all'Ospedale di Charleroy, dove il 13 gennaio il Covid ha la meglio sulla sua voglia di vincere e di vivere. ■



Joel Robert ha continuato a correre sino al 1976, ma la sua carriera di pilota di vertice, di fatto, si conclude nel 1972 quando, a titolo già conquistato nella 250, prende parte al GP del Belgio della 500 a Namur in cui riporta un serio infortunio da cui non riuscirà più a riprendersi completamente.



Due immagini del 2004, quando Joel Robert è commissario tecnico della squadra belga al Motocross delle Nazioni. In alto, è al centro foto mentre incita i suoi piloti, che non lo deluderanno aggiudicandosi il successo assoluto. Sotto, Robert, a sinistra, discute la tattica di gara con Silvain Geboers, l'amico di tante sfide divenuto poi team manager della Suzuki.



# GASOGENO: LEGNA DA CARBURANTE



IL GASOGENO, CARBURANTE ALTERNATIVO CHE SFRUTTA I GAS GENERATI DALLA COMBUSTIONE DELLA LEGNA E DEL CARBONE, DURANTE LA II GUERRA MONDIALE È STATO PIUTTOSTO DIFFUSO E IN TEMPO DI PACE QUALCUNO HA CREDUTO AL SUO IMPIEGO ANCHE SU MEZZI CIVILI, MA SAREBBE STATO PRESTO ACCANTONATO PER IL PESO DEGLI IMPIANTI E LA SCARSA POTENZA GENERATA

di Luca Marconetti

Un'inserzione pubblicitaria della Gohin-Poulenc dove si mette in luce la duttilità del gasogeno.

**D**urante la Seconda guerra mondiale, la drammatica penuria di carburante liquido, fa aguzzare l'ingegno per trovare metodi alternativi e altrettanto efficaci per alimentare motori di tutti i generi, siano essi statici o su mezzi semoventi. Una delle soluzioni che più si diffonderà in quel periodo è il gasogeno, ossia, molto semplicemente, un gas generato dalla combustione di materiale solido, solitamente legna o truciolo ma anche materiale come antracite, coke e semi-coke. Questo "carburante", benché usato anche per vetture private, ha propulso i motori di mezzi pesanti, soprattutto quelli in dotazione agli eserciti e impegnati al fronte per il trasporto truppe, armi e materiale bellico, e quelli di trattori e trattrici agricoli, categoria fortemente colpita dai razionamenti particolarmente rigidi ma allo stesso tempo strumenti fondamentali per garantire il lavoro della terra e degli allevamenti, necessari al sostentamento della popolazione già vessata dal conflitto e delle truppe.

Ma non si deve fare l'errore di pensare che questo sistema sia nato a inizio anni '40. Le prime sperimentazioni di gasogeno infatti, risalgono al 1875, quando gli inglesi Dawson e Wilson studiano un primo im-

pianto capace di alimentare motori fissi (utensili agricoli e industriali come frese, torni, torchi, pompe). Secondo alcuni studi francesi, il primo brevetto di gasogeno per veicoli semoventi risalirebbe al 1898 ma è solo nel 1904 che una Alcyon, vetturetta con motore monocilindrico, risulta mossa da questo tipo di propulsione, brevettata da tal Henri Cesbron. Ben più ampia diffusione avrebbero avuto i sistemi studiati dalla società di trasporto pubblico parigina per i suoi Omnibus del 1910, data che ci indica che il gasogeno sarebbe stata valida alternativa anche già durante la Prima guerra mondiale, perfino promosso dal governo che promise l'esonerazione della tassa di circolazione a mezzi equipaggiati da questo sistema. Nel 1939 in Francia, circa 2500 mezzi, su un parco circolante stimato di 500.000, è alimentata a gasogeno, dato che sarebbe cresciuto durante la guerra.

Nonostante gli impianti di questo tipo garantiscano un'alternativa molto economica e alla portata di tutti, i suoi numerosi limiti saranno presto chiari ai fruitori: ingombro, peso eccessivo che grava molto sulla massa totale del mezzo, potenza limitata generata da una bassa pressione del gas prodotto. Per questo motivo molte società che lo

Un impianto montato su un trattore Ferguson del 1943: si nota l'ingombro del sistema rispetto a quello montato sul "hostro" dieci anni dopo. A destra, il Massey Ferguson TEH20 protagonista del nostro servizio di proprietà di Cristian Luison.



## “LITTLE GREY FERGIE”, UNA SAGA FORTUNATA

La serie TE20 - prodotta dal 1946 al 1956 e conosciuta col nomignolo di Little Grey Fergie - è probabilmente la più significativa della produzione di Harry Ferguson. Sarebbe stato apprezzato per la sua compattezza, la leggerezza e la manovrabilità, oltre che l'estrema duttilità d'uso, grazie al celebre sistema di attacco idraulico a tre punti, introdotto da questo modello e che sarebbe diventato presto un equipaggiamento standard per tutti i trattori del mondo. In molti paesi del mondo in via di sviluppo, è tuttora utilizzato per i lavori più sfiancanti.

Il TEH20 del nostro servizio ha un motore 4 cilindri di 2088 cm<sup>3</sup>, un rapporto di compressione di 4,5:1 ed eroga 21 CV; la lettera “H” indica il funzionamento a petrolio. È stato costruito tra il 1950 e il 1956; il “nostro”, facente parte della collezione dell'appassionato veneto e Commissario Macchine Agricole ASI Cristian Luison, è del 1954 e va quindi considerato come un Massey Ferguson, poiché nel 1953 Harry Ferguson fuse la sua società con la canadese Massey-Harris. Torneremo sulla storia del modello sicuramente, in futuro.

Il TEH20 prima dell'installazione dell'impianto a gasogeno.



proporranno, cercheranno di ovviare a questi problemi in molti modi e generando una inconsueta varietà di sistemi. Quello che abbiamo avuto modo di analizzare è stato prodotto a inizio anni cinquanta dall'azienda parigina Gohin-Poulenc, probabilmente la più nota produttrice di questi sistemi. Infatti, fin dagli anni '10 - con un vero e proprio exploit durante il II Conflitto mondiale - produce impianti a gasogeno adatti a tutti i tipi di mezzi a motore, dalle vetture (famoso le immagini di Citroën Traction Avant che ne sono dotate), fino ai camion e agli autobus, senza, ovviamente, dimenticare i trattori.

Quello che vediamo in queste pagine equipaggia un Ferguson TEH20 del 1954 (altrimenti con avviamento a benzina e alimentazione principale a petrolio). Rispetto ad altri apparecchi per gasogeno dell'epoca, questo è apprezzabile per la compattezza, come si può ben notare dalle immagini: tramoggia e bruciatore sono inglobati nello stesso “apparato”, collocato sulla sinistra del motore a 4 cilindri del TEH 20, mentre a destra troviamo un filtro a maniche per bloccare le polveri e raffinare i gas.

Ma come funziona un motore a Gasogeno? In una tramoggia si inserisce la legna o il carbone che vengono convogliati verso un focolare (preventivamente acceso, solitamente con carbone inserito tramite apposita apertura) alimentato dall'aria ricavata dall'esterno tramite boccagli e condotti, nel caso del Gohin-Poulenc a tiraggio rovesciato, ossia con l'aria che entra dall'alto e la combustione che procede verso il basso, cosicché il gas sia più ricco e purificato da prodotti catramosi e acidi. Il Gohin-Poulenc è del tipo a combustione centralizzata, ossia quella che avviene al centro del focolare. Da qui il materiale della combustione passa da una griglia e cade in un cenerario dal quale, i gas confluiscono in un altro apparato dove, il filtro a maniche li purifica dalle polveri (specialmente se si brucia legna, la cui combustione produce cenere asciutta ricca di silicati che deteriorerebbe le canne cilindri) e gli stessi perdono l'acqua che evapora. I gas depurati (soprattutto ossido di carbonio) vengono inviati a un miscelatore che li distribuisce nelle camere di scoppio. Il sistema si può attivare tramite un commutatore, altrimenti il trattore viaggia normalmente a petrolio.

*Si ringraziano per la disponibilità e la competenza Cristian Luison e tutto il direttivo del club “Associazione Amici del Trattore d'Epoca” (AATE) di Trebaseleghe che, dal 1992, si occupa della preservazione, cura e restauro di un immenso patrimonio motoristico agricolo.*

La targhetta identificativa posta sulla parte anteriore della tramoggia dell'impianto. Sotto, da sinistra, tramoggia (con tappo superiore di carico) e bruciatore inferiore (con bocchettone per il carbone per l'accensione del focolare) sono nella parte sinistra del motore 4 cilindri. Sulla destra è posto il filtro a maniche dove i gas si purificano delle polveri. Il sistema è molto compatto.



# UN MUSEO CON LA BMW NEL CUORE

VICINO A MANTOVA AUTO E MOTO  
DELLA CASA BAVARESE



Sopra, una 326 del 1938, acquistata da Davide Pezzo agli inizi degli anni Ottanta.  
Sotto, a sinistra, una grintosa 2002 Tii. A destra, la 335 cabrio del 1939, che ha sfilato al concorso di Villa d'Este nel 2012.



**LA** BMW come punto d'onore e come primo amore. È il filo conduttore del Museo BMW Tullo Pezzo di San Giorgio Bigarello di Mantova, dove la famiglia Pezzo porta avanti da lunghi anni la cura, il restauro, la conservazione e la vendita dei modelli firmati dalla casa tedesca. BMW è l'acronimo di Bayerische Motoren Werke (Fabbrica Bavarese di Motori) fondata a Monaco di Baviera nel 1917 per costruire motori di aerei destinati all'impiego bellico nella Prima guerra mondiale. Appassionato ed esperto di aeronautica era anche Tullo Pezzo, che nel 1964 avviò la concessionaria BMW di San Giorgio Bigarello, una delle prime in Italia. Erano gli anni del cosiddetto "miracolo italiano", della crescita verticale della nostra economia, con l'automobile destinata a diventare bene di

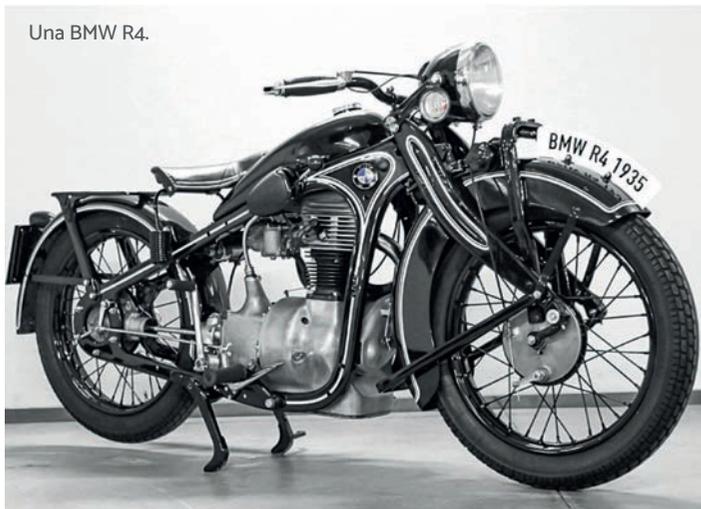
## RADAR

### MUSEO PEZZO

San Giorgio Bigarello MN, via Einstein 19  
Internet: [www.tullopezzo.it](http://www.tullopezzo.it)  
Telefono 0376-374000

Per visitare il Museo gratuitamente basta prenotare un appuntamento scrivendo una mail a: [davide.pezzo@tullopezzo.conc-bmw.com](mailto:davide.pezzo@tullopezzo.conc-bmw.com)

Una BMW R4.



Una R50.



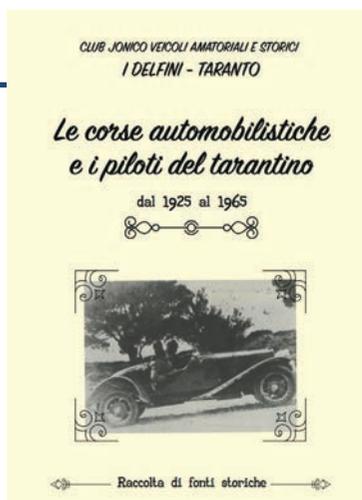
massa e non a restare un privilegio per pochi. “Durante la Seconda guerra mondiale, nostro padre aveva sviluppato una buona formazione tecnico-meccanica applicata ai motori aeronautici che si rivelerà preziosa negli anni a venire”, raccontano i figli Davide e Riccardo che, insieme ai nipoti Nicolò e Edoardo, rappresentano la seconda e la terza generazione della famiglia. Piano piano, come spesso capita a chi ama il proprio lavoro, la memoria dei padri ha chiesto ai figli e ai nipoti di essere rappresentata. Nel 2005 è nata così la bella collezione che annovera una ventina di auto e quindici moto, tutte restaurate con cura grazie a una squadra di sapienti artigiani. La prima auto riportata allo stato d'origine è stata una 326 del 1938, acquistata da Davide Pezzo agli inizi degli anni Ottanta. Molto impegno ha richiesto anche la 335 cabrio del 1939,

che ha sfilato al concorso di Villa d'Este nel 2012. “Siamo andati a caccia delle molte auto vendute a clienti e amici di papà, le abbiamo riacquistate e sottoposte a meticolosi restauri. Molte hanno conquistato la Targa Oro dell'ASI”, raccontano i fratelli Pezzo. Fra le auto in esposizione ci sono la 3000CSI e la 2002TI del 1972, la M3 del 1987 e una rarissima Z8, costruita dal 1999 al 2002, e venduta in numero limitato. Altra auto particolare è la Isetta, la famosa micro-vettura prodotta dalla casa italiana Iso di Bresso dal 1953 al 1956, e successivamente, su licenza, dalla BMW, dal 1955 al 1962. Ancor oggi è considerata la prima automobile al mondo prodotta in serie a basso consumo di carburante, costruita per favorire la mobilità di un mondo che voleva muoversi, conoscere, viaggiare.

**d.c.**

Youngtimer d'eccezione questa Z8, una delle più moderne della collezione ma anche tra le più rare.





## I DELFINI DI TARANTO FESTEGGIA I 30 ANNI CON UN LIBRO SUL PASSATO AUTOMOBILISTICO DEL SUO TERRITORIO

Nel 2020 in occasione del compimento del trentesimo anniversario del club CJVAS "I Delfini" di Taranto, fondato appunto nel 1990, si sarebbe voluto festeggiare il compleanno in modo celebrativo e festoso ma, come è noto, l'incubo Covid che tuttora affligge tutto il Pianeta, ha costretto a rimandare di mese in mese sino a prendere contezza della impossibilità di realizzare tale evento. Per cui, pur di lasciar traccia di questa ricorrenza, il direttivo del sodalizio ha pensato di rivolgere il pensiero verso il passato automobilistico sportivo del territorio tarantino, fatto di corse avvincenti e coraggiosi piloti, de-

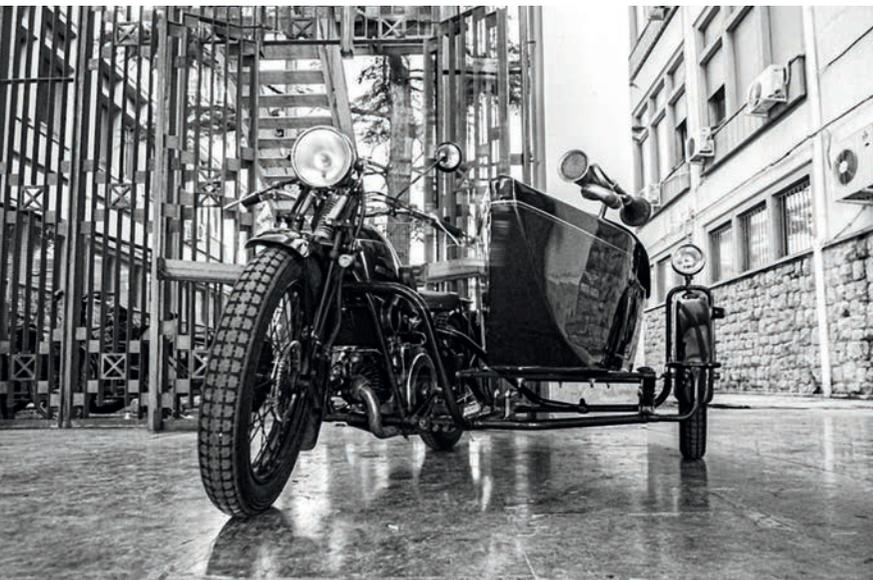
dicando l'impegno a elaborare un piccolo compendio di foto e ritagli giornalistici che rendono omaggio a pionieri di tante corse automobilistiche, che a Taranto e provincia hanno emozionato i nonni e poi i genitori di tanti soci in epoche in cui ancora il coraggio e un'autentica passione scavalcavano di gran lunga la tecnica. Grazie alla solerzia di conservazione di altri autentici appassionati, si è riusciti a ritrovare foto e articoli giornalistici che esaltano la storia dell'automobilismo sportivo tarantino che in una raccolta breve e agile può far ripercorre un fantasioso viaggio nel passato.

## IL CVS TITANI DI TRINACRIA RADUNA I SOCI ONLINE

Con l'obiettivo di tenere vive passione e interesse degli iscritti, il CVS Titani di Trinacria, non potendo realizzare eventi dal vivo a causa della pandemia, ha pensato di riunire i soci e gli amici del club in un meeting digitale di video conferenza tenutosi sabato sera 23 gennaio. Nel corso di questo primo incontro, liberamente ogni partecipante è potuto intervenire. In particolare da sottolineare gli interventi di: Roberto Ariotti, Totino Verzera, Angelo Macaluso e Carmelo Maniscalco. Roberto Ariotti ha esposto una sua riflessione

sulla storia dell'autodromo di Siracusa, pista che nella sua breve stagione di vita ha registrato la presenza e la partecipazione del gotha della Formula 1 degli anni '50 e '60. Totino Verzera, Vice Presidente ASI, ha illustrato il progetto "Circuito Tricolore": Una manifestazione di dieci eventi di caratura internazionale avente l'obiettivo di promuovere conoscenza e valorizzazione dei territori attraverso il motorismo storico dinamico. Angelo Macaluso attraverso la proiezione di ottanta fotografie ha raccontato l'edizione del 2019

del Giro Motociclistico della Sicilia che ha visto la partecipazione di 50 centauri da tutta Italia. Carmelo Maniscalco infine, ha raccontato della sua fantastica avventura, compiuta insieme ad altri due amici, del raid della Sicilia con partenza da Imola realizzato in Lambretta storica, un tour di 2700 Km durato 18 giorni. Appuntamento rinnovato a breve, per nuova serata con analogo cliché, nuovi interventi "a braccio" su argomenti di pertinenza, nell'attesa di poter riprendere attività dinamica.



## LA SCUDERIA CASTELLOTTI E IL SUO CIMENTO INVERNALE

Oltre 30 auto storiche hanno partecipato al Cimento invernale, prima manifestazione del 2021 della Scuderia Eugenio Castellotti. Nel pomeriggio di domenica 28 febbraio i soci si sono ritrovati a Lodi presso la sede della Scuderia per poi dirigersi verso Comazzo, prima tappa del giro turistico, dove era in programma la visita della cascata armonica di Villa Pertusati, villa nobiliare risalente al XVIII secolo situata nel centro abitato della località. La meta successiva era in provincia di Cremona, a Gradella, un piccolo mondo antico nella campagna lombarda a due passi da Pandino (CR), molto apprezzato dai partecipanti al tour. Il rientro a Lodi presso la sede della Scuderia Ca-



stellotti ha concluso la manifestazione ideata e realizzata grazie a Daniele Sozzi e Claudio Tonelli, consiglieri della scuderia, con l'obiettivo di inaugurare l'attività del 2021 offrendo ai soci la possibilità di incontrare altri appassionati di auto storiche in un periodo complicato dalle conseguenze della diffusione del virus. Tra le vetture che hanno partecipato al Cimento invernale, una Lancia Augusta degli anni Trenta, la più vecchia del gruppo. Un evento che, nelle sue modalità, ha permesso di incontrarsi fisicamente, far muovere le auto storiche ma rispettare le norme di distanziamento sociale imposte ormai da un anno a causa della pandemia.



**THE LEGEND IS BACK**  
DISCOVER THE HERITAGE COLLECTION



#IAMSPARCO  
SPARCO-OFFICIAL.COM

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
- 30-02** **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-Casmi Vai di Cornia
- 17-18** **SENTIERI FRANCESCANI**  
Trofeo Marco Polo - Lago Bolsena-Automotoclub Storico Assisano
- 30-02** **SULLE STRADE DI SICILIA**  
Trofeo Marco Polo - Club Auto e Moto Epoca Fsartarelli

CONCORSI DI ELEGANZA

- 24-25** **LE AUTO, L'ELEGANZA E LO STILE DEL XX SECOLO**  
Calendario Concorsi - Monza e Brianza-Monza Auto Moto Storiche
- 18** **CONVEGNI**
- 18** **LE STRADE DEL TEMPO - VIAGGIO NELLA MEMORIA VILLA PIERCY**  
-Momenti Culturali - Bolotana (Nu)-Club Auto e Moto d'Epoca Il Volante
- 11** **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 LANCIISTI** - Manifestazioni Club - Automotoclub Antico Sarnio Benevento

MAGGIO

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

- 08** **RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ** - Manifestazioni Club - Trescore - B. Selvino-Club Orobico Auto Moto Epoca
- 30** **COPPA DEI 2 LAGHI XXXI EDIZIONE** - Trofei ASI-Provincia di Viterbo-Veteran Car Club Viterbo
- 28-30** **XXXII TARGA DI CAPITANATA**  
Trofei ASI-Gargano-Automotoclub Storico Dauno

ABILITÀ CRONOMETRI MECCANICI

- 07-09** **XXIII RONDE DELLE ZOLFARE** - Trofei ASI-Caltanissetta e Gela-Circolo Antico Pistone
- 22-23** **TROFEO CARLO FABBRI** - Manifestazioni Club-Club Autostoriche Rieti

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI: FORMULA CRONO ASI

- 16** **VII TROFEO FRANCESCO CINTI** - Trofeo Formula Crono ASI - Bagnoregio e Limitrofi-Ass. Piero Taruffi
- 23** **TROFEO CITTÀ DI MOROLO - CRONOSCALATA SALITA DI SUPINO** - Trofeo Formula Crono ASI - Morolo - Supino (Fr)-Scuderia Campidoglio

TURISTICHE CULTURALI CON PROVE

- 01-02** **DONNE E MOTORI**  
Manifestazioni Club - Bitonto-Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto
- 07-09** **XIV COPPA GENTLEMEN SARDI** - Trofei ASI - Cagliari-Terrenia-Torjoli-Muravera-Associazione Automoto Epoca Sardegna
- 29-30** **SCALA DI GIOCCA-OSILO** - Trofei ASI - Prov. Sassari-Club Il Volante

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

- 02** **ALLA SCOPERTA DEL BAROCCO NERETINO** - Manifestazioni Club - Nardò (Le)-Scuderia Il Tacco
- 07-09** **IL CUAE A CHIVASSO CON LE FULVIA SULLA VIA FULVIA** - Manifestazioni Club - Chivasso Chieri Alessandria-Club Umbro Automotoveicolo d'Epoca

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

- 08-09** **CORSA FUTURISTA - "MONUMENTI APERTI SASSARI"** - Manifestazioni Club - Sassari-Club Il Volante
- 16** **XX ED. "I PERCORSI DI FEDERICO II"** - Manifestazioni Club - Barietta - Trani-Scuderia Fieramosca Club Automoto Storiche
- 15-16** **TORINO-ASTI-TORINO**  
Manifestazioni Club - Torino - Asti-Registro Ancêtre Club Italia
- 21-23** **COPPA DEI DUE MARI**  
Trofeo Marco Polo - Adriatic Veteran Car Club
- 22-23** **VII ASTE E BILANCIERI**  
Trofeo Marco Polo - Veneto-Club Venezia Automoto Storiche
- 28-30** **XXVII RIEVOCAZIONE STORICA COPPA VINCENZO FLORIO** - Manifestazioni Club - Agrigento-Came Vincenzo Florio - Club Città Templi - Vcc Etno
- 29-02** **VII RIEVOCAZIONE STORICA CIRCUITO DI COSSERIA** - Manifestazioni Club - Valbormida e Provincia di Savona-Club Ruote d'Epoca Valbormida
- 31-06** **IN GRECIA IN AUTO D'EPOCA** - Manifestazioni Club - Itaca e Cefalonia-Veteran Club Valle d'Itria

TEMATICHE SENZA PROVE

- 08-09** **BRITISH DAY IN ITALY (RISERVATO A VETTURE INGLESI)**  
Manifestazioni Club - Provincia di Latina-Circolo Latina Automoto Storiche

CONCORSI DI ELEGANZA

- 01** **XV CONC. ELEG. SAN BENEDETTO D. TRONTO - II CONC. ELEG. GIOVANI SU AUTO VENTEN.**  
Calendario Concorsi - San Benedetto Del Tronto-Club Automoto Storiche Picenum

CONCORSI DINAMICI

- 30** **GRAND PRIX**  
Calendario Concorsi - Bergamo-Club Orobico Auto Moto Epoca

RADUNI DI MARCA

- 27-30** **CON L'APRILIA NELL'ALTA VALLE DEL TEVERE** - Manifestazioni Club - San Sepolcro - Gubbio-Registro Aprilia
- 30-07** **MG BY THE SEA**  
Manifestazioni Club - Sorrento e Paestum-Mg Car Club Italia

CONVEGNI

- 02** **LA DONNE NEL MONDO DEI MOTORI** - Momenti Culturali - Bitonto - Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto
- 18** **LA COPPA DELLA PERUGINA IERI OGGI E DOMANI**  
Momenti Culturali - Perugia Università-Club Auto Moto Epoca Perugino

GITE SOCIALI

- 01** **GRAN PREMIO DI NAPOLI - CIRCUITO DI POSILLIPO XXIV RIEVOC. STORICA**  
Manifestazioni Club - Napoli-Classic Car Club Napoli
- 01-02** **XXVI RADUNO NAZIONALE: LE X 1/9 IN TOUR NELLA VALLE DEI TEMPLI** - Manifestazioni Club - Provincia di Agrigento-Club Nazionale X 1/9
- 02** **DALLA CITTÀ DI FABRIANO VERSO GLI APPENNINI**  
Manifestazioni Club - Territorio Fabrianese-Club Jesino Auto Moto Epoca
- 15-16** **A PASSEGGIO NELL'ANTICO DUCATO DI SPOLETO** - Manifestazioni Club - Veteran Car Club Roma
- 30** **XXXIV GITA SOCIALE CITTÀ DI CASTIGLIONE**  
Manifestazioni Club - Lago di Garda-Club Auto Moto Storichecastiglione

VEICOLI UTILITARI

- 31** **SULLE STRADE DEL TRANSPORTSHOW**  
Altre Manifestazioni - Frentania-Club Frentano Ruote Classiche - Lanciano

IMBARCAZIONI

- 07-09** **LAGO DI COMO - VISITA AL MUSEO DELLA BARCA LARIANA**  
Altre Manifestazioni - Como - Riva Society Italia

## MAGGIO

**01-02** **I PIONIERI" XIX EDIZIONE** - Tematiche - Poggibonsi (Si)-Club Moto Epoca Fiorentino

**ASIMOTOSHOW ANNULLATA PER IL 2021**  
- IN PROGRAMMA NEI GIORNI 06-07-08 MAGGIO 2022 -  
VARANO DE' MELEGARI  
ASI - AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

**16** **XXII "VALLESINA IN MOTO"** - Turistiche Culturali - Club Jesino Moto Auto d'Epoca

**16** **PIC NIC SU DUE RUOTE** - Turistiche Culturali - Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici I Delfini

**21-23** **MOTORADUNO** - Turistiche Culturali - Ragusa - Veteran Car Club Ibleo

**22-23** **II EDIZIONE RECANATI CIRCUITO COLLE DELL'INFINITO** - Turistiche Culturali - Marche-Circolo Automoto Epoca Marchigiano Scarfiotti

**23** **ASTI COLLINE E VIGNETI** - Turistiche Culturali - Asti-Club Auto Moto Epoca Astigiano

**29** **RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DEL LARIO - MOTO DAL 1921 AL 1939** - Turistiche Culturali - Antche Moto di Brianza

**29** **ANCONA IN MOTO - CIRCUITO DEL CONERO - MEMORIAL G. LATTANZI** - Turistiche Culturali - Monte Conero-Club Auto Moto Storiche Ancona

**30** **BANDIERA GIALLA** - Turistiche Culturali - Assisi-Automotoclub Storico Assisano

**30** **GRAND PRIX** - Concorso dinamico - Bergamo-Club Orobico Auto Epoca

## GIUGNO

**05** **27° MOTORADUNO D'EPOCA NANDO PENNISI** - Turistiche Culturali - Isole Eolie- Associazione Siciliana Veicoli Storici

**05-06** **RAGGI E RAZZE** - Turistiche Culturali - Firenze-Club Moto Epoca Fiorentino

**06** **XVI SOTTOCANA IN CIRCUITO** - Turistiche Culturali - Cremona-Club Amatori Veicoli Epoca Cremona

**06** **IV ELEGANCE MOTO SHOW - MOTO GUZZI** - Concorsi d'Eleganza - Cremona-Club Amatori Veicoli Epoca Cremona

**12-13** **CIRCUITO DI PERUGIA E DEL TRASIMENO** - Turistiche Culturali - Club Perugia-Auto Moto Epoca Perugino

**12-13** **KILT DAY CON DOMENICO BANALOTTI** - Turistiche Culturali - Brescia-Musical Watch Veteran Car Club

**12-13** **XIII CIRCUITO DI SAN PIETRO IN TRENTO** - Turistiche Culturali - Club Romagnolo Auto Moto Epoca

**13** **"MOTO STORICHE IN PISTA-5" EDIZIONE** - Turistiche Culturali - Cagliari-Associazione Automoto Epoca Sardegna

**13** **SULLA COSTA DEI TRABOCCHI SU DUE RUOTE D'EPOCA** - Turistiche Culturali - Fossacesia Lanciano-Club Frentano Ruote Classiche

**20** **AMARCORD** - Turistiche Culturali - Rimini-Sport Club Il Velocifero Auto Moto Epoca

**20** **XVII RIEVOCAZIONE STORICA CIRCUITO DI SENIGALLIA** - Turistiche Culturali - Senigallia-Club Motori d'Epoca Senigallia

**27** **XXXIV CITTÀ DI CASTIGLIONE** - Turistiche Culturali - Lago di Garda-Club Auto Moto Storiche Castiglione

**27** **IN MOTO NELLE TERRE DI RE ARDUINO - MOTO ANTE 1945** - Turistiche Culturali - Club Ruote Storiche In Canavese

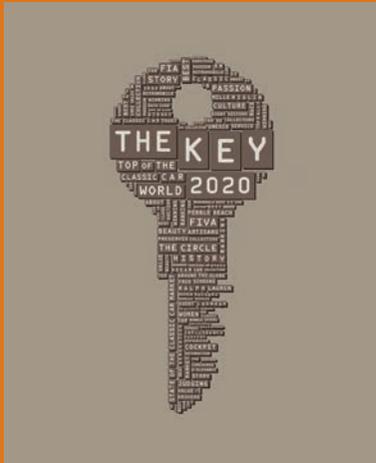
**27** **CIRCUITO DELLA CANDELA - MOTO ANTE 1945** - Turistiche Culturali - Pesaro-Candelara di Pesaro-Registro Storico Benelli

**27** **PASSIONE HONDA** - Tematiche - Assisi-Automotoclub Storico Assisano



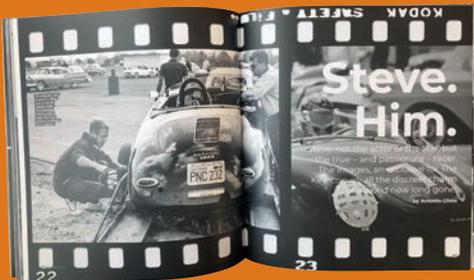
## THE KEY, TOP OF THE CLASSIC CAR WORLD 2020

Per chi si avvicina per la prima volta o conosce bene l'affascinante mondo delle auto storiche, siano essi collezionisti, operatori del settore o semplici appassionati, le 280 pagine di notizie, dati e immagini contenute in "The Key 2020" sono semplicemente indispensabili. In primo luogo perché presenta uno ad uno i 100 migliori collezionisti del mondo attraverso le sue classifiche uniche. Indispensabile anche perché analizza le tendenze e i fenomeni che riguardano non solo il



passato, ma anche il presente e il futuro del collezionismo. Inoltre è molto utile per scoprire nuove opportunità, come la corposa indagine svolta sia in Europa che negli Stati Uniti sul rapporto tra auto, auto d'epoca e donne. The Key presenta anche altre ricerche svolte dal suo team di Market intelligence, tra cui lo studio sul futuro della 1000 Miglia. Se i dati e le informazioni sono indispensabili, lo è anche la parte più ampia della pubblicazione, un vero e proprio libro pubblicato annualmente, che si occupa con passione: dalle grandi incursioni agli incontri con celebri collezionisti.

*"The Key 2020"*  
a cura di Antonio Ghini,  
tcct.com/thekey,  
testi in inglese,  
foto b/n e colori,  
280 pagine



## IL CATALOGO DELLE MERAVIGLIE

Brooklin Models è un marchio ben noto agli appassionati, sinonimo di splendide miniature soprattutto in scala 1/43, fondato nel 1974 da John Hall e da sua moglie Jenny. Riproduzioni, in gran parte dedicate a vetture americane ma non solo, che nel tempo sono diventate delle perle rare e che continuano a mantenere viva la tradizione dei modelli in metallo bianco realizzati e rifiniti interamente a mano. Pezzi in molti casi introvabili e comunque costosi, che è possibile ammirare uno per uno nella Collectors Guide realizzata da Gianluigi Cappi, possessore di oltre 1000 modelli Brooklin, e oggi arricchita da un Addendum che completa il prezioso lavoro di censimento. E non è finita perché è disponibile da poche settimane anche il Volume 2, dedica-

to alle collezioni Brooklin Lansdowne (vetture britanniche), Robeddie (Volvo) e Alfa Romeo. Due volumi davvero imperdibili per chi vuole calarsi nel mondo Brooklyn.



*"Brooklin Models Collectors Guide Vol. 1 e Vol. 2"*  
di AA.VV., brooklinmodels.com, testi in inglese, foto b/n e colori, Vol. 1 444 pagine, Vol. 2 160 pagine, i volumi insieme compreso l'Addendum 112 €

## GUIDO GINALDI, STORIA DI UN GENTLEMAN DRIVER DEL '900

È (relativamente) facile ricostruire la storia di un pilota famoso. Più arduo è ripercorrere la vicenda di uno del quale il ricordo è stato attenuato dal tempo e sono andati dispersi cimeli, trofei, testimonianze. Ma quando ci si riesce, il risultato è davvero encomiabile, come nel caso dell'opera di Ezio Mattiocco e Francesco Falocco sul conte (che in realtà non lo era ma all'epoca era "di moda" presentarsi come tale) Guido Ginaldi. Abruzzese di Sulmona, classe 1898, scopriamo che il pilota, oltre a venir citato su ampi servizi apparsi su testate nazionali sportive e non, si distinse anche per savoir faire, signorilità e doti da viveur non comuni nel motorsport, ancora oggi. Iniziò a farsi valere a bordo di un'Alfa Romeo RLS-TF acquistata ipotecando l'intero patrimonio personale riuscendo ad ottenere ottimi piazzamenti (1° di classe al GP di Roma, 1° di classe e 6° assoluto alla Targa Florio, 4° assoluto alla Coppa della Perugia e 1° assoluto alla Coppa Acerbo, vinta l'anno prima da Ferrari) nel 1925, quando disputò 6 gare in soli 5 mesi (nella categoria Gentleman), affiancato dall'amico e concittadino Raffaele d'Amaro (che si faceva etichettare "marchese"). Purtroppo la sua fulgida carriera fu interrotta da mancanza di risorse. Chissà se avremmo potuto avere un altro Varzi o un altro Ascari...



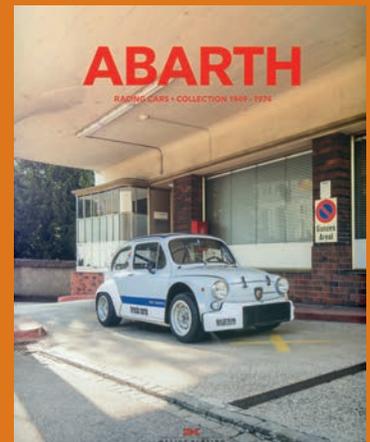
Il libro è completato da una altrettanto interessante sintesi storica dello sport agonistico, non solo "a motore", in provincia di Sulmona.

*"Il conte Guido Ginaldi. Pilota ed eclettico viveur del Novecento"* - di Ezio Mattiocco e Francesco Falocco, Università Sulmonese della Libera Età, testo in italiano, foto b/n e colori, 130 pagine, 20 euro. Per acquistarlo si può rivolgersi a librogugi@gmail.com

## OMAGGIO AD ABARTH

Abarth, volume da leggere e sfogliare, voluto dal collezionista Jürgen Boden, stupende foto di vetture Abarth in gara o esposte, testi in italiano, tedesco, inglese e alcune foto di Franz Steinbacher, fattivi interventi dell'editore Hanno Vienken e di Stefan Bogner (Art Director). Si legge chi erano il viennese Carlo (Karl) Abarth e lo Scorpione (suo marchio e segno zodiacale: era nato a Vienna il 15 novembre 1908). Bravissimo motorista-motociclista, ha corso e vinto un po' ovunque. È stato il "re trasformista" delle piccole cilindrate (come le 500 e 600, poi le Sport 1000 e 2000) e creatore di prototipi da record: motore Fiat 500, linee Pininfarina, in pista a Monza (sopraelevata compresa) con piloti come Giancarlo Baghetti e Mario Poltronieri, il rampianto pilota-giornalista Rai. Molti i ricordi di piloti (Arturo Merzario fra tutti) e tecnici: Tomaini, Avidano, Mauro Forghieri (ingegnere della Ferrari).

*"Abarth Racing Cars. Collection 1949-1974"* - di Franz Steinbacher, a cura di Hanno Vienken e Stefan Bogner, Delius Klasing edizioni, testo in italiano, tedesco e inglese, foto b/n e colori, 419 pagine, 78,00 euro, disponibile su Amazon o sul sito dell'editore





# AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

Collezione Ufficiale Primavera / Estate

€ 20.00



**NOVITÀ**

## T-SHIRT BASEBALL

T-shirt 100% cotone modello Baseball con stampa Automotoclub Storico Italiano in stile vintage, perfetta in abbinamento con la felpa Teddy per un total look da Favolosi Anni '50. Colletto con Elastan e spacchetti laterali. Colori: Royal, Rosso, Verde, vestibilità regolare. Taglie dalla S alla 3XL

€ 38.00



**NOVITÀ**

## GILET BODYWARMER LEGGERO

Gilet smanicato unisex morbido e leggero (imbottitura 120 g/m<sup>2</sup>), piacevole da indossare. Capo eco-responsabile realizzato in poliestere Repreve®. Chiusura frontale e tasche laterali con zip a contrasto, così come la fodera interna. Bordo elasticizzato intorno alla vita e al giromanica. Ricamo ASI con bandiera italiana sul cuore. Colori disponibili grigio, blu royal e nero, vestibilità regolare. Taglie dalla S alla XXL

€ 44.00



**NOVITÀ**

## GIACCA A VENTO CON CAPPUCCIO

Giacca a vento leggera e impermeabile con cappuccio a scomparsa. Chiusura con zip frontale, 2 tasche laterali + una tasca interna. Coulisse regolabili a contrasto in vita e sul cappuccio. Ricamo ASI a contrasto sul cuore. Colori disponibili blu navy, rosso e nero, vestibilità regolare. Taglie dalla S alla 3XL

€ 48.00



## FELPA COLLEGE "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 **nuova taglia disponibile** Taglie dalla S alla 3XL

€ 54.00



## BOMBER LEGGERO 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: Nero. Taglie dalla S alla 3XL **nuova taglia disponibile**

**SCOPRI  
TANTI ALTRI CAPI  
IN OFFERTA  
SUL SITO  
WWW.ASISERVICE.IT**





# 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



### PORTACHIAVI € 8.00

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



€ 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





**€ 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.



**€ 68.00/ € 78.00**

## COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

Puo' coprire l'abitacolo di una vettura sia con la capote 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](http://www.asiservice.it) per la lista delle vetture compatibili



## 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.



## € 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 mezza 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 mezza 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 € 4.00 DA BOCCETTA MA-FRA

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



**€ 9.00**

## MASCHERINA LAVABILE IN COTONE

Mascherina protettiva in cotone leggero 100% made in Italy, con strato tnt protettivo certificato. Utilizzabile in ambito domestico e lavorativo (non è un dispositivo sanitario). Lavabile e riutilizzabile, personalizzata con stemma ASI e con macchine a contrasto, clip stringinaso adesiva aggiuntiva inclusa.

Colori: blu o celeste con macchinine all-over, nera senza macchinine.



**€ 13.00**

## CAPPELLINI DA BASEBALL € 10.00

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](http://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](http://www.aidmenfc.it)



## BORRACCIA IN ACCIAIO INOX € 20.00

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



**€ 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.



Per l'intera collezione visita il sito [www.asiservice.it](http://www.asiservice.it).



# MODULO D'ORDINE 04/2021

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

Inviare via fax al n. 011 8197753 oppure via mail: [info@asiservice.it](mailto:info@asiservice.it)  
tel. 011 8198130 - [www.asiservice.it](http://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 di spedizione (se diverso): .....  
 Tessera ASI (eventuale) ..... Data ..... Firma .....

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

## ASI BOOKSHOP

VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER	€ 12,75	<input type="checkbox"/>
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17,85	<input type="checkbox"/>
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27,20	<input type="checkbox"/>
IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22,50	<input type="checkbox"/>
"I Grandi Carrozzeri" 6 VOLUMI	€ 99,00	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet	€ 9,00	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior	€ 9,00	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164	€ 9,00	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupè 1.2 - 1.3	€ 9,00	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4	€ 9,00	<input type="checkbox"/>
"Mini guide" 5 VOLUMI	€ 35,00	<input type="checkbox"/>
CARLO FACETTI - Preparatore, Collaudatore e Pilota	€ 33,15	<input type="checkbox"/>
NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19,55	<input type="checkbox"/>
DONNE DA FORMULA UNO	€ 21,00	<input type="checkbox"/>
"Italiani in F1" 3 VOLUMI	€ 55,00	<input type="checkbox"/>
LOUIS CHIRON	€ 49,00	<input type="checkbox"/>
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33,00	<input type="checkbox"/>
Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24,65	<input type="checkbox"/>
"Caracciola + Campari" 2 VOLUMI	€ 45,00	<input type="checkbox"/>
TARGHE&TARGHE Vol. 1	€ 25,50	<input type="checkbox"/>
TARGHE&TARGHE Vol. 2	€ 30,00	<input type="checkbox"/>
Collezione TARGHE&TARGHE	€ 39,00	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27,00	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22,50	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27,00	<input type="checkbox"/>
MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27,00	<input type="checkbox"/>
MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27,00	<input type="checkbox"/>
Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI	€ 99,00	<input type="checkbox"/>

CARLO UBBIALI	€ 20,00	<input type="checkbox"/>
SEMPLICEMENTE UOMO - Masetti	€ 8,50	<input type="checkbox"/>
TONINO BENELLI	€ 24,65	<input type="checkbox"/>
"I Piloti Moto" 3 VOLUMI	€ 45,00	<input type="checkbox"/>
500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 28,00	<input type="checkbox"/>
312P - Forse la più bella Ferrari da corsa	€ 85,50	<input type="checkbox"/>
ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33,15	<input type="checkbox"/>
ALFA ROMEO GTA	€ 28,00	<input type="checkbox"/>
AUTOMOBILI MARINO	€ 17,85	<input type="checkbox"/>
BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto	€ 22,95	<input type="checkbox"/>
BMW R90S	€ 17,85	<input type="checkbox"/>
CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19,55	<input type="checkbox"/>
COPPA DELLA PERUGINA	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
CORSE RUVIDE	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI	€ 24,65	<input type="checkbox"/>
DUE RUOTE SOTTO LA MOLE	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
ERMANNINO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15,30	<input type="checkbox"/>
ERMINI	€ 33,15	<input type="checkbox"/>
FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO	€ 19,55	<input type="checkbox"/>
FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17,00	<input type="checkbox"/>
FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - The freedom car	€ 35,00	<input type="checkbox"/>
FIAT PANDA L'intramontabile	€ 40,00	<input type="checkbox"/>
GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17,85	<input type="checkbox"/>
GILERA, CENTO ANNI DI STORIA	€ 25,50	<input type="checkbox"/>
GRAN PREMIO DI BARI 1947-1956	€ 16,15	<input type="checkbox"/>
IL GIOVANE GIORGETTO	€ 24,00	<input type="checkbox"/>
IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20,00	<input type="checkbox"/>
L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 40,80	<input type="checkbox"/>
L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24,65	<input type="checkbox"/>

L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27,20	<input type="checkbox"/>
LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI	€ 15,00	<input type="checkbox"/>
LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI	€ 22,50	<input type="checkbox"/>
LANCIA DELTA Gruppo A - Volume 1	€ 49,00	<input type="checkbox"/>
LA PIÙ VELOCE	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
LA PREVALENZA DI VIOLANTINA	€ 6,80	<input type="checkbox"/>
LE AUTO DELLA INNOCENTI	€ 22,95	<input type="checkbox"/>
LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 33,15	<input type="checkbox"/>
LE NOSTRE INDIAN	€ 27,20	<input type="checkbox"/>
MARTIN'S CARS	€ 23,80	<input type="checkbox"/>
MARTIN'S BIKES	€ 25,20	<input type="checkbox"/>
MICROMOTORI ITALIANI	€ 24,65	<input type="checkbox"/>
MOTO MOLARONI	€ 19,55	<input type="checkbox"/>
NEFTALI OLLEARO	€ 10,00	<input type="checkbox"/>
PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza	€ 17,85	<input type="checkbox"/>
PATRIARCA un uomo un'epoca una storia	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 25,20	<input type="checkbox"/>
PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26,00	<input type="checkbox"/>
PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS	€ 85,50	<input type="checkbox"/>
QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35,00	<input type="checkbox"/>
QUEL 24 MAGGIO	€ 18,70	<input type="checkbox"/>
SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21,25	<input type="checkbox"/>
THE BERTONE COLLECTION	€ 71,10	<input type="checkbox"/>
TRATTORI, MOTORI E CARIOCHE di Romagna	€ 19,55	<input type="checkbox"/>
VEICOLI STORICI	€ 17,00	<input type="checkbox"/>
VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29,75	<input type="checkbox"/>
WOOLER	€ 18,70	<input type="checkbox"/>
ZAGATO E SPADA DESIGNER	€ 25,00	<input type="checkbox"/>

## ASISHOP

<b>T-SHIRT BASEBALL</b>	€ 20,00	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
<input type="checkbox"/> Blu Royal <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Verde		
<b>GILET BODYWARMER LEGGERO</b>	€ 38,00	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
<input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu Royal <input type="checkbox"/> Nero		
<b>GIACCA A VENTO CON CAPPUCCIO</b>	€ 44,00	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
<input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu Navy <input type="checkbox"/> Nero		
<b>FELPA "TEDDY"</b>	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	
<input type="checkbox"/> Blu Royal/Bianco <input type="checkbox"/> Grigio/Nero	€ 48,00	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bordeaux/Grigio <input type="checkbox"/> Blu Navy/Bianco		
<b>BOMBER LEGGERO IN SOFTSHELL</b>	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL	€ 54,00 <input type="checkbox"/>
<b>CRAVATTA HONK-SUR-HONK</b>	<input type="checkbox"/> Bordeaux <input type="checkbox"/> Giallo oro	€ 38,00 <input type="checkbox"/>
<b>CRAVATTA RALLYMENTAL</b>	<input type="checkbox"/> Verde/Blu <input type="checkbox"/> Grigio/Nero	€ 38,00 <input type="checkbox"/>
<b>CRAVATTA OIL-OVER</b>	<input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/> Celeste	€ 38,00 <input type="checkbox"/>
<b>MASCHERINA LAVABILE IN COTONE</b>	<input type="checkbox"/> Blu (con macchinine) <input type="checkbox"/> Nera <input type="checkbox"/> Celeste (con macchinine)	€ 9,00 <input type="checkbox"/>
<b>GUANTI GUIDA MEZZE DITA PELLE</b> colore nero	<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	€ 28,00 <input type="checkbox"/>

<b>GUANTI GUIDA MEZZE DITA pelle e cotone</b>	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL	
<input type="checkbox"/> XXXL (solo marroni)	€ 25,00	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Nero		
<b>CAPPELLINO BASEBALL in spandex tessuto tecnico</b>	<input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu Royal	€ 13,00 <input type="checkbox"/>
<b>CAPPELLINO BASEBALL in cotone</b>	<input type="checkbox"/> Beige <input type="checkbox"/> Verde <input type="checkbox"/> Bordeaux <input type="checkbox"/> Blu	€ 10,00 <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Verde militare		
<b>ZAINETTO multitasche</b>	€ 25,00	<input type="checkbox"/>
<b>CRONOGRAFO mod. PILOTA</b>	€ 115,00	<input type="checkbox"/>
<b>CRONOGRAFO mod. GOLDEN AGE</b>	€ 130,00	<input type="checkbox"/>
<b>CRONOGRAFO mod. GRIF</b>	€ 120,00	<input type="checkbox"/>
<b>OROLOGIO donna mod. SAINT-TROPEZ</b>	€ 95,00	<input type="checkbox"/>
<b>OROLOGIO donna mod. MOOREA</b>	€ 85,00	<input type="checkbox"/>
<b>OROLOGIO unisex</b>	€ 80,00	<input type="checkbox"/>
<b>OROL. aut. sub JUBILEE art. OR00003</b>	€ 180,00	<input type="checkbox"/>
<b>OROL. aut. SUB OYSTER art. OR00004</b>	<input type="checkbox"/> Ghiera Verde <input type="checkbox"/> Ghiera Blu/Nero	€ 180,00 <input type="checkbox"/>
<b>CAR BADGE PER RADIATORE</b>	Grande (90x80) € 35,00 <input type="checkbox"/> Piccolo (65x58) € 30,00 <input type="checkbox"/>	
<b>PROFUMATORE DA BOCCHETTA</b>	€ 4,00	<input type="checkbox"/>
<b>COPRI CAPOTE per cabrio e spider</b>	regular mt 2x1,40 € 68,00 <input type="checkbox"/> grande 2,50x1,40 € 78,00 <input type="checkbox"/>	

<b>COPRI AUTO ASI</b>	Tg. 1: da mt. 2,55 a 3,20 di lungh.	€ 85,00 <input type="checkbox"/>
	Tg. 2: da mt. 3,10 a 4,00 di lungh. SW fino a mt. 3,60.	€ 120,00 <input type="checkbox"/>
	Tg. 3: da mt. 3,70 a 4,50 di lungh. SW fino a mt. 4,20.	€ 135,00 <input type="checkbox"/>
	Tg. 4: da mt. 4,30 a 5,10 di lungh. SW fino a mt. 4,85.	€ 150,00 <input type="checkbox"/>
<b>COPRI AUTO ASI mod. ELITE</b>	Rosso <input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/>	€ 115,00 <input type="checkbox"/>
	Tg. 1: da mt. 2,55 a 3,20 di lungh.	€ 155,00 <input type="checkbox"/>
	Tg. 2: da mt. 3,10 a 4,00 di lungh. SW fino a mt. 3,60.	€ 175,00 <input type="checkbox"/>
	Tg. 3: da mt. 3,70 a 4,50 di lungh. SW fino a mt. 4,20.	€ 195,00 <input type="checkbox"/>
	Tg. 4: da mt. 4,30 a 5,10 di lungh. SW fino a mt. 4,85.	€ 195,00 <input type="checkbox"/>
<b>COPRI VOLANTE UNIVERSALE</b>	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Grigio Argento	€ 15,00 <input type="checkbox"/>
<b>BORRACCIA IN ACCIAIO INOX 740 ml</b>	<input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu	€ 20,00 <input type="checkbox"/>
<b>PORTACHIAVI</b>		€ 8,00 <input type="checkbox"/>
<b>SPILLA/PIN DA GIACCA</b>		€ 4,00 <input type="checkbox"/>
<b>BORSONE VINTAGE WEEKEND</b>		€ 48,00 <input type="checkbox"/>
<b>COVER PER SMARTPHONE</b>	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu	€ 19,00 <input type="checkbox"/>
	Modello..... verifica su <a href="http://www.asiservice.it">www.asiservice.it</a> i modelli disponibili	
<b>BRACCIALE SALVAVITA AIDME</b>	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Azzurro	€ 14,00 <input type="checkbox"/>

Costo TOTALE degli articoli (i prezzi sono da considerarsi IVA compresa) € ..... Più spese di spedizione (con corriere in Italia € 9,00 - GRATIS oltre € 50,00) TOTALE € .....  
Le spese di spedizione per l'ESTERO sono da calcolarsi in base al paese di destinazione. Si prega di contattarci a questa e-mail: [info@asiservice.it](mailto: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 su conto intestato ASI SERVICE srl - Banca del Piemonte - IBAN IT15C030480100000000092303  
- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl - Torino

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

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

**1. ACCESSORI**

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

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

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

**Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiuto@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, disponibilità ricambi anche per marche prestigiose europee.

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

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

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

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



**Mauro Pascoli**  
RICAMBI E ACCESSORI

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



**UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!**

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

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](http://www.epocacar.com)



**NEGOZIO ON LINE**

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

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



**CRVE**  
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Alessandro Giolito 339-6541474

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

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



**Navalinea sport**  
guarnizioni speciali

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

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

**frenatutto**

Autofficina e Laboratorio - Freni Auto d'epoca

**REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE**

**REVISIONE SERVOFRENI**

**RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO GANASCE FRENO**



**Kit Freno a Disco Topolino e 500**

**KIT POMPA MINISERVO**

FIAT 500 D/F/L/R	AUTOBIANCHI A112
FIAT TOPOLINO	FERRARI 250
FIAT 600-750	MINI 3 CILINDRI-COOPER
FIAT 1100	MINI 90-A TAMBURI
FIAT 126-127	ALFA ROMEO GIULIETTA

BARICELLA (BO)  
Via G. Saragat, 11 - 40052  
Tel 051 874859  
Fax 051 6620535  
E-mail: frenatutto@gmail.com



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



**VENDIAMO  
 ALFA ROMEO  
 GT JUNIOR  
 ANNO 1972  
 LA VETTURA È IN  
 PERFETTE CONDIZIONI**

**RAF RICAMBI A ROMA DAL 1975  
 SPECIALIZZATI IN  
 RICAMBI D'EPOCA**

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.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it.** Laboratorio artigianale, lavorazione vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura o campione; restauri e personalizzazioni auto classiche, sportive, attuali, oggettistica. Cruscotini e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

**3. AMMORTIZZATORI**

**ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com.** Dal 1951, Costruzione e revisione di tutti i tipi di sospensione: auto, moto, fuoristrada, veicoli pesanti. Centro assistenza e vendita delle migliori marche di ammortizzatori auto e moto.

**4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO**

**Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro balestra@interfree.it.** Manifesti, tabelle pubblicitarie, fotografie, stemmi smaltati, volantini Nardi d'epoca, trofei, programmi di gare, oggettistica e automobilia rara.  
**Automobilia Marcello - 334 8607277 - arcaba.marcello@gmail.com - www.automobiliamarcello.com.** Ampia disponibilità di distintivi, stemmi, portachiavi e oggetti smaltati, rari e introvabili più libretti uso e manutenzione.  
**Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com.** Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per auto, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

**5. ASSICURAZIONI**

**Assicurazioni Integrità - CO - Tel. 031 306030 - Fax 306210 - epoca@infoz-**

**zi.it.** Copertura assicurativa RC, furto e incendio per autovetture classiche, sportive e speciali, coperture assicurative per opere d'arte e strumenti musicali, difesa legale per 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 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 dell'olio maggiorate - pompe acqua.

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

**Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppolaoldtimer.com.** Assistenza e riparazione autovetture storiche nazionali ed estere - 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 - morollibecca36@gmail.com.** Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico di qualunque vettura d'epoca anni '40-'70; disponibilità ricambi particolari Alfa Romeo, 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.

**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.vertuani Enrico.com - info@vertuani Enrico.com.** Restauro integrale di meccanica Citroën classiche: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

**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 macchine, vasto assortimento, il venerdì tutti alla Tiny Cena, venite a fare la foto con la vostra auto d'epoca, troverete tanti amici ed i modelli dei vostri sogni! Si acquistano intere collezioni di automodelli. Ditelo in giro...

**8. AUTORADIO**

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



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

**"30 ANNI DI  
 ESPERIENZA NELLA  
 SOVRALIMENTAZIONE"**



**SPECIALE LANCIA DELTA**

**KIT TURBO SD320  
 ANCORA PIÙ POTENZA!**

**COLLETTORE  
 IN ACCIAIO HiSi 304**



**C.R.S. Centro Restauri Storici**  
 F.lli Tramontana

*Esperienza Pluritrentennale*

Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali. Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni. Reperimento auto d'epoca e ricambi su commissione. Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.



Via Guida - 26015 Soresina (CR) - Tel. 345 8302416 - 335 8274002

**Amerigo Ricambi**

**Manuali d'epoca e riviste**



**BRESCIA - Tel. 339 6145628**

**info: amerigoric@libero.it**

# NPM Citroën 2CV Service S.R.L.



**CAPOTE VARI COLORI**

**LAMERATI**

**PRODUZIONE INTERNA RIVESTIMENTI SEDILI 2CV-DYANE-MEHARI**

**125 R15 / 135 R15 PNEUMATICI**

**CARROZZERIE COMPLETE MEHARI**

**VARIE PROMOZIONI NEL NOSTRO SITO!**

## 2CV DYANE MEHARI

**VASTO MAGAZZINO RICAMBI PRONTA CONSEGNA**

- **SPEDIZIONI RAPIDE IN TUTTA ITALIA CON CORRIERE**
- **PRODOTTI COL MIGLIOR RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO**
- **ANNI DI ESPERIENZA E PASSIONE NEL SETTORE**
- **PRODUZIONE INTERNA DI RICAMBI RIVESTIMENTI, DETTAGLI INTROVABILI...**

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

**NOUVI RICAMBI NEL NOSTRO WEBSHOP!**

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

### 9. BROKERAGGIO

**City Motors - TO - Tel. 011/9682655 - Fax. 011/9682703 - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - www.citymotors.com.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.

**Autotapezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel./fax 035300089 www.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.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, Vipl, PVC, tessuti doppio gommato omologabili ASI e Sonneland.

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

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

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

**Lucio Paolini Tapezzeria Auto - AN - Tel. 071 66616 - Fax 7960098 - info@lucioapaolini.it - www.lucioapaolini.it.** Rifacimento e riparazioni. Interni attuali e d'epoca, con tessuti skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

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

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

**RC Autotapezzeria - 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.autofficinatesta.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 - 89giacco@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.

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

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

**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

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

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



**RIGENERAZIONE E VENDITA:**

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

**COSTRUZIONE:**

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

## CDR ITALIA

RADIATORI E SCAMBIATORI DI CALORE





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



## WaterM

**Sverniciatura e trattamenti ad acqua alta pressione**

[www.waterm.it](http://www.waterm.it) [info@waterm.it](mailto:info@waterm.it) +39.3488712230 +39.3488712231

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

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



**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.....

### 15. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

**Abarth-Andronico - ME - 338 7265281**  
Tel. / Fax 090 846526 sera - [www.abarth-andronico.com](http://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](http://www.aircooled.it) - [plank@aircooled.it](mailto: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](mailto: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 - [ornella-messina@hotmail.com](mailto:ornella-messina@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](mailto:info@sergioallais.com) - [www.sergioallais.com](http://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](mailto:info@mauroamerio.it) - [www.mauroamerio.it](http://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](http://www.autotecnica.it) - [info@autotecnica.it](mailto:info@autotecnica.it)** Ampia disponibilità 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](mailto:sales@scarazzai.com) - [www.scarazzai.com](http://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](mailto: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 - [contato@casadelcontachilometri.it](mailto:contato@casadelcontachilometri.it)** Restauro, riparazione e vendita di strumentazione e cruscotti di auto e moto classiche e sportive; cruscotto per Fiat 500, 600, 850, 1000 e derivate, Giannini e Abarth, ampia disponibilità di articoli a magazzino.

**Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - [casarinrolando@hotmail.com](mailto:casarinrolando@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](http://www.centrolarianofuoristrada.it) - [cifspinardi@gmail.com](mailto:cifspinardi@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](mailto:info@lambrettapoint.com).** Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

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

**Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - [info@coppolaoldtimer.com](mailto: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](mailto:info@elvezio.com) - [www.elvezio.com](http://www.elvezio.com).** Guarnizioni di carrozzeria, fanaleria, fregi, ghiere fari, e componentistica varia, per Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli; e Bianchina.

**Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - [europaamerica@live.it](mailto:europaamerica@live.it).** Dispongo di tutti i ricambi originali, nuovi e usati e qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi.

**FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 -** Ampia disponibilità di 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](http://www.formulavintage.it) - [info@formulavintage.it](mailto: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](mailto: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](mailto:gambettimario@libero.it).** Ampia disponibilità di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manicotti radiatore e filtri aria e olio per Fiat, Alfa Romeo, Lancia 1940 - 1970. Tutti ricambi nuovi.

**GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - [gionic2003@libero.it](mailto:gionic2003@libero.it)** - Ampia disponibilità di componentistica varia per auto nazionali anni 1950-1970.

**Jaguar & Aston - VR - Tel. 348 3527978 - [info@jaguar-aston.com](mailto: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.ilsorpaso@gmail.com](mailto:info.ilsorpaso@gmail.com) - [www.ilsorpaso-ricambi.com](http://www.ilsorpaso-ricambi.com).** Ampia disponibilità 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](mailto:mara@mara.it) - [www.mara.it](http://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](http://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](http://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.

**GMA** SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR XK8 - XJ8

COMPONENTI MOTORE	RAFFREDDAMENTO	ALIMENTAZIONE	FANALERIA

SITO WEB: [WWW.GMAJAG.COM](http://WWW.GMAJAG.COM) VIA RIVIERA 39 - PAVIA  
TEL: 0382-525429 0382-523630 EMAIL: [INFO@GMAJAG.NET](mailto:INFO@GMAJAG.NET)

**Agenzia Aguggini sas**  
di Trombetta Alessandro & C.

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

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

[www.agugginisas.it](http://www.agugginisas.it)  
TEL. 02 96320107

**GBAUTO** di Gion Battista Salerno

**TAPPEZZERIA**  
AUTO D'EPOCA & TAPPETI  
Conforme agli originali

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

**R.C. snc** di Renato Cicia & C.

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

• Pannellaria • Braccioli  
• Cielo • Capotes  
• Moquette

"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

via delle industrie, 10 - 31010 Cnè di Fonte (TV) - Tel. e Fax 0423 949614  
pec: [rc-ciciasnc@legalmail.it](mailto:rc-ciciasnc@legalmail.it) - [info@rc-cicia.com](mailto:info@rc-cicia.com) - [www.rc-cicia.com](http://www.rc-cicia.com)

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

**Lambretta**

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

[www.tuttolambretta.it](http://www.tuttolambretta.it)  
info@tuttolambretta.it | giancarlovallova@tuttolambretta.it  
tel +39. 0522 271 321 fax +39. 0522 231 882

oltre 28.000 articoli per la tua Lambretta

Magazzino ricambi estero spare parts services and restore | via Casorati, 34 - Reggio Emilia  
Magazzino e ufficio spedizioni | via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia

**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.** Gommioni, supporti, mollette, cuffie, giunti, tubi freno, boccole, ecc... per tutte le Alfa Romeo dal 1950 in poi.

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

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

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

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

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

**Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com.** Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi; Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Mattia - Auto d'epoca italiana e straniere - appl. in 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 - giancarlovallova@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

poca dal '20 al '70 (su mozzoni 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 disponibilità 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 replique dal '50 in poi.

**Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoricambi@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 incol-

laggio - Magazzino ricambi parti frenanti - Frizioni sinterizzate - Officina riparazioni - Esperienza ultratrentennale.

**Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com.**

Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, cilindretti, dischi freno, servofreni e tubi per impianti Girling, Dunlop e Ate per tutte le Alfa Romeo dalla 1900 alla 75 anche solo kits di revisione qualità, pastiglie freno originali Alfa Romeo, kit frizione completi, pompe frizione e cilindretti ripetitori.  
**Formula Vintage - PO - Tel : 338 8520140 - www.formulavintage.it - info@formulavintage.it.** Ampia disponibilità di pompe, cilindretti, tubi, pasticche, dischi, kit revisione pompe e servofreno, per vetture Lancia dall'Aurelia alla Fulvia.

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

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

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

# Porsche 356

## TANNER

**Offriamo:**

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

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

**catawiki**

Vendi sul sito online leader in Europa per le moto d'epoca

VENDETE@CATAWIKI.IT

**Davide Marelli**  
Esperto di moto e scooter d'epoca

# METALFLASH

## RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE

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

Preventivi online: [enniopesce74@gmail.com](mailto:enniopesce74@gmail.com) - Via E. Barone 11, 31030 - Dosson di casier (TV) - Tel.: 0422/633301 - cell.: 328 6744153

## MAGNETISTA PER HOBBY

CONSULENZA TECNICA GRATUITA



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

**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, rettificazione dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

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

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

**Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com.** Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola, Alfa Matta - Auto d'epoca italiana e straniere - appl. 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 - gionnic2003@libero.it -** Ampia disponibilità di gruppi frizione completi e particolari per Fiat, Alfa e Lancia anni 1950-1970.  
**M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it.**

Disponiamo parti frizione tutte le vetture Lancia d'epoca.

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

**Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com.** Ricambi e accessori per: Jeep dal '42 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta, Auto d'epoca italiana e straniere, appl. 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 Agugini Sas - MB - 02 / 96320107 - www.aguginis.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 iscrizioni auto e moto d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficoltà - Revisioni veicoli ante anni '60.

### 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.

## Galvanica

PARTENOPEA

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

**METODO TRADIZIONALE**  
**ALTA PROFESSIONALITÀ**

[www.galvanicapartenopea.com](http://www.galvanicapartenopea.com)  
[info@galvanicapartenopea.com](mailto:info@galvanicapartenopea.com)

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



**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 - 333 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 - casarinrolando@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 disponibilità di fari, fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc., Per auto nazionali dal '50 - '80.

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

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

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

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

**Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch.** Materiale vario e di vari marchi quali: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, bloccetti 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, Ballila, inoltre disponiamo di una vasta gamma di ricambi Topolino.

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

**Negro Ricambi**  
Ricambi e accessori per scooter d'epoca



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

[www.negroricambi.com](http://www.negroricambi.com) [info@negroricambi.com](mailto:info@negroricambi.com)

**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](mailto:commerciale@cromaturabon.com) - [www.cromaturabon.com](http://www.cromaturabon.com)

**RESTAURO CROMATURA DI AUTO E MOTO D'EPOCA**  
Pulitura, sabbatura, lucidatura, ramatura, nichelatura lucida/opaca, cromatura bianca, cromatura nera.



**Felice Service**

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



**RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI**

Prezzi senza confronto!!!

Quality Service

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

**Chiamateci o scrivetece per un preventivo**



**Il Lamierista di Trevisi**

Restauratori Automobili d'Epoca



Prototipisti e battilastra - Restauratori esperti nelle fasi di lastratura e assemblaggio delle vostre automobili storiche e sportive - Produzione artigianale di ogni tipo di lamiera in alluminio, ferro e ottone - Costruzione a mano di qualsiasi paraurto con ramatura e cromatura.

Si eseguono lavorazioni solo su auto di una certa valenza collezionistica

Via Papa Giovanni XXIII, 3/E - 41100 Modena - Tel./Fax 059 254457 - cell. 347 7735011  
[trevisifabrizio@gmail.com](mailto:trevisifabrizio@gmail.com) - [www.illamierista.it](http://www.illamierista.it)

# ITALIAN CLASSIC TIRE

PNEUMATICI DI QUALITÀ PER MOTO D'EPOCA

vendita pneumatici, cerchi e raggi  
servizio di montaggio  
restauro ruote  
spedizione in 24h



**WWW.ITALIANCLASSICTIRE.COM**

servizio clienti anche whatsapp 334 7532806  
italianclassictire@gmail.com

RIGATO

SCOLPITO

CORD



## 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-jetronic.com.** Revisione iniezioni K e KE jetronic.

## 25. INGRANAGGI

**INGRANAGGI PRINA - BI - TEL. 348 169 9960 - info@ingranaggiprina.it - www.ingranaggiprina.it.** Cambi ravvicinati - Copie coniche - Differenziali autobloccanti - Scatole guida dirette - Serniassi 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 Tracção Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222.** Ogni ricambio per ogni modello Citroën Tracção Avant dal 1934 al 1957.

**Classica by Olmi - PT - tel/fax 057 3544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it.** Restauro e rifacimento di interni per auto storiche italiane ed estere, rifacimento di selleria, sotto celo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori disponibili), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; mate-

riali 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, similpelle 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.** Disponibilità di pannellaria, 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 seche,

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. Crusotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

## 27. KIT DI ELABORAZIONE

**TUTTO LAMBRETTA - RE - tel. 0522 271321 - info@tuttolambretta.it - www.tuttolambretta.it.** Disponiamo di kit di elaborazione STRATOS per tutti i modelli carenati di Lambretta dal 1958 al 1970: nuovi gruppi termici di 185 cc in ghisa (13.5 cavalli), dedicato al gran turismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti 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 accessoriata 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 alluminio di tutte le epoche, costruzione auto/moto/sport/fuoristrada 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, elettrica, carrozzeria, interni, sia per vettura stradale 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.

## SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR E TYPE

FANALERIA	COMPONENTI MOTORE	COMPONENTI RAFFREDDAMENTO	ACCENSIONE ELETTRONICA

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

## SOSPENSIONI Snc

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

### SOSPENSIONI CENTRO FRENI COMPONENTISTICA (anche su misura)

## AUTOSHOOES

Il kit Autoshoes è stato progettato per evitare la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici quando l'auto deve rimanere in garage per un lungo periodo, salvandoli dalla deformazione grazie alla distribuzione del peso dell'auto su un'area d'appoggio maggiore. È un prodotto elegante, sicuro, economico e facile da utilizzare: basta salire con la vettura sulle pedane. Autoshoes è adatto ad autovetture, camper e roulotte.

590 mm  
310 mm

## COVERCAR

CONFEZIONI ANDREA GROUP

CARATTERISTICHE:

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

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

**Casquale Coppola**



**SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA**

**SPORT CARS AND CLASSIC**

**I NOSTRI SERVIZI**

- REVISIONE DI CAMBI AUTOMATICI • VASTO ASSORTIMENTO DI RICAMBI
- MOTORI REVISIONATI ED USATI DI VARIE MARCHE E TIPI
- SI ACQUISTANO AUTO PER RICAMBI E RICAMBI IN BLOCCO

**NOLEGGIO DI AUTO E CAMION PER PRODUZIONI CINEMATOGRAFICHE**

Via Filichito, 31 - 80040 VOLLA (NA) ITALY  
Tel. e Fax +39 081 7732 846 cell. 347 8543 877 - info@coppolaoldtimer.com

**Centro Lariano Fuoristrada**  
di Spinardi Cesare





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

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

**Dragoni**






GTA 1300 '69  
TI SUPER 1600 '63  
1300 VELOCE '60

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

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

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

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

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

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

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

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

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, Bianchi, Aermacchi, Motobi, Beta, Rumi, Motobi Sprint Lasting, Fantic Trial 50 mod. 330, Parilla.

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

**GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it** - Ampia disponibilità 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. ilsorpaso@gmail.com - www.ilsorpasoricambi.com.** Ampia disponibilità di lamierati originali per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

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

**29. MAGNETI**

**Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748.** Rifacimento, magneti e bobine auto, moto, scooter, trattori, ciclomotori ecc. Rivolte anche in olio (a richiesta). Magnetisti 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.

**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 -

**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 repli che dal '30 in poi.

**dal 1945**

**M.A.R.A.**  
di Poledro Fabio

**SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA CARROZZERIA E PARTI MOTORE**

C.so Sempione, 82 - 20154 Milano - Tel. (02) 331.17.47 - Fax (02) 331.93.13  
www.mara.it - e-mail: mara@mara.it




**Targhe Storiche**  
Targhe per veri intenditori Srl

Targhe decorative per auto e moto d'epoca  
www.targhestoriche.it

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)  
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986




seguici su facebook



**NEMO SRL** - Tel. 0481 99713 - [info@nemoitalia.com](mailto:info@nemoitalia.com)  
[www.nemoitalia.com](http://www.nemoitalia.com) - [www.permanonitalia.com](http://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.



**Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ**  
**Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - [www.aircooled.it](http://www.aircooled.it) - [plank@aircooled.it](mailto: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](mailto: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](http://www.abarth-andronico.com) - P.IVA: 03581560830**. Ampia disponibilità di motori nazionali sportivi anni '60/'70: Alfa Romeo GTA; Alfa Romeo GT 1300, 1600, 1750, 2000; 695 e 850 Abarth; altri eventualmente su richiesta.

**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](http://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](http://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 - [brgmoss@libero.it](mailto:brgmoss@libero.it)**. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

**Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - [casarinalfa@hotmail.com](mailto: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](http://www.centrolariano-fuoristrada.it) - [clfspinardi@gmail.com](mailto: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](mailto: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 Citroën DS, Traction Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in contropartita.

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

**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.

## Negro Ricambi

Ricambi e accessori  
per scooter d'epoca

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



[www.negroricambi.com](http://www.negroricambi.com) [info@negroricambi.com](mailto:info@negroricambi.com)

**Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - [info@sergioallais.com](mailto:info@sergioallais.com) - [www.sergioallais.com](http://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 - [europaerica@live.it](mailto:europaerica@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](mailto: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](mailto:info@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](mailto:mara@mara.it) - [www.mara.it](http://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](mailto:info@menegattocarservice.com) - [www.menegattocarservice.com](http://www.menegattocarservice.com)**. Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

**Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 57504126 - 349 5101077 - [www.miniandcooper.it](http://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](mailto:motorcar@tin.it) - [www.motorcarvillorba.it](http://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.

## Autofficina A.C.R.

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



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

[www.acr-auto.com](http://www.acr-auto.com)



**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](mailto:autoviganoclassic@gmail.com) - [maestromauri@icloud.com](mailto:maestromauri@icloud.com)

## Elettrauto Franco Srl

di FRANCO RODIGHIERO  
Elettrauto d'altri tempi

36015 SCHIO (VI) - VIA DELLA POTARA, 41 - TEL. OFF. (0445) 526460 - FAX 530052



# 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

## 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

**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 AR61-55-59-1107.

**Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.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 Zaratini (RA) - Tel. 0544 502078.** Oltre 100 ve-

icoli 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 stradale che da competizione.

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

**soricambi.com.** Ampia disponibilità di guarnizioni e particolari in gomma per auto nazionali anni 40 - 70.

**M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it.** Ampia disponibilità di 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.

**Borghini Pneumatici - FE - Tel. 0532 773251 - Fax 0532 774095 - www.borghinepoca.it - borghinipneumatici@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 Auto-shoes 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 autovetture 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.

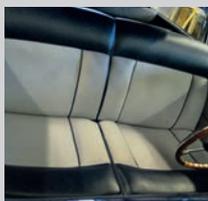


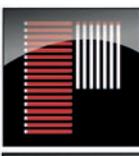
**Mercedes SL Oldtimer**

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



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

Autosprint • Agenzia Autosprint



**SPECIALISTI IN RICAMBI  
JAGUAR**



LAMIERATI



COMPONENTI MOTORE



FRENI



CARROZZERIA

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

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



# PASSIONE 500

tel. 011-4375661 | mail: [info@passione500.it](mailto:info@passione500.it)

Strada Comunale di Bertolla nr. 152 - TORINO

"Specialisti in ricambi & accessori Fiat 500"



visita il nostro negozio online [www.passione500.it](http://www.passione500.it)

**ITALIAN CLASSIC TIRE - FE** - [www.italianclassictire.com](http://www.italianclassictire.com) - [italianclassictire@gmail.com](mailto:italianclassictire@gmail.com) - Tel. 334 7532806 anche whatsapp! Pneumatici di qualità per moto d'epoca, profili originali rigato, scolpito e CORD, prodotti omologati. I consiglieri 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](http://www.mussogomme.it) - [mussogomme@tiscalinet.it](mailto: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](http://www.citroen2cvservice.it). Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per modelli Citroen. 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](http://www.cdritalia.it) - [info@cdritalia.it](mailto:info@cdritalia.it). Costruzione radiatore in rame, ottone e alluminio. Rigeriamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca. Rigeriamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Rigeriamo 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](mailto:info@masolini-radiatori.com) - [www.masoliniradiatori.com](http://www.masoliniradiatori.com) - [www.framcorse.com](http://www.framcorse.com). Costruzioni complete in vari materiali quali: alluminio, rame, ottone, repliche radiatori anche panelati a nido d'ape, restauri. Vendita e costruzione di RADIATORI MOTO IN ALLUMINIO, anche maggiorati e supplementari su misura per team agonistici.

### 41. RADICA

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

### 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 telaiistica 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](http://www.restauroautodepoca.it) - [info@automobilidepoca.com](mailto:info@automobilidepoca.com). Restauro con profonda professionalità automobili d'epoca. Cura ogni particolare fino al raggiungimento della perfezione. Ripristino dell'efficienza dinamica come all'origine. Lavoro attento e particolareggiato. Esperti ebanisti per telaio in legno. Gestione familiare. Prezzi concorrenziali. Specializzati in Porsche, Fiat, Lancia, Alfa, Triumph, MG, Dino 246, Maggiolino.

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

**Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617**. Restauro integrale della meccanica di qualunque autovettura classica o sportiva. Siamo 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](mailto:ballabeniandreateam@libero.it).

## www.brezzisamuele.com

### REPLICHE MARMITTE PER MOTO D'EPOCA



VISITA IL SITO PER ALTRI RICAMBI

cell: +39 347 0822722 - [info@brezzisamuele.com](mailto:info@brezzisamuele.com)

Piva 01901310514 - C.F. BRZSM178R26A390C

Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Citalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923.

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

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

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

**Carrozzeria 2000 - PI** - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - [info@carrozzeria-2000.it](mailto:info@carrozzeria-2000.it) - [www.carrozzeria-2000.it](http://www.carrozzeria-2000.it). Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, massima cura nei mini-

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.

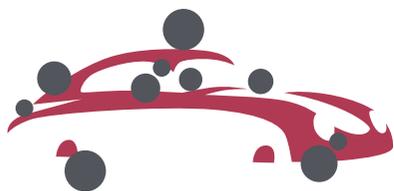
**Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923**. Restauro delle parabole dei fari di qualunque autovettura e motociclo con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; si ottiene una resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

**Centro Lariano Fuoristrada - CO** - Tel. - Fax 031 933663 - [www.centrolarianofuoristrada.it](http://www.centrolarianofuoristrada.it) - [clfs Spinardi@gmail.com](mailto:clfs Spinardi@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](mailto:info@lambrettapoint.com). Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

**Coppola Pasquale - Volla - NA** - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - [coppolaoldtimer@alice.it](mailto:coppolaoldtimer@alice.it). Restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, inoltre trattamenti anticorrosivi.

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](mailto:PLANK@AIRCOOLED.IT)

[WWW.AIRCOOLED.IT](http://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](mailto:maggiolinogarage@gmail.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

# RESTAURO-CARBURATORI



WEBER  
SOLEX  
DELLORTO  
SU  
STROMBERG  
ZENITH



WWW.CARBURATORIGERMANI.COM

Via Papini 9/A - 43036 Fidenza (PR) tel. 0524 525616 - cell. 335 6621130

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

**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 - Tagliando, 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 rettificatura, finitura a pezzi e revisione completa motore.

**Dragoni - MI - Tel. 338 9369456.** Restauri totali e parziali di auto d'epoca - Specializzati Alfa Romeo e americane anni 1950 - 1960.  
**FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade-**

**Casciana Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauro.it.** Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito per ulteriori informazioni.

**FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 -** Ampia disponibilità ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.  
**F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morolliirebecca36@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 il restauro, la riparazione, la messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

**Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 575 04126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it.** Per tutti i modelli di Mini offriamo servizio di assistenza meccanica; preparazioni sportive e racing; ampia disponibilità di ricambi.

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

**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 rettificatura, finitura a pezzi e revisione completa motore.

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

### 44. RIVISTE, LIBRI

**Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro.balestra@interfree.it.** Disponibili molte riviste nazionali e internazionali, libri e pubblicazioni anche fuori commercio, archivi fotografici, deplanistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.

**Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it.** Comprando riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, Quattro Ruote, 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: Quattro ruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana.

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

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

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

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

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

<b>COMPONENTI MOTORE</b>	<b>COMPONENTI SPINTEROGENO E ACCENSIONE</b>	<b>PARTI ELETTRICHE</b>	<b>RICAMBI CARBURATORI E ALIMENTAZIONE</b>
--------------------------	---	-------------------------	--

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

## ROLANDO FRANCESCO CASARIN

### HOBBISTA SCAMBISTA - RICAMBI ALFA ROMEO STORICHE DALLA 1900 IN POI

ALBERI A CAMME, BRACCI e BRACCETTI, BRONZINE DI BANCO e BIELLA, BULBI TEMPERATURA e PRESSIONE ACQUA/OLIO, COPPIE CONICHE 8/41 - 9/41 - 10/41 - 10/43, CUSCINETTI, DEVIO LUCI, DINAMO e REVISIONI, FARI e FANALI, FRIZIONI, GALLEGGIANTI BENZINA, IDROSTOP, MASCHERINE, MINUTERIE VARIE, MOTORINI AVVIAMENTO e REVISIONI, POMPE ACQUA e KIT REVISIONE, POMPE BENZINA, POMPE FRENI e REVISIONI, PULEGGE, SEMIASSI, SERIE GUARNIZIONI MOTORE, STEMMI, SILENTBLOCKS, SPINTEROGENO, VALVOLE MOTORE, VENTOLE, ETC. AUTOMOBILIA, MANUALI, CARATTERISTICHE TECNICHE ED INFORMATIVI ALFA ROMEO.

MILANO - Tel.: 329 3556248 - 338 5848138  
casarin@alfahotmail.com

## 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 - sassi@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  
335/686718 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.



# Dinopoint

BERGAMO

www.dinopoint.it

Vendita auto, visita il nostro sito

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



Raduni ufficiali  
www.dinoitalia.com

Specializzati in auto  
con motore Dino V6

Ricambi originali e repliche



Carrozzeria / Banco dima



Auto in vendita



Banco prova motori

Tappezzeria



#### 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; argentine; 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 tutte le autovetture storiche, sportive e speciali, si effettuano saldature dei monoblocchi e delle testate in ghisa e alluminio con relativa rettifica, finitura a pezzi. Inoltre siamo in grado di eseguire la revisione completa di tutto il 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.** Si eseguono 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 disponibilità di rivestimenti, anche su misura, per selle di motocicli nazionali.

#### 48. SELLERIA, TESSUTI

**Autotappezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel. fax 035300089 - www.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.it.** Equipe molto esperta e competente per rifacimento e riparazione di interni per auto storiche con materiali: tessuti, moquette, tela capote, vipla, skai etc... conformi all'omologazione ASI. Consulenza per vetture PORSCHE. Realizzazioni d'interni per auto attuali.

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

**Classica by Olmi - PT - tel/fax 0573 544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it.** Restauro/rifacimento di interni per auto storiche italiane/esterne, di selleria, sotto cielo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali omolog. ASI, orig. per vetture italiane e estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in Italy per le medesime.

**Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com - www.covercar.com.** Oltre 3.000 modelli di copriauto per moltissimi brand quali: 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, Trac-tion Avant e SM.

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

**GBAUTO500 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571.** Tessuti originali per tutti i tipi di auto d'epoca dalla mitica Fiat 500 alla Topolino, Alfa, Balilla, Volkswagen, ecc., Kit pronti da montare tappeti su misura in moquette per tutti i tipi di auto classiche e moderne da noi troverete qualità e assistenza.

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

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

**RC 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.manualiuto.com e oggetti originali in vendita, in grado di arricchire la collezione degli appassionati di auto e moto d'epoca.

### VESPATRONIC per VESPA

Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W ET3, V50-90, PV125, PKS, PK-XL, PX, TS, GT, GTR, SPRINT VELOCE, SUPER, GL, VNB, VBB, GS160, SS180, RALLY 200, T5, GS150, FARBASSO VN 1/2, VN1, VN2, 15T, V30T, V33T, 125 UIT, ACMA.



### Lambretta.it

Elaborazioni, Cilindri in Alluminio-Nicasil  
**MONZA - SUPERMONZA**  
**IMOLA - SUPERIMOLA**  
**MUGELLO 186 - 200 - 225**  
**Bicilindrico**  
**TARGA TWIN 250**  
**Monocilindrico**  
**MISANO 186 - 200 - 225**

### VARITRONIC per Lambretta

Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W. Per Li/TV/SX, DL, Junior 50-125, Lui 50-75, D/LD 125 e 150.



LAMBRETTA.IT di TINO SACCHI - Tutti i ricambi per tutte le Lambrette - 02 90631759 - 335 5444929



## TURI GIUSEPPE

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

### Ricambi ed accessori per:

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

# GIORDANO NICOLA

Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilit  di modanature, maniglie, ghiera, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafanghi, cofani, fondi, lamierati vari, ecc.



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

**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   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,   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 - contat@casadelcontachilometri.it** 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 disponibilit  di articoli a magazzino.

**FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186067** - Ampia disponibilit  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 disponibilit  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.



revisione iniezioni  
K e KE Jetronic

**www.revisionejetronic.com**

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



## 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](http://www.saurosquerzanti.it)

[info@saurosquerzanti.it](mailto:info@saurosquerzanti.it)

Via La Cascina 3/ D - Malalbergo (BO) - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147



### 52. TRASPORTI

**Tognoni Autotrasporti - Sarzana - SP - tel. 0187 693555 - fax 0187 694032** **www.tognoniautotrasporti.it.** Tariffe concorrenziali per trasporto di auto classiche, sportive, speciali e attuali su carrozzoni nel Nord e Centro Italia con partenze sempre dalla nostra sede. Preventivi self-service sul sito [www.tognoniautotrasporti.it](http://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 qualit .

**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 professionalit  nel rispetto di ogni minimo dettaglio. Esperienza di oltre mezzo secolo.

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

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

## RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



*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.virginio Brambilla.it](http://www.virginio Brambilla.it)  
[info@virginio Brambilla.it](mailto:info@virginio Brambilla.it)



## Ricambi Rolls Royce - Bentley nuovi e ricondizionati

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

### ROBERTO MENEGATTO

Vendita e restauro auto d'epoca classiche e sportive  
Ricambi e officina specializzata Rolls Royce, Bentley, auto inglesi, Ferrari e Porsche

Consulenza specialistica su appuntamento

Viale Guidoni 79/81 - 50127 Firenze Tel. 055/4378026 - Cell. 335/7362007  
[info@menegattocarservice.com](mailto: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](mailto:info@innocentistore.com) [www.innocentistore.com](http://www.innocentistore.com) WA (0039)3349562365

# Lambretta Point

P.I.V.A. 0151-8510589

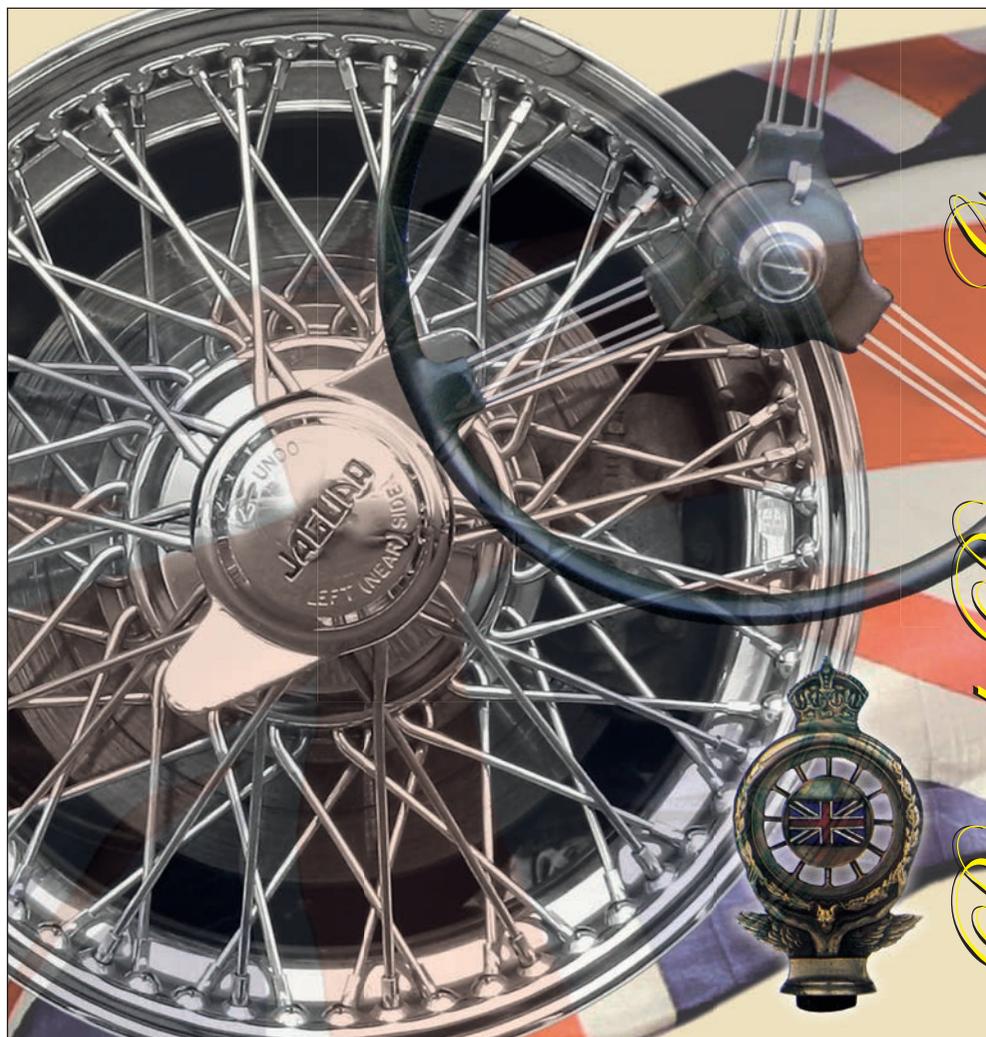
Vasta gamma Ricambi - Accessori - Elaborazioni - Manuali - Libri - Gadgets  
Assistenza tecnica - Preventivi - Spedizioni rapide

Una piccola selezione di novit  ed articoli disponibili su ordinazione:

Messa in moto a stappo Lambretta E	-su richiesta-	€ 420,00
Contakm completo con fusione e rinvio Lambretta D - LD 125cc. - C - LC	-su richiesta-	€ 200,00
Fregi cromati cofani Lambretta LD tutte le versioni	-su richiesta-	€ 60,00
Sella anteriore in pelle completa Lambretta A(m) prima serie	-su richiesta-	€ 240,00
Contakm rettangolare Lambretta LD '57	-su richiesta-	€ 50,00
Portaruota meccanismo scorrevole Lambretta LD '57 nichelato € 80,00 cromato	-su richiesta-	€ 110,00
Sella completa bicolore Lambretta J50cc. Special	-su richiesta-	€ 200,00
Portaruota Lambretta TV prima serie	-su richiesta-	€ 70,00
Pedane passeggero Lambrett A - B complete con gomma	-su richiesta-	€ 130,00
Sella lunga completa Lambretta TV prima serie	-su richiesta-	€ 280,00

[www.lambrettapoint.com](http://www.lambrettapoint.com)

Via degli Olivetani, 36 - 44124 - Ferrara tel./fax 0532 62814 E-mail: [info@lambrettapoint.com](mailto:info@lambrettapoint.com)



*British Racing Green*



*Triumph*

*MG*

*Austin Healey*

*Jaguar*

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493  
[www.brgspares.it](http://www.brgspares.it) - [brgmoss@libero.it](mailto:brgmoss@libero.it)



**DAL 1961 ABBIAMO  
 A CUORE I VOSTRI RADIATORI**



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



OFFICIAL PARTNER

**KESSEL**

CDR ITALIA - Via Pistoiese 763/L - 59100 Prato - Tel: +39 0574 620817 - [info@cdritalia.it](mailto:info@cdritalia.it) - [www.cdritalia.it](http://www.cdritalia.it)

**PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORIE AI SEGNALATORI CHE CI FANNO**

**SOLO DAI NUMERI 1 DEL SETTORE TUTTA LA PIÙ AMPIA DISPONIBILITÀ**



**FICHE CSAI RARA E IMPORTANTE**  
**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**



**SUPERPREZZO SOLO DA SILVAUTO**  
**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**  
**€ 310.000**



**PERFETTA**  
**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**



**SUPERCONDIZIONI**  
**ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR TIPO 105.30**, 03/1973, targhe (TV 26...) originali dell'epoca.  
**RARISSIMO E SPORTIVISSIMO ABBINAMENTO CROMATICO**  
**€ 27.500**



**RARA SUPERCONSERVATA**  
**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**



**ULTRA ECCELSA**  
**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**



**SUPER RESTAURO MANIACALE**  
**ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 "BOLLINO ORO"** 1ª SERIE, 08/1965, Targhe (BG 12...) e documenti originali dell'epoca. **DISPONIBILE CERTIFICATO ALFA ROMEO ATTESTANTE LA PRODUZIONE E L'ORIGINALITÀ DELLA VETTURA - RESTAURO MANIACALE COMPLETO - DECAPATA AD ACQUA**  
**INTONSA**  
**€ 37.000**



**UNIPROPRIOARIO ECCELSA**  
**ALFA ROMEO ALFASUD 901.A 1ª SERIE**, 12/1973, targhe (BG 34...), vettura perfettamente conservata, disponibile book service completo.  
**€ 11.500**



**SUPERCONSERVATA**  
**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**



**SUPERPREZZO SUPERCONDIZIONI**  
**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**



**SUPER RESTAURO \*\*\*\*\***  
**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**



**SUPERPREZZO SUPERCONDIZIONI**  
**ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE COUPE 1ª SERIE TIPO 105.44 - PEDALIERA BASSA**, 02/1969, Targhe (NA R5), perfette condizioni.  
**RESTAURO TOTALE**  
**€ 46.500**



**PRIMA SERIE SUPERPREZZO**  
**TRIUMPH TR 3 A SPORT "BOCCA STRETTA"**, 06/1957, iscricabile MILLE MIGLIA, iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica.  
**RESTAURO MANIACALE ALTAMENTE PROFESSIONALE**  
**€ 45.000**



**SUPERPREZZO SUPERCONDIZIONI**  
**AUSTIN HEALEY 100 (100/4) BN1 1ª SERIE 3 MARCE + OVERDRIVE**, 03/1954, iscricabile MILLE MIGLIA, omologata ASI 3ª GRADO TARGA ORO ai massimi livelli - OMOLOGATA CSAI con tessera di regolarità e targa con identificativo.  
**RESTAURO MANIACALE ALTAMENTE PROFESSIONALE**  
**€ 69.500**



**PRIMA SERIE SUPERPREZZO**  
**MG MGA 1500 1ª SERIE**, 03/1957, ISCRIBIBILE MILLE MIGLIA, ISCRITTA ASI CON CRSC, VERSIONE PRIMA SERIE MOLTO RARA PRODOTTA SOLAMENTE DAL 1955 AL 1957.  
**RESTAURO MANIACALE**  
**€ 30.000**



**SUPERPREZZO**  
**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**  
**€ 10.950**



**RARA SUPERPREZZO**  
**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**  
**€ 13.500**



**PERFETTA**  
**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**



**FULL OPTIONAL**  
**BMW 750i L (PASSO LUNGO) TETTO APRIBILE**, 04/1988, TARGHE (AE...) e DOCUMENTI DEL PERIODO - DISPONIBILI DOPPIE CHIAVI, ISCRITTA ASI CON CRSC - Italiana da sempre.  
**€ 11.000**



**RARA SUPERPREZZO**  
**BMW SERIE 1 M COUPE 3.0 340 CV**, 05/2012, SOLO 6.309 ESEMPLARI PRODOTTI, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE BMW COMPLETA DI LIBRETTO USO E MANUTENZIONE, LIBRETTO SERVICE (TAGLIANDI) CON CRONOLOGIA TAGLIANDI IN RETE BMW.  
**€ 45.000**



**SUPERPREZZO SUPERCONDIZIONI**  
**BMW Z1**, 05/1989, ISCRITTA ASI, Vettura in ottime condizioni, pronta all'uso, regolarmente tagliandata, DISTRIBUZIONE SOSTITUITA DA CIRCA 4.000KM.  
**VEETTURA DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA**  
**€ 47.500**



**MANIACALE**  
**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**



**YOUNGTIMER**  
**FERRARI 360 MODENA F1**, 09/2002, tagliandi eseguiti in FERRARI e timbrati sull'apposito e originale libretto tagliandi - carpetta ferrari in pelle beige perfettamente conservata e completa.  
**€ 77.500**



**DA AVERE**  
**FERRARI 456 GT CAMBIO MANUALE TIPO F116 CL 1ª SERIE**, 01/1994, Interni in tutta pelle Bordeaux.  
**SOLAMENTE 1.534 ESEMPLARI PRODOTTI VETTURA RARA DALLO SPLENDIDO, SPORTIVO ED ELEGANTE ABBINAMENTO CROMATICO**  
**€ 62.000**



**SUPERPREZZO**  
**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**  
**€ 255.000**

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

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

**VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE!**

**DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO**

**DA SILVAUTO PAGHI ANCHE IN BITCOIN**  
**SIAMO SEMPRE ULTRA ALL'AVANGUARDIA!!**



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

## AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO



**FERRARI 308 GTB 1 QUATTROVALVOLE TIPO F106 AB, 01/1984, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI MODELLO 308 GTB 4V F106 AB - RARISSIMO ESEMPLARE - SOLAMENTE 748 ESEMPLARI PRODOTTI.**

**UN SOLO PROPRIETARIO PER OLTRE 30 ANNI**

€ 69.500



**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**

€ 55.000



**FIAT 1400 CABRIOLET TIPO 101 "FIAT OFFICINE LINGOTTO CARROZZERIE SPECIALI", 02/1951, Targhe (PV 03...) e libretto a pagine originali dell'epoca, vettura d'epoca in CONDIZIONI IMMACOLATE DA CONCORSO.**

**OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI**

€ 53.800



**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**

€ 11.300



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

**SOLO 846 ESEMPLARI PRODOTTI TELAIO ANTERIORE TUBOLARE GILCO OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO CON C.R.S.C.**

€ 79.500



**FIAT 126 BIS TIPO 126A43A, 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**

€ 36.000



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

**RESTAURO MANICALE ALTAMENTE PROFESSIONALE**

€ 21.500



**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



**FIAT 130 B 3200 BERLINA CAMBIO AUTOMATICO, 01/1974, ARIA CONDIZIONATA, AUTORADIO AUTOVOX MELODY ELECTRONIC, 5 CERCHI IN LEGA CROMODORA, TARGHE (CO 58...) ORIGINALI DEL PERIODO.**

**VETTURA RARA - PRODOTTA IN CIRCA 9.000 UNITA**

€ 16.000



**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**

€ 325.000



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

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



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

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

€ 16.000



**JAGUAR XJ 6 4.2 1ª SERIE CAMBIO AUTOMATICO, 08/1969, ISCRITTA ASI, TARGHE (TO M8...) e DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA, VETTURA D'EPOCA E DA COLLEZIONE PERFETTA.**

**CROMATURE PERFETTE**

€ 16.000



**OSCA MASERATI 1600 GT ZAGATO - 4 MARCE CON OVERDRIVE, 01/1962, italiana da sempre targhe (GR 13...) e documenti del periodo.**

**ISCRITTA ASI CON CRSC - ULTRA PERFETTA - UNA DELLE SOLE 98 PRODOTTE, LA VARIANTE PIU' RICHIESTA ED AFFASCINANTE "DOPPIA GOBBIA" TRATTATIVA RISERVATA**

€ 26.500



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

**ECCELSA**

€ 26.500



**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**

€ 28.500



**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**

€ 135.000



**PORSCHE 911 993 TURBO COUPE' - Model Year '96, 04/1996, TELAIO WPOZZ292TS372078 - MOTORE TIPO M6460 NR. 61T03744 - CAMBIO G6451 2 005332, Completa di carpetto originale completa di tutti i manuali compreso libretto TAGLIANDI eseguiti in rete ufficiale Porsche.**

**PRODOTTA IN SOLI 4259 ESEMPLARI - DA AVERE**

€ 135.000



# CRISTIANO LUZZAGO



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 ELIGIBILE € 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 ELIGIBILE

[www.cristianoluzzago.it](http://www.cristianoluzzago.it)

Visite solo su appuntamento - tel +39.328.2454909 - Via San Bernardino 67 - 25030 Roncadelle BS



# CRISTIANO LUZZAGO



1948 SALONE DI TORINO  
FIAT 1100 BERLINETTA VIGNALE



1951 ALFA ROMEO 1900 S1  
€ 53.800



1949 CHEVROLET STYLEMASTER  
SPORT COUPE' €19.800



1939 LANCHESTER LA 14 CABRIOLET  
€ 29.800 certificata FIVA



1951 HUDSON SUPER SIX  
STEP-DOWN MONO BILT €49.800



1930 ROLLS ROYCE PHANTOM II  
SPORT TOURER



1935 LANCIA AUGUSTA CABRIOLET  
PININ FARINA omologata ASI  
registro Lancia



1960 LANCIA FLAMINIA COUPE'  
PININFARINA RESTAURATA €39.800



1973 TOP CONDITION  
FERRARI DINO 246 GTS



1992 JAGUAR XJS 5.3 V12 COUPE'  
OMOLOGATA ASI ORO €26.800



1965 ALFA ROMEO GIULIETTA  
SPRINT 5 MARCE € 49.800



1972 ALFA ROMEO MONTREAL



1988 JAGUAR XJSC 5.3 V12  
CABRIOLET € 29.800



1966 JAGUAR MK2 3.400  
RESTAURATA € 29.800



1969 DAIMLER 2500 V8  
SALOON € 16.800



1963 DAIMLER SP 250 DART  
targhe originali ASI oro €49.800



1954 MG TF 1250  
totalmente restaurata € 36.800



1957 MG A 1500 COUPE  
totalmente restaurata € 34.800



2011 MASERATI 4200 cabriolet  
34.000km € 39.800



1989 PORSCHE 964 CABRIOLET C2  
stupenda €62.800



1979 PORSCHE 911.930 3.0 SC  
pronto regolarità sport € 62.800



1988 MARCOS MANTULA 3500V8  
guida italiana € 39.800



1968 DE SANCTIS FORMULA 3  
TELAIO 001



1997 MERCEDES 320 SL € 16.800



1966 MORRIS COOPERS  
originale italiana €36.800

[www.cristianoluzzago.it](http://www.cristianoluzzago.it)

Visite solo su appuntamento - tel +39.328.2454909 - Via San Bernardino 67 - 25030 Roncadelle BS



FARMOBIL FM 700 '63



FERRARI MONDIAL 8



FORD MODEL A TUDOR SEDAN '31



MG MAGNETTE ZA MKI '55



BENTLEY TURBO R ASI '90



JAGUAR XJ6 4.2



MERCEDES 350 SE AUTOMATICA '74 ASI



MERCEDES 350 SE MANUALE



MERCEDES 300 E 4 MATIC 4X4 FULL OPTIONAL



MERCEDES 250 SE COUPÈ '66



MERCEDES 560 SEC GPL



MERCEDES 560 SL AMERICA



MERCEDES 350 SL



MERCEDES 320 SL



MERCEDES SL 300-24



FIAT 1200 CABRIOLET PININFARINA



FIAT 124 SPIDER 1.4 PRIMA SERIE



CADILLAC FLEETWOOD BROUGHAM LIMO, '74, ASI



FIAT COUPÈ 2.0i.e 20V ASI '96



LANCIA FULVIA 1.3S COUPÈ



LANCIA FULVIA 2C '65



LANCIA THEMA 8.32 FERRARI



ALFA ROMEO 75 1.6 i.e SOLO 31.000 KM



FIAT 500L '68



FIAT 500 REPLICA ABARTH 40CV



FIAT 600 D '64



FIAT 600 D



FIAT 1100 SPECIAL SOLO 40.000 KM



FIAT 127 900 SUPER SOLO 38.000 KM



RENAULT R4 TI MOTORE NUOVO



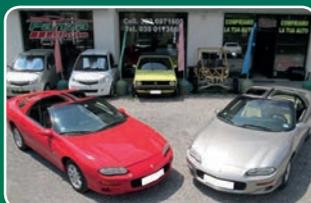
RENAULT R5 1.1 TL



AUDI 80 1.8E QUATTRO 4X4



DODGE RAM VANDAY DISCOVERY



CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 T-TOP AUTOMATICA



HARLEY DAVIDSON HERITAGE SOFTAIL FLSTC



YAMAHA XT600 TENERÈ 34L '83



MOTO GUZZI LODOLA & ZIGOLO RESTAURATI

# 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](mailto:p.grimaldi@grimaldiauto.it) / [www.grimaldiauto.it](http://www.grimaldiauto.it)



GUARDA IL VIDEO  
DELL'AUTO CHE TI PIACE

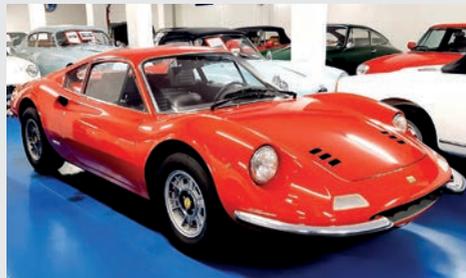


Acquistiamo ovunque con Pagamento e Passaggio IMMEDIATO auto d'epoca, usate, supercar, e intere collezioni.



**LANCIA AURELIA B20S GT**, interni tessuto/pelle ORIGINALI di nascita con ancora il profumo della qualità LANCIA.

**IMMATRICOLATA 1959 TARGA ROMA HA 62 ANNI!**



**FERRARI DINO 246 GT**, <sup>000</sup>RESTAURO TOTALE eseguito dalla Concessionaria Ferrari Sauro<sup>000</sup>, 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**



**ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3** <sup>000</sup>750D PASSO CORTO<sup>000</sup>, IMM.1958, colore CELESTE.

**TARGA RAVENNA HA 63 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 1.000 STRADALE**, ASI, Italiana da sempre, completamente matching numbers. ORIGINALE AL 100%.

**MARZO 1963 HA 58 ANNI!**



**PORSCHE 912 1.6** <sup>000</sup>RESTAURATA DA NOI<sup>000</sup>, verde irlanda, MOTORE INTEGRALMENTE RESTAURATO DA RODARE DA PERSONALE SPECIALIZZATO IN PORSCHE CLASSIC, certificato PORSCHE MATCHING NUMBERS!

**GENNAIO 1968 HA 53 ANNI!  
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



**FERRARI 348 TB** <sup>000</sup>ASI<sup>000</sup>, UNICO PROPRIETARIO, SOLO 20.400 KM. AUTO DA COLLEZIONE.

**ANNO 1992!**



**ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1.6**, IMM.1962, <sup>000</sup>RESTAURO INTEGRALE FATTO DA NOI - INTEGRALMENTE DOCUMENTATO<sup>000</sup> ITALIANA DA SEMPRE.

**TARGA MILANO HA 59 ANNI!  
CERTIFICATO ALFA ROMEO HERITAGE**



**LANCIA FULVIA RALLY 1.3**, GENNAIO 1968 con PORTE E COFANI IN PERALUMANN, PRECEDENTE PROPRIETARIO da 30 anni.

**TARGA TORINO HA 53 ANNI!**



**ABARTH 595**, ITALIANA da SEMPRE, esemplare unico.

**IMM. 1969 HA 52 ANNI!  
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**



**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!**

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



**ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 ANNO 1957** <sup>000</sup>750D PASSO CORTO<sup>000</sup>, COLORE BIANCO, MATCHING NUMBERS, PERFETTO STATO SIA DI CARROZZERIA CHE DI MOTORE. INTERNI SUPERLATIVI.

**TARGA COMO HA 64 ANNI!**



**HONDA NX 650 DOMINATOR** "IMPECABILE" completamente originale, targa Pavia, unico proprietario fino a ottobre 2020, 38.000km, avviamento elettrico.

**IMMATRICOLATA 1995 HA 26 ANNI!**



**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!**



**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!**



**ALFA ROMEO BRERA SPIDER 3.200 Q4**, con CAMBIO MANUALE, <sup>000</sup>UNICO PROPRIETARIO<sup>000</sup>, FULL BOOK SERVICE<sup>000</sup>, ROSSA, ITALIANISSIMA.

**LUGLIO 2006!**



**PORSCHE 993 CARRERA 4S 3.800cc**, <sup>000</sup>300 CAVALLI ORIGINALI A LIBRETTO<sup>000</sup>, 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**



**ALFA ROMEO GT <sup>000</sup>duepuntozero<sup>000</sup> "PRONTO PISTA"**, motore 00512, book con tutte le modifiche tecniche, ROLL BAR omologato, sedili con cinture a 4 punti, monoposto, passaporto, quasi 180cv.

**AGOSTO 1971  
COMPIE FINALMENTE 50 ANNI!**



**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**



**ABARTH 124 SPIDER STRADALE**, IMM.1975, MATCHING NUMBER, ASI ORO, COMPLETA DI BOOK SERVICE.

**TARGA MILANO HA 46 ANNI!  
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



**RANGE ROVER SPORT 5.000cc V8**, benzina SUPERCHARGED 510hp, \*UNICO PROPRIETARIO\*\* BOOK SERVICE, tutto tagliando<sup>000</sup>, ITALIANA DA SEMPRE, SOLO 85.000 KM DA NUOVA.

**IMMATRICOLATA 2012!  
INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI**

Tutte le nostre auto d'epoca su [www.grimaldiauto.it](http://www.grimaldiauto.it)



**Porsche 911 2.4 T targa**, bianco avorio, 1973, 140cv, compl. originale, motore, cambio e lamierati. **Tratt. riservata**



**Mercedes 190 SL**, anno 1959, targa oro A.S.I., auto italiana, perfetta. **Trattativa riservata**



**Alfa Romeo Giulietta Turbo Delta**, 1989 (immatricolata), libretto e targhe originali. **€ 3800,00**



**Land Rover prima serie**, autovettura rara, anno 1957, da restauro totale. **Trattativa riservata**



**Volkswagen Maggiolino 1200 cc**, anno 1963, italiana da sempre, sanissima, motore e cambio di primo impianto. **€ 10000,00**



**Mercedes 200T Benzina**, 1983, 109 cv, aria condizionata, 5 marce, motore compl. rifatto e abbellimento estetico. **Trattativa riservata**



**Volkswagen Pescaccia 1500 cc**, anno 1971, motore di primo impianto con webasto originale, perfettamente funzionante. **Trattativa riservata**



**Volkswagen Maggiolino 1100cc**, due vetrini Eccezionale Ritrovamento!!!, 1951, motore, interni e cambio orig. funzionanti, uniproprietario, sana di fondi ecc... TARGA ORIGINALE. Unica ed importantissima in questa condizioni! **Trattativa riservata**



**RENAULT Clio 3000 V6 Phase 1**, 2003, colore grigio, km 73908, numerata 894. Sicuro investimento per rarità e per tipologia di auto. Da targare provenienza Germania. **€ 53500,00**



**RENAULT Clio 3000 V6 Phase 2**, 2005, costruite solo 1304 questa è la n° 1260, solo 9 di colore nero, tagliandata in Renault a 26746 km, ora km 29355. Fantastica in tutto!! **€ 68500,00**



**Porsche 356 A T2** Anno 1958 che dire semplicemente piacevolmente Bellissima!!!! **Trattativa riservata**

# COLLEZIONISTA PRIVATO VENDE

STEFANO: +39 335 398710 e-mail: pescheriestefanoecsr@gmail.com



**FIAT 126 del 1988** Fuoriserie - carrozzeria Gavello Torino - PERFETTE condizioni.



**FIAT 1100 103 ETV del 1957** - Omologata ASI - OTTIMAMENTE marciante - Restauro anni 80



**CROSLY HOTSHOT SUPERSPORT BARCHETTA**, 1950, RARISSIMA, Omolog. ASI - Vincitrice circuito Sebring.



**FIAT 128 RALLY del 1972** - UNICO proprietario - Interni CONSERVATI - targhe e doc. ORIGINALI **€ 17.500**



**FIAT 1500 6 CILINDRI del 1937** - Omologata ASI - Targhe e doc. ORIGINALI



**FIAT 1100/103 D FAMILIARE del 1960** - Targhe e doc. ORIGINALI - interni CONSERVATI **€ 12.500**



**FIAT 500 GIARDINIERA del 1949** - 21 censite - 15 Marcianti - restauro TOTALE carrozzeria e meccanica.



**FIAT 1200 GRANLUCE del 1959** - 1 serie - 15 unità - targhe e doc. ORIGINALI - Interni Sky **€ 17.500**



**FIAT 500 C GIARDINIERA**, del 1951 - cerchi FERGAT - Legni ORIGINALI.



Tutta la collezione  
di oltre 200 auto  
sul sito  
[www.luzzago.com](http://www.luzzago.com)



PRIMI IN ITALIA DAL 1975

Vendita / Permute  
Servizio  
di Conto Vendita  
e Intermediazione



1953 JAGUAR XK 120 FHC LHD 3.4L  
- OMOL. ASI ORO



1955 JAGUAR XK 140 FHC



1969 MG C ROADSTER



1964 MERCEDES 220 SEB COUPE'



1963 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER  
S3 - TARGHE NERE



1967 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT  
VELOCE 1600



1957 FIAT 1100/103 TVE - TARGHE  
NERE OMOL.ASI ORO



1972 FIAT 128 RALLY - TARGHE  
NERE OMOL.ASI ORO



1964 FIAT 600 D MULTIPLA -  
TARGHE NERE



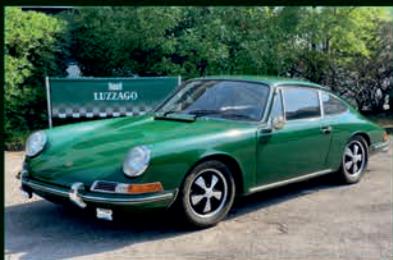
1957 RENAULT 4CV  
MILLE MIGLIA 2009 - FIVA



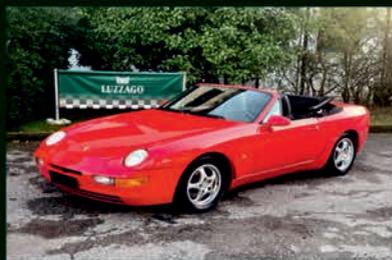
1967 INNOCENTI MINI COOPER MK1  
- TARGHE NERE



1969 VOLKSWAGEN-PORSCHE  
914/4 1700



1968 PORSCHE 2000 S COUPE' -  
TARGHE NERE



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](http://www.luzzago.com) / [info@luzzago.com](mailto:info@luzzago.com)

# Autostandar

Corso Trieste 96 - Moncalieri (To) - Tel. 3271731985 [www.autostandar.it](http://www.autostandar.it)



MGA - SPLENDIDA - RARITÀ - PERFETTA



CHRYSLER CROSS FIRE CABRIO - 2.3 - 2005



MITSUBISHI 3.0 - BITURBO - 98.000 KM



Maggione 1.2 - 1978 - Km. 75.527



MERCEDES 200E - KM 207.000



PORSCHE BOXER 2.5 - 72.000 KM.

ESAMINIAMO VOSTRA PERMUTA - ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA - MASSIME VALUTAZIONI



## LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO  
Auto d'epoca, moto e non solo

Roncade - Treviso

tel.: 339 8959948

e-mail: [livioolivotto@virgilio.it](mailto:livioolivotto@virgilio.it)

[www.livioolivotto.com](http://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 Alfesud 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.



Classic & Sports Cars since 1987

**VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.COMM.IT**



**ALFA ROMEO  
GIULIA 1300 TI - 1970**  
15.000 €



**ALFA ROMEO GIULIETTA  
SPIDER VELOCE - 1959**  
95.000 €



**ALFA ROMEO SPIDER 1300  
JUNIOR II SERIE - 1976**  
20.000 €



**ALFA ROMEO  
SPIDER 2.0 III SERIE - 1985**  
15.500 €



**CITROEN TRACTION  
AVANT 11B - 1952**  
15.000 €



**FIAT 1400  
CAMIONCINO - 1951**  
15.000 €



**FIAT 124 SPIDER  
2.0 AMERICA - 1979**  
18.500 €



**FIAT 124 SPIDER  
2.0 IE AMERICA - 1980**  
18.500 €



**FIAT 2300  
BERLINA - 1961**  
21.500 €



**FIAT/SIMCA  
5 FURGONETTE - 1940**  
22.500 €



**FIAT 500 C  
CAMIONCINO - 1951**  
14.000 €



**FIAT 850 SPORT  
SPIDER II SERIE - 1972**  
17.500 €



**LANCIA  
FLAVIA COUPÉ 1.8 - 1963**  
22.500 €



**LANCIA FLAVIA  
2000 COUPÉ HF - 1973**  
28.000 €



**LANCIA FULVIA COUPÉ  
1.2 "LEVA LUNGA" - 1967**  
18.500 €



**LANCIA FULVIA COUPÉ  
1600 HF LUSSO - 1973**  
40.000 €



**MERCEDES 230 SL  
PAGODA - 1965**  
68.000 €



**MORGAN 4/4  
1600 4 SEATER - 1978**  
26.500 €

**City Motors - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - Via Maria Bricca, 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia  
Tel. (+39) 011.968.26.55 r.a. - www.citymotors.comm.it - e-mail: citymotors@comm.it**

# NERVESAUTO

**www.nervesauto.com**

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



**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, 1972, 4 posti, 1.290cc, capote, targhe nere AN, iscritta all'ASI con CRS, revisionata.**



**Alfa Romeo Giulia GT 1.3 Scalino, 1967, motore AR 0530 1.300cc 4 cilindri, gommata a nuovo, con CRS, video al nostro sito internet.**



**Austin-Healey BN4 100/6, 1957, 2.600cc, overdrive, guida a sinistra, con raggi, capote e finestrini, 2+2 posti, video su richiesta.**



**Fiat 500 A Topolino balestra lunga, 1938, motore originale, eleggibile alla Mille Miglia.**



**Renault 4CV, 1952, riverniciata, interni come nuovi, eleggibile alla Mille Miglia.**



**Morgan 4/4, 1985, 1600cc, 4 posti, con capote e finestrini laterali, lavori documentati da foto, video al sito.**



**JBA Falcon Sport 2000, 1974, 2 posti, con capote e finestrini, raggi, portapacchi, targata, omol. ASI oro, revisionata.**



**MGB Roadster, 1973, 1800cc, guida a sx, video al nostro sito, con capote, raggi, portapacchi, Motolita.**



**Morris Minor, 1958, guida a sinistra, targhe Roma, revisionata, video al nostro sito.**



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



**Triumph TR4, 1962, motore 2.138cc, con surrey top, targata ed omol. ASI targa oro, video al nostro sito.**

# 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

## venosta®

GARAGE  
di Carlo Giovanni Venosta

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



Più informazioni sul sito [www.venostagarage.com](http://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, vet-  
tura restaurata.

€ 69.000



**Porsche 996 Carrera 4 cabriolet mk1**,  
anno 2001, solo 57.000 km certificati,  
ASI, tutta originale, hard top.

€ 39.500



**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 944 s2 cabriolet**, anno 1991,  
km 74.000.

€ 27.500



**112 Abarth 2° serie**, anno 1973,  
perfettamente restaurata, targhe  
originali.

€ 19.900



**Mercedes 500 SL** anno 1985 Euro-  
pea blu capotte blu, interni beige,  
con hard top, meravigliosa.

€ 44.000



**Fiat 124 spider 1.600**, anno 1971,  
bs1 perfettamente restaurata, tar-  
ghe nere.

€ 28.000

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - [carlojovanni@venostagarage.it](mailto:carlojovanni@venostagarage.it)



# EPOCASTORE



## Disponiamo di ricambi

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

AUTO • MOTO • RICAMBI • VINTAGE • RARITÀ - **ESPOSIZIONE E VENDITA**



Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Pontevecchio (Brescia) - Tel. 0309306788  
Paolo 335 1675138 - Carlo 335 6064508 - Aldo 339 4779464

# By Mont

di Luigi Montani



**Restauri conservativi  
in pelle per auto d'epoca e moderne**



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



**Bymont**

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



## ERACLE

art. 650

### COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza

Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio

Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338  
www.colomboarchgiorgio.it

# Cicognani



Guarnizioni e tappeti in gomma



**Guarnizioni e tappeti in gomma  
per auto dal 1920**  
Ricostruzione anche su campione

[www.cicognaniguarnizioni.it](http://www.cicognaniguarnizioni.it)  
[info@cicognaniguarnizioni.it](mailto:info@cicognaniguarnizioni.it)



Tel. +39(0)544-83311  
Fax. +39(0)544-84606  
Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)  
48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

## GUIDA AGLI AFFARI

### VENDO

### AUTO

### MOTO

### VARIE

### CERCO

## AUTO

### ABARTH

**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. [iblea2013sri@gmail.com](mailto:iblea2013sri@gmail.com).



### ALFA ROMEO

**1900 PRIMA SERIE**, 1951, autovettura in condizioni stupende, eleggibile Mille Miglia. Visibile a Brescia. € 53.800. Tel. 328 2454909 - [info@cristianoluzzag.it](mailto:info@cristianoluzzag.it).



**2600 SPRINT**, 1966, unico proprietario, documenti 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](mailto:silvestro@motortransfers.it).



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



**ALFASUD 1200 VALENTINO**, tiratura limitata, ormai alquanto raro. Tel. 339 8959948. [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com).



**ALFASUD 901.A 1ª SERIE**, 12/1973, targhe (BG 34...) e documenti originali dell'epoca, UN SOLO ED UNICO PROPRIETARIO UTILIZZATORE, conservatissima, condizioni immacolate da concorso. € 11.500. 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 SPIDER 1600CC**, 1991, Km 90.800, targa oro A gruppo 3, colore rosso, molto bella. € 16.000. Tel. 329 8935990. [scippa.getano@tiscali.it](mailto:scippa.getano@tiscali.it).

**DUETTO SPIDER 1750 VELOCE CODALUNGA**, 1968, vettura totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 59.800. Tel. 328 2454909 - [info@cristianoluzzag.it](mailto:info@cristianoluzzag.it).



**GIULIA SPIDER 1600 CC**, 1965, targa MI..., freni a disco, vettura funzionante, revisionata. Tel. 338 9369456.  
**GIULIA SUPER BISCIONE**, 1970, auto totalmente ristrutturata, tenuta in maniera impeccabile, con pezzi originali (disponibile per prove). Tel. 338 2349641. [iblea2013sri@gmail.com](mailto:iblea2013sri@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](mailto:7lucper@tiscali.it).

**GIULIETTA 1.3 1ª SERIE TIPO 116.44**, 05/1978, targhe (BG 49...) originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, sedili e pannelli porta in tessuto Testa di Moro originali, 5 cerchi in lega Campagnolo millerighe originali Alfa Romeo. UNIPROPRIETARIO. € 10.000. Tel. 348 5503882.



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



**GIULIETTA SPIDER**, 1963, vettura totalmente restaurata con documentazione fotografica, motore in rodaggio, targata italiana. Prezzo a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. [info@carrozzeriabaresi.com](mailto:info@carrozzeriabaresi.com). [www.carrozzeriabaresi.com](http://www.carrozzeriabaresi.com)



**GIULIETTA SPIDER 750 D**, 1958, omologata ASI targa oro, prima serie, Passo Corto, totalmente restaurata. Tel. 335 5691282.

**GIULIETTA SPIDER IIª SERIE**, 1960, con CRS, carrozzeria restaurata 10 anni fa, motore, cambio, freni, frizione, marmitta, capote e telaio, interni nuovi, rossa, revisionata. € 69.000. Tel. 339 5426541. [valorsi59.mv@gmail.com](mailto:valorsi59.mv@gmail.com).

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

**GT JUNIOR 1300CC**, 1985, auto in ottime condizioni, targhe nere e libretto verde. Prezzo a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. [info@carrozzeriabaresi.com](mailto:info@carrozzeriabaresi.com). [www.carrozzeriabaresi.com](http://www.carrozzeriabaresi.com)



# 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](mailto:info@rimsandrims.com)

[www.rimsandrims.com](http://www.rimsandrims.com)





Vendi sul sito online  
leader in Europa per  
le auto d'epoca

VENDITE@CATAWIKI.IT



Luca Gazzaretti  
Esperto di auto d'epoca



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

**GT JUNIOR 1300CC**, 1969, omologata ASI, modello Scalinò, 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: oldtimeite@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.



**GTV 2000**, 1972, omologata ASI con CRS, colore giada metallizzato, interni in pelle, documenti originali, stessa famiglia da sempre, motore mai aperto, sempre in box, revisioni regolari, pronta all'uso, visibile a Roma. Tel. 338 6644599. gicass327@gmail.com.



## AUSTIN

**7 SALOON**, 1931, con tetto apribile, vettura 4 posti, targata, iscritta ASI. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, cell.: 335 8262808 (Olivotto), oppure info@nervesauto.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. agosto.tucci@studiotucci-bg.com.



**SPRITE MK3**, 1966, 1.275cc, guida a sinistra, video della vettura al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



## AUTOBIANCHI

**A112 JUNIOR**, 1984, perfetta, autovettura 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.



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



## BENTLEY

**R TYPE SALOON**, 1954, autovettura con interni nuovi in pelle, tetto apribile, radio dell'epoca, targata, iscritta ASI, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



## BMW

**320i (E30) BAUR TC TOP CABRIOLET**, 05/1985, Targhe (CR 34...) e documenti originali dell'epoca, Sedili sportivi in tessuto specifico piedipul, Cerchi in lega, Volante sportivo M - SUPERCONDIZIONI. € 13.500. Tel. 348 5503882.



**320i E30 CABRIO**, 10/1988, Assetto sportivo, Autoradio, Cerchi in lega JAPAN RACING bianchi, Fari fendinebbia rettangolari a luce bianca, Sedili sportivi in tessuto specifico a quadri grigio. SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI - TARGHE (IM 30.....) ORIGINALI DELL'EPOCA. € 10.950. 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.



100%  
BREXIT  
READY



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



# PARCO CODMA

# Fano

## 29-30 MAGGIO 2021

# MERCATINO

Mostra scambio

## Auto Moto Ciclo e Ricambi d'epoca



Ingresso visitatori 5€ - Ragazzi sino ai 14 anni Gratuito

Cell. 347 1844267 - Cell. 338 5944590 [www.museomotociclo.it](http://www.museomotociclo.it)  
[mostrascambiofano@gmail.com](mailto:mostrascambiofano@gmail.com)

ORGANIZZATA DA:



CON IL PATROCINIO DI:



**750 I L (PASSO LUNGO)**, 04/1988, ASI + CRS, tetto apribile, targhe (ae...) e doc. del periodo, disp. doppie chiavi, italiana da sempre. € 11.000. Tel. 348 5503882.



**SERIE 1 M COUPE' 3.0 340 CV**, 05/2012, SOLO 6.309 ESEMPLARI PRODOTTI, disponibile carpetta originale BMW completa di libretto uso e manutenzione, libretto service (tagliandi) con cronologia tagliandi in rete BMW. € 45.000. Tel. 348 5503882.



### BUICK

**SPECIAL**, 1962, 3.500cc, cambio aut., gomme fascia bianca, targata, iscritta all'ASI. Video su richiesta. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com) - [www.nervesauto.com](http://www.nervesauto.com).



### CADILLAC

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



**ELDORADO ETC COUPÈ**, 1995, interni in pelle conservati, motore V8 4.600 cc Northstar, iscritta al Registro Storico, targata italiana, munita di CRS. Prezzo a richiesta. Tel. 030 9718592. [info@carrozzeriaabaresi.com](mailto:info@carrozzeriaabaresi.com) - [www.carrozzeriaabaresi.com](http://www.carrozzeriaabaresi.com)



**FLEETWOOD LIMOUSINE**, 1977, 6.964cc, 7 posti, versione limousine, revisionata, targata, iscritta ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com) - [www.nervesauto.com](http://www.nervesauto.com).



### CHEVROLET

**STYLEMASTER SPORT COUPE'**, 1949, perfetta. Vis. a Brescia. € 19.800. Tel. 328 2454909 - [info@cristianoluzzagio.it](mailto:info@cristianoluzzagio.it).



### CITROEN

**2CV 6 CLUB**, 07/1985, targa (PA 78...) orig. dell'epoca, restauro tot., auto da vetrina, ASI. € 11.500. Tel. 348 5503882.



### DAIMLER

**SP 250 DART**, 1963, omologata ASI targa oro, targa originale italiana, visibile a Brescia. € 49.800 tratt. Tel. 328 2454909. [info@cristianoluzzagio.it](mailto:info@cristianoluzzagio.it).



### EXCALIBUR

**PHAETON**, 1977, ASI, bicolore bronzo/crema, 7.450 cc, cambio aut. e hard top rimov., 50.980 miglia percorse, int. in pelle chiara, catalizzata, perfette condizioni. Ideale per matrimoni. € 59.000. Tel. 335 220453 - 0363 907364. [Itf@itf.it](mailto:Itf@itf.it).



### FERRARI

**208 GTS TURBO INTERCOOLER**, 1986, ASI targa oro, perfetta, unica, rossa con interni bianchi, Km 20.000. € 88.000. Tel. 335 368283. [catia@bestfive.eu](mailto:catia@bestfive.eu).



**365 GT4 2+2**, 1974, completamente originale, conservata, stupenda, unico proprietario, colore blu metallizzato, interni in pelle beige. Tel. 335 6007178.



# Visita [www.asimusei.it](http://www.asimusei.it) per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



# AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI  
VIA CARDUCCI 36/38  
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150  
E-mail: [afra@afra.it](mailto:afra@afra.it) Internet: [www.afra.it](http://www.afra.it)



# OldCar 24

[www.oldcar24.com](http://www.oldcar24.com)

**INSERIZIONE LA TUA AUTO IN RETE  
IN TUTTO IL MONDO**

[www.oldcar24.com](http://www.oldcar24.com)

Per informazioni:  
[info@oldcar24.com](mailto:info@oldcar24.com)  
+39.02.56.56.99.97



## FIAT

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

**1100 B CAMIONCINO**, da restaurare, completo anche delle sponde in metallo, adatto per uso pubblicitario, non ha documenti. Tel. 339 8959948 - [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com).



**1100 E MUSONE**, 1952, cambio al volante, targhe nere TO, iscritta CSAI, iscritta ASI con CRS, eleggibile Mille Miglia, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure [info@nervesauto.com](mailto:info@nervesauto.com) - [www.nervesauto.com](http://www.nervesauto.com).



**126**, 1989, colore rosso, Km 19.000, totalmente originale, in perfette condizioni, unico proprietario. no perditempo. € 4.000. Tel. 335 287137. [1311cesarin@gmail.com](mailto:1311cesarin@gmail.com).



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



**127 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 COUPÉ 1300CC**, 1973, vettura conservata in ottimo stato, no ruggine, colore grigio originale, unico proprietario da nuova, bolli conservati dal '73, solo da riverniciare e reimmatricolare. Prezzo affare. Tel. 391 7784943.

**130 B 3200 BERLINA**, 01/1974, Targhe (CO 58...) originali dell'epoca, VETTURA RARA - PRODOTTA IN CIRCA 9.000 UNITA' - vettura in condizioni maniacali, da concorso - ECCELSA. € 16.000. Tel. 348 5503882.



**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.



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

**500 B TOPOLINO**, 1949, ottime condizioni di conservazione, comprata di sei mesi nel 49 e sempre rimasta della stessa famiglia, carrozzeria in ottime condizioni, interni originali conservati, buona meccanica, targhe nere e libretto originale. € 14.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 [www.citymotors.comm.it](http://www.citymotors.comm.it).



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



**500 F**, 1967, ASI con CRS, colore blu medio, interni rossi con lunetta panna, restauro totale nel 2020 percorsi solo 200 Km, documentazione fotografica, gomme, guarnizioni e cromature nuove. € 10.100 non tratt. Tel. 339 5047702.

**500 L**, 1971, targhe orig. MI, conservata, funzionante in ogni sua parte, rossa. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



**500 L**, 1972, completamente funzionante, ottime condizioni. € 3.500. Tel. 340 6429618. [enrico.maffei@unimore.it](mailto:enrico.maffei@unimore.it).



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



**500 L CARROZZERIA BALBI**, 1974, modello Tilly spiaggia, colore bianco, vettura dotata di capote invernale, auto in perfette condizioni. € 12.000. Tel. 335 287137. [1311cesarin@gmail.com](mailto:1311cesarin@gmail.com).



**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.

**595 ABARTH**, 1965, completamente restaurata con pezzi originali visibile a Seregno. € 35.000 tratt. Tel. 349 3944245. [barby.amadio@gmail.com](mailto:barby.amadio@gmail.com).



**600 (REPLICA ABARTH 850)**, 1969, auto bella, molto fedele all'originale, motore 112 Abarth elaborato G. Baistrocchi (Parma), 5 marce, come nuova, rifatta totalmente sia internamente che esternamente, velocissima. € 18.500. Tel. 347 9375856. [m.cristian90@gmail.com](mailto:m.cristian90@gmail.com).

**600 1° SERIE**, 1955, icona della motorizzazione Italiana, 1° serie con vetri scorrevoli prodotta per i primi 2 anni, iscrivibile alle 1000 Miglia, buone condizioni di meccanica e conservazione, motore orig. 633 cc, interni orig. conservati, targhe nere e libretto orig. € 14.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 - [www.citymotors.comm.it](http://www.citymotors.comm.it).



**600 D JOLLY SPIAGGINA**, 1965, simbolo della Dolce Vita anni '60, venduta nel 2007 ad una asta in Florida (USA), uniproprietaria fino ad oggi, restaurata circa 20 anni fa ed ancora ben conservata, CRS Reg. Storico FIAT, doc. USA sfogonata in Italia. Prezzo su richiesta. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 [www.citymotors.comm.it](http://www.citymotors.comm.it).



**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](mailto:1311cesarin@gmail.com).



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



**850 SPORT COUPÉ TIPO 100 GBC**, 04/1968, targa (MI F3...) e documenti originali dell'epoca, conservata in un solo proprietario utilizzatore. Da vedere. € 6.300. Tel. 348 5503882.



# www.asimarket.it



## CADILLAC COUPÈ

Anno 1941, cambio manuale, perfettamente funzionante, tutta originale, ottime condizioni di meccanica, carrozzeria e interni, spats sui vani ruota posteriori, radio a valvole funzionante, antinebbia, trouble lamp, targa italiana, esemplare unico in Italia, € 39.000.

**Per info:**  
**335 8274002 - 345 8302416**  
**info@csrestauri.it**  
**www.csrestauri.it**

**COUPÈ 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. € 11.300. Tel. 348 5503882.



**DINO 2000 COUPÈ**, 1974, da rimettere in strada, incompleta, lattronatura da poco eseguita presso le nostre sedi, pronta per essere verniciata. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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



**GIARDINIERA**, 1950, ottime condizioni, perfettamente funzionante, targhe italiane e documenti originali, ASI, visibile provincia di Verona. € 19.000. Tel. 347 5042635.



**PANDA 4X4 750 CC**, 1990, iscritta ASI, auto perfetta e conservata in ogni sua parte, colore bianco, targa e documenti originali, esente bollo e assicurazione ridotta, con gancio traino omologato più carrello appendice, prezzo affare per inutilizzo. Tel. 339 1704728.

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



**RITMO 65**, 1981, sanissima, sempre in box, distribuzione, freni, gomme, batteria, manicotti vari, tutto nuovo, interni bellissimi, revis. € 3.600 poco tratt. Tel. 335 8009188.

**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 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.



## INNOCENTI

**MINI COOPER**, 1992, ASI, acsai, CRS, colore rosso/nero, batteria nuova, motorino, alternatore, fendinebbia Lucas e gomme nuove, più altro. Tel. 349 1716194.

**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

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



**MK2 3.4**, 1966, bianca, interno in pelle blue, ottima meccanica e carrozzeria, certif. Jaguar Heritage. Vis. 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.



**XJ 6 4.2 1ª SERIE CAMBIO AUTOMATICO**, 08/1969, Iscritta ASI, Targhe (TO M8) e documenti originali dell'epoca - VETTURA D'EPOCA E DA COLLEZIONE PERFETTA - CROMATURE PERFETTE - interni ottimamente conservati - da vedere e provare. € 16.000. Tel. 348 5503882.



**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. € 7.700. Tel. 348 5182377.

**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 5.3 V12 COUPE**, 1992, omologata ASI targa oro, visibile a Brescia. € 26.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



**XK 120 OTS**, 1952, autovettura da restauro ma con documenti e certificazione Jaguar. Prezzo a richiesta. Tel. 030 9718592 ore ufficio. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



## LANCIA

**AUGUSTA CABRIOLET PININ FARINA**, 1935, omologata ASI - Registro Lancia, vettura splendida.

Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.



**AURELIA B20 4ª SERIE NARDI**, 1954, omologata ASI, apparsa sulla Manovella nel 08/2020, più Augusta berlina 1ª serie colore avorio-nero, esame vendita congiunta a privato, entrambe ottime. Prezzo a richiesta, visibili a Torino. Tel. 333 2101076.

**BETA MONTECARLO TARGA**, 1982, grigio metallizzato, Km 51'000 - molto bella. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

**FLAMINIA COUPE 2500CC**, 1961, Superleggera, grigio metallizzato, Molto bella, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

**FLAMINIA COUPE PININFARINA**, 1960, Autovettura perfettamente RESTAURATA. Visibile a Brescia. € 39.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.



**FLAMINIA TOURING SUPERLEGGERA GT 2500**, 1962, 3 carburatori, totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 99.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



**FULVIA COUPE' (2ª SERIE) 1300 C.C.**, 1975, colore blu, Km 60.000, vettura conservata. € 11.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



**FULVIA SPORT ZAGATO**, 1969, cofano anteriore in alluminio, restaurata, versione gara. Tel. 339 1700501. chianuccis@aruba.it.

## LAND ROVER

**RANGE ROVER 2.5 TD**, 1999, ASI, col. 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, bellissimi, condizioni introvabili. € 7.800. Tel. 348 5182377.



# elvezio esposito

Interni e Accessori per Auto d'Epoca

Sito: [www.elvezio.com](http://www.elvezio.com)

Email: [info@elvezio.com](mailto:info@elvezio.com)

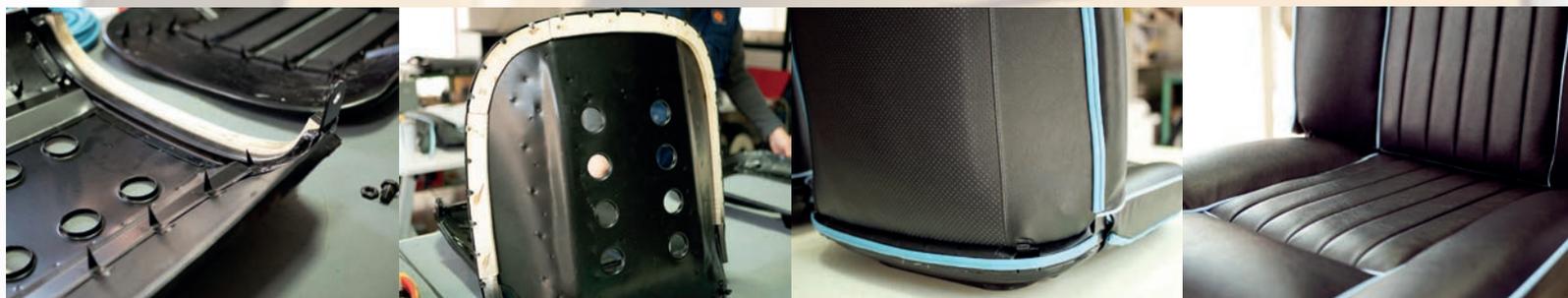
Cellulare/Whatsapp: +39.340.5274950

Telefono/Fax: +39.0984.36074

*Elvezio* nasce come specialista di interni per **auto d'epoca italiane**. Il tempo conferma la sua notorietà e il risultato è visibile sulle diverse vetture restaurate nel corso degli anni.

**Con più di 58 anni di esperienza**, Elvezio garantisce alla clientela un prodotto di elevata qualità, con quella particolare cura per le rifiniture che rende il prodotto immediatamente riconoscibile come **originale e "giusto"**. La sua produzione è dedicata alle auto d'epoca italiane, per le quali dispone di ogni particolare necessario per l'assemblaggio, compresi cartoncini e legni sagomati.

**“Se da tempo ti stai chiedendo dove trovare i materiali per il restauro della tua vettura d'epoca italiana, che sia un'Alfa Romeo, un'Autobianchi, una Fiat o una Lancia d'epoca, non ci sono dubbi: Elvezio Esposito è la risposta”.**



Il confezionamento degli interni (**Alfa Romeo Giulietta Spider del 1960**), intesi come tappezzeria dei sedili e i pannelli, nonché l'assemblaggio dei sedili sono stati realizzati nel suo laboratorio artigianale, con sede a Cosenza (Calabria).

**La lavorazione completamente artigianale e "Made in Italy"** dei pannelli delle portiere, e la produzione della tappezzeria dei sedili è frutto di anni di esperienza e professionalità nel settore. Tutti gli interni vengono riprodotti su campioni originali dell'epoca.

**In poche parole, se vuoi acquistare interni di alta qualità, prodotti artigianalmente in Italia su modelli originali, con i migliori materiali sul mercato, ora sai a chi rivolgerti!**

Sul sito [www.elvezio.com](http://www.elvezio.com), troverai moltissimi articoli di tappezzeria, guarnizioni e accessori per la tua auto d'epoca italiana.

**Il team di Elvezio lo trovi sui principali social: YouTube, Facebook, Twitter, Instagram, Tick Tok, LinkedIn.**

Sul canale YouTube dell'azienda, (<https://www.youtube.com/c/elvezioesposito>), uno dei video più amati è quello relativo all'assemblaggio dei sedili dell'Alfa Romeo Giulietta Spider, ma vale lo stesso per i video tutorial girati per l'Alfa Romeo Giulietta Sprint e per la Fiat 500, o altri video esplicativi dei prodotti e dell'assemblaggio dei sedili, per alcune delle vetture che trovi nel **catalogo online** ([www.elvezio.com](http://www.elvezio.com)).

# IN PRIMO PIANO



## MGA ROADSTER 1500

Restauro in corso, componentistica revisionata o nuova, motore e cambio revisionati, carrozzeria lattenata presso le nostre sedi e riverniciata in Old English White, fondi nuovi, cerchi a raggi... Al nostro sito video di alcuni nostri recenti restauri di MGA Roadster. 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

**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.



### MASERATI

**2.24**, 1989, omologata ASI targa oro, auto in perfette condizioni, tagliandata, Km 56.000, colore nero. € 16.500. Tel. 340 8427434.

**BITURBO**, 1983, certificata ASI, come nuova, stupenda, conservata originale, interni in velluto Missoni. € 12.000. Tel. 335 6007178.



**MERAK GT 2000**, 1980, omologata ASI targa oro nel 2010 con rip. Km 22.000 oggi 39.000, colore originale, manutenzione off. aut. Maserati, tappeti rifatti, sostituito pneumatici, condizionatore aggiornato con gas R134/a, elettro guida, revisionata fino ad agosto. € 64.000 tratt. Tel. 392 1811326. piorgiorgio12@virgilio.it.



### MERCEDES

**190 E 2.3 - 16 W201 1ª SERIE**, 02/1988, targhe (TO 35..... H) e documenti originali dell'epoca, perfettamente conservata, cerchi in lega originali, DISPONIBILE LIBRETTO SERVICE E TAGLIANDI CON TIMBRI MERCEDES. ECCELSA. € 26.500. Tel. 348 5503882.



**190 SL**, 1958, autovettura da restauro, carburatori originali Solex, con documenti. Prezzo a richiesta. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.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, iscritta ASI, auto perfettamente conservata in tutti i dettagli, conservata sempre in garage, cambio automatico, colore verde, gommata, ottima per uso quotidiano. Prezzo affare, per inutilizzo. Tel. 339 1704728.

**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, autovettura 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.



**300 SL 24V**, 1991, omologata ASI targa Oro + CRS + ADS, esente tassa di proprietà, colore nero metallizzato, cambio meccanico, hard top, full optional, lavafari, Km 178.000, gomme nuove, perfetta, troppo bella, per uso quotidiano, no curiosi. € 21.900 con pass. Tel. ... faubem@gmail.com.

**300 SL CABRIO**, 1992, autovettura non restaurata, tutta originale, gomme nuove, Investimento. Tel. 335 5228008.



**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.



**380 SEC**, 1983, iscritta ASI, grigio metallizzato, a fine 2019 rifatto la testata e revisionato il cambio automatico, tutto con regolare fattura, interni e gomme nuove, targa e libretto originali, revisionata 11/2020, veramente perfetta. € 8.500. Tel. 340 9216640. ste.possenti@yahoo.it.



**420 S COUPÉ**, 1996, auto in perfette condizioni, full optional, cambio automatico, interni in pelle e tetto apribile. € 12.000. Tel. 339 2397722. nicmassaro@tiscali.it.



**SL 280 V6**, 12/1998, ASI ORO + CRS, argento metallizzato, cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft-hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettrica, cruisecontrol,

clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, assicurazione €110. Tel. 333 3547372.



**SL 560**, 1988, interni rosso Cartier, capote nuova in sonneland, con documenti e CRS. Prezzo a richiesta. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



**SLK 200**, 1999, vettura revisionata di meccanica, impianto elettrico e piccoli ritocchi di carrozzeria, sostituiti tutti gli olii, cinghia cuscinetto, pompa dell'acqua, dischi e pastiglie freni, interni nuovi, installatao l'impianto a GPL. € 7.500. Tel. 346 8110288. cavafiore@alice.it.



### MG

**B**, 1980, autovettura in eccellenti condizioni, tutto nuovo, visibile a Pozzuoli. € 13.000. Tel. 335 5220309. davincini1951@libero.it.



**B ROADSTER**, 1966, 1800cc, con capote, cerchi a raggi nuovi, gomme nuove, ventola e radiatore olio, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



Visita [www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)  
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani





## CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE E MOSTRESCAMBIO

**ALBENGA** - SV - Club Ruote D'epoca Riviera dei Fieri - Tel/Fax : 0141 993766 - 339 1135501 - 370 3103102 - salvatore.manno48@gmail.com - info@ruotedepoca.it - **42° MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: 4/5 DICEMBRE 2021** - P.ZZA F. CORRISONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli Espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti

**AREZZO** - Alte Sferre Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezoclassicmotors.it - info@arezoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: DATA DA DESTINARSI** - 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 - Esposizione gratuita auto di privati - Ingresso 5 euro - Orari pubblico: sab. e dom.: 8.30 - 17 - Info: 338 2016966 - info@automotodepoca.eu - www.automotodepoca.eu

**CAORLE** - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 47 5883200 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA-25° Mostroscambio Internazionale: 24/25 SETTEMBRE 2022** - Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobili, scambio/ vendita anche tra privati. Info e prenot.: EPOCA CAR - S. Stino di Livenza (VE) Tel. e fax 0421 311659 - 347 5883200 - www.epocacar.com

**CEREA** - (VR) - MMS D'EPOCA - per info: 320 6009030 - 348 4154649 - **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO: DATA DA DESTINARSI** - presso Area Exp. Via Oberdan - prenotazione obbligatoria.

**CESENA** - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **50° 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. **MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO CICLI D'EPOCA - RICAMBI - AUTOMOBILIA: 29/30 MAGGIO 2021 - CENTRO TURISTICO BALNEARE - GASTRONOMIA ITTICA**

**FERRARA** - AMP s.r.l.s. - 348 959095 - www.autoemotodelpassato.com. **AUTO E MOTO DEL PASSATO SALONE D'INVERNO: DATA DA DESTINARSI** - Auto, Moto, Bici, Trattori, Modellismo, Automobili 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 - **44° MOSTRASCAMBIO: SETTEMBRE 2021???** - Autodromo di Imola. Prenotazione degli spazi obbligatoria. Gli espositori che hanno già usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club - Prima prenotazione inviare fax al n°0542/698315.

**IMPERIA** - LIGURIA CLASSIC - PORTO TURISTICO CALATA ANSELMINI - 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.

**NOCCERA 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: DATA DA DESTINARSI** - Parco Esposizioni di Novogro - 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) - 38° MOSTRASCAMBIO: MOTO, 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.

**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 1250**, 1954, tot. restaurato, perfetto in tutti i dettagli, completo di short tonneau cover, pronta da usare. A Brescia. € 39.800 tratt. Tel. 328 2454909. info@crislianoluzzaggo.it.



### 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.

### PEUGEOT

**206 WRC PRESERIE**, 1999, 2.000 cc, stradale, solo ribassata, Km 98.500, pronta da passaggio e per utilizzo, no perditempo e curiosi, no scambi. € 11.500. Tel. 349 5842859.

**304 CABRIOLET**, 1972, capote in canvas, 1.288cc, con CRS, targata, revisionata, molto bella, video al nostro sito. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 82 62 808 (Olivotto) oppure info@nervesauto.com - Visitate il nostro sito: www.nervesauto.com.



### PORSCHE

**(931) 924 TURBO 177CV**, 01/1981, targhe (VA B3...) e doc. del periodo, ISCRITTA ASI E REGISTRO STORICO NAZIONALE, Perfette condizioni. € 14.500. Tel. 348 5503882.



**3.200 COUPE**, 1986, originale in tutto ed in ordine, interni in pelle totale bianca, colore nero, Km 85.000, aria condizionata, carrozzeria e meccanica ottima come il motore, sempre in garage, vettura da sempre italiana, tutto dimostrabile, da privato. € 50.000. Tel. 349 1393670.

**3.200 COUPE**, 1989, una delle ultime costruite, tutta originale, anche il colore, interni in pelle nera totale, sedili sportivi di serie, telaio K, cambio G50, Km 152.000, colore grigio metallizzato, full optional, da privato. € 60.000. Tel. 349 1393670.

**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 2.7 COUPE**, 1974, disponibile per qualsiasi prova, prezzo dopo visione. Trattative riservate. Tel. 347 0069748 - 0521 842220.



**911 CARRERA 3.0**, 1976, omologata ASI targa oro, fiche CSAI, matching numbers, certificato d'origine Porsche, condizioni perfette, tetto apribile autobloccante, revisione nel 2022, disponibile per qualsiasi prova. Quotazione RuoteClassiche. Tel. 335 6786520. tom.briozzo@gmail.com.



**911 CARRERA CABRIO**, 1986, in ottime condizioni, cappottina nuova, ufficiale italiana, con aria condizionata. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



**964**, 1989, condizioni stupende, appena tagliando, 11.000 euro di fatture lavori, visibile a Brescia. € 62.800. Tel. 328 2454909. info@crislianoluzzaggo.it.



### 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. davidbarra66@hotmail.com.



### ROLLS ROYCE

**20-25 WINDOWVER**, 1936, bellissima, restaurata, funzionante, con documentazioni, meno di 20 vetture costruite. Tel. 329 7460041.

**SILVER CLOUD**, 1960, ASI targa oro, bicolore, prezzo interessante. Tel. 338 9369456.

### ROVER

**216 COUPE**, 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 permutate di mio gradimento. € 6.900. Tel. 347 4897247.



### TRIUMPH

**GT6 MKII**, 1969, auto totalmente restaurata. A Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909 - info@crislianoluzzaggo.it.



**TR3A**, 1960, ASI, splendida, uniproprietario da 25 anni, ruote a raggi cromate, portapacchi, int. in pelle, tonneau cover e altri acc., molto bella e pronta da usare. Visibile a Brescia. € 36.800. Tel. 328-2454909 - info@crislianoluzzaggo.it.



**TR3A**, 1958, 1.991cc, portapacchi, capote, finestrini laterali, volante in legno, con CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



# IN PRIMO PIANO

**SUPER RESTAURO**

**SUPERPREZZO**



**SILVAUTO SPA, LA REALTÀ N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!**  
VISITA IL SITO [WWW.SILVAUTO.IT](http://WWW.SILVAUTO.IT) AGGIORNATO IN TEMPO REALE.  
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

**DA SILVAUTO PAGHI ANCHE IN BITCOIN**   
**SIAMO SEMPRE ULTRA ALL'AVANGUARDIA!!**

## ALFA ROMEO GIULIA SPRINT 1600 GTC CABRIOLET, 05/1965

Omologata ASI 3<sup>a</sup> grado targa oro ai massimi livelli - prodotti solo 1000 esemplari - INCREDIBILE INVESTIMENTO.  
Disponibile certificazione rilasciata da ALFA ROMEO attestante l'originalità e la produzione della vettura.

**PRODUZIONE 03 MAGGIO 1965 - VENDITA 06 MAGGIO 1965**  
**€99.900**

### 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: €16.000.000,00 I.V.

**APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00**

**Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar**



**silvauto.it - silvautoclassics.com**

## VOLKSWAGEN

**GOLF CABRIO 1.8 GLI MK1**, 1985, prima serie, ottime condizioni, anno 1985 ASI, 138.000 Km, gancio traino, ammortizzatori sportivi, scarichi sportivi, + materiale originale. Versione Cabrio della Golf GTI. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



**GOLF TURBO DIESEL III<sup>a</sup> SERIE**, 1993, omologata ASI, colore bianco, 5 porte, conservata in ottimo stato, regalo vari pezzi di ricambio per suddetta vettura. € 4.000. Tel. 338 3795812.

## ALTRE MARCHE

**HUDSON SUPER SIX STEP-DOWN**, 1951, MONO BILT, autovettura splendida. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzag.it.



**INTERMECCANICA INDRA SPIDER**, 1970, due posti, unico esemplare, stupenda, si valutano eventuali parziali permuta con auto sportive. Tel. 335 6007178.



**LANCHESTER LA 14 CABRIOLET**, 1939, autovettura certificata FIVA. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzag.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.



## AGRICOLL

**TRATTORE LAMBORGHINI 1 R**, 1964, funzionante, più altro Lamborghini 2 R del 1966 sempre funzionante e con documenti in regola. Tel. 339 8959948, visita: [www.livioolivotto.com](http://www.livioolivotto.com).



## FUORISTRADA

**SUZUKI SANTANA SAMURAI SJS00C**, 05/1997, solo 14500 Km in tutto da nuova, vetri Katakolor, mai fuoristrada, mai con pioggia, sempre in garage, tagliando effettuato con sostituzione olio, filtro, motore, filtro aria, batteria, candele, cinghia distribuzione e pompa acqua, doppie chiavi. Tel. 338 3498505.



## INDUSTRIALI E MILITARI

**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) tagliando, unico proprietario. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



## MOTO

**AERCAPRONI CAPIROLO 75 SPORT**, 1951, ottimo, conservato, riverniciato, gomme e cerchi nuovi, ammortizzatori a compasso, targa in ferro, il motore va benissimo. € 2.400 tratt. 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.



**BENELLI 50 CC EXPORT 3V**, colore rosso, con documenti e denuncia di smarrimento, versione donna. € 200. Tel. 328 9152518.

**BENELLI TUBONE MAGNUM 3V**, tutto in ordine, conservato, funzionante, con librettino celeste. € 250. Tel. 328 9152518.

**BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS**, con retromarcia, corredato di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



**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 VELOMOSQUITO "388" (49CC)**, 1960, conservato in buone condizioni, funzionante, telaio colore arancione e parafranghi bianchi (colori originali), motore con frizione automatica Centrimatic, bello e funzionante con librettino. € 690. Tel. 349 6844119.

**GILERA DIMOSTRAZIONE**, 1954, omologata ASI, moto perfetta, documenti regolari, astenersi perditempo. € 11.000. Tel. 338 8969989. info@b.f.srl.com.



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

**INNOCENTI LAMBRETTINO 48CC**, 1958, riverniciato colore grigio landa 8041 come in origine, cambio a 2 marce, impianto elettrico rifatto, con copricarburatore, cerchi da 22", tutto completo e funzionante con librettino. € 890. Tel. 349 6844119.

**MOTO BIANCHI MODELLO BAULETT**, rara, conservata, funzionante, da mostra, versione donna colore grigio, presa diretta. € 250. Tel. 328 9152518.

**MOTO GUZZI GALLETTO 175**, 1953, tutto originale, di recente sistemazione del motore e del rubinetto olio, con documenti e targa originale. € 2.200. Tel. 338 6872731.

**MOTO GUZZI SUPERALCE**, 1954, omologata ASI targa oro, ex militare, ottime condizioni di carrozzerie e meccanica, accessoriata, documenti in regola più carrello stradale omologato. € 8.000 tratt. Tel. 347 7905728. fambrosi@tiscali.it.



**MOTO MORINI 175 TRESETTE SPRINT**, 1958, colore blu/oro, restaurata come nuova, targa oro FMI, moto bellissima, vero affare. € 6.000. Tel. 320 2768410.

**MOTOGUZZI AIRONE**, 1946, conservato, targa e documenti originali, forcella stampata, radiato d'ufficio, funzionante. € 6.500. Tel. 334 8497303.

**MOTOM DELFINO**, 1952, restauro totale a regola d'arte, meccanica perfetta, targhe e documenti originali, no perditempo. € 5.400. Tel. 338 8969989.



**MV AGUSTA CSS 175 CC**, 1953, ota conservata, riverniciata dal primo proprietario, con i colori del Ducati Elite allora di moda, meccanica perfetta, documenti originali. € 6.800. Tel. 338 8969989. info@b.f.srl.com.



**PAGLIANTI MOSQUITO**, 1958, bellissimo con motore a rullo 49 cc, funzionante. € 1.100 tratt. Tel. 331 2640840. stefanopoli1961@gmail.com.



**PARILLA 125 GT**, 1952, iscritta ASI, unico proprietario, moto totalmente conservata in buono stato, targhe e libretto di prima immatricolazione, funzionante, documenti ok da passaggio. € 1.600. Tel. 339 4070270. petrus1985@live.it.

**PIAGGIO VESPA 150 SPRINT VELOCE**, motociclo/scooter in buone condizioni, colore bianco. Tel. 338 9369456.

**PIAGGIO VESPA 50 CC**, tutto in ottime condizioni. Prezzo dopo contatto. Tel. 338 9369456.

**PIAGGIO VESPA GS**, 1957, perfetta, targa e documenti regolari e d'origine. € 9.000. Tel. 335 6468789.



**SUZUKI TITAN 500**, 1972, moto costruita dalla Saiad di Torino, derivata Titan 2 cilindri aria, ex scuderia G. Ceccotto Caorle, conservata, meccanica perfetta, pronta gare d'epoca. € 15.000. Tel. 338 8969989. info@b.f.srl.com.



**VARI MODELLI**, dispongo di un Benelli Gentleman a pedivella, un Magnum 3V, una Motorella a pedivelle ed uno Sport 3 v. € 200 cadauno. Tel. 328 9152518.

## NAUTICA

**SCIALLINO GOZZO CABINATO 25**, 1990, dispone di letto, bagno elettrico, cucina, frigo, dinette, ancora elettrica, geomar, ecoscandaglio, guida interna ed esterna, VHF radio, motore Myanmar 62 cv, carrellabile. € 35.000. Tel. 348 3144897. paolo.marin22@gmail.com.

# IN PRIMO PIANO



UNICA

SILVAUTO DA SOLO

## ALFA ROMEO 1900 C SPRINT COUPE' PININFARINA, 10/1953

Targhe (FI 27...) e documenti originali del periodo - facilmente ed assolutamente iscrivibile MILLE MIGLIA per grado di rarità - VETTURA RARISSIMA e dall'inconfondibile fascino nato dal connubio ALFA ROMEO/PININFARINA.

**SOLO 100 ESEMPLARI PRODOTTI E SOLO DAL 1952 AL 1953**  
**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: €16.000.000,00 I.V.



**silvauto.it - silvautoclassics.com**

**SILVAUTO SPA, LA REALTÀ N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!**  
VISITA IL SITO [WWW.SILVAUTO.IT](http://WWW.SILVAUTO.IT) AGGIORNATO IN TEMPO REALE  
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

**DA SILVAUTO PAGHI ANCHE IN BITCOIN**  
**SIAMO SEMPRE ULTRA ALL'AVANGUARDIA!!**

**APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00**

**Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar**

## VARIE

**AUTORADIO D'EPOCA**, anni '50, '60, '70, '80, '90, 2000, Blaupunkt, Becker, Philips, Grundig, Autovox, Condor, Voxson, Stereo8, altoparlanti, consolle, antenne, anche elettriche, telefonare dopo le ore 18. Tel. 339 7704801. marcopirovano66@gmail.com.



**BOLLI PER MOTO**, tutti originali, dal 1959 al 1972 (20 pezzi a 200 in blocco). Tel. 349 6844119.

**LIBRETTI USO E MANUTENZIONE**, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, deplianti vend. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - lupnerini@manualiauto.com.



**MOTO GUZZI/INNOCENTI ERCOLE 500**, '50/'60, 2 motori (1 con avviamento elettrico, carburatore MC 26 F...), serbatoio e manubrio con manettoni, inoltre un serbatoio per Zigolo mod. lusso, ricambi vari per Lambretta e motocarri derivati. Prezzi modici. Tel. 347 4286328.

**PER ABARTH 850-1000**, carburatore Weber 36 DCD7, in buonissime condizioni. € 550. Tel. 346 3045499.

**PER ALFA ROMEO 164**, porte, cofano anteriore e posteriore più fanaleria posteriore in ottime condizioni. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

**PER ALFA ROMEO ALFETTA 1600/1800**, '77-'79, tappezzeria completa con 4 pannelli beige in discrete condizioni, sedile lato sinistro con solo qualche piccola crepa facilmente ripristinabile. Prezzo affare. Tel. 391 7784943.

**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 DUETTO**, 85/94, porte, cofani, paraurti, e altro materiale vario. Tel. 338 9369456.

**PER ALFA ROMEO E DERIVATE**, cerchi MilleMiglia Cromodora in lega, misura 5 x 14 con fori 4 x 98, buonissimi e perfetti. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

**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/DUETTO E GT**, dispongo di 4 cerchi Borrani, dimensioni 165 x 14, più altri modelli di cerchi in lega. Prezzo dopo contatto. Tel. 338 9369456.

**PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER**, paraurti, mascherine, lamierati vari, 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 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 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**, prima serie, motore, cambio, paraurti posteriore nuovo e molti ricambi usati. Tel. 339 1987696.

**PER FIAT 1100-103**, 1957, dispongo di scocca completa di cofani, sportelli, vetri e vari ricambi di meccanica. Tel. 335 8225533.

**PER FIAT 128 RALLY**, manuale caratteristiche tecniche di meccanica e motore (riprodotto). € 40 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 R - 126**, dispongo di un motore 594 cc-tipo 126A500D restaurato. € 750. Tel. 346 3045499.

**PER FIAT DINO 2'000CC COUPE**, 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 RITMO 105 TC ABARTH**, manuale di officina, caratteristiche e dati tecnici originale edizione 06/1981. € 35 comp. sped. Tel. 338 3391744.

**PER FIAT TOPOLINO 500 B-C-BELVEDERE**, '47-'55, dispongo di un motore revisionato, completo di tutti gli accessori, fornito in moto su banco prova. € 1.700. Tel. 335 6065554. veronica@mscarrellielevatori.it.

**PER FIAT TOPOLINO A - B**, frecce a bacchetta complete e originali, valuto scambi. 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, completo di scontro + vite (per attacco), pezzo introvabile in queste condizioni. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

**PER FORD CAPRI**, dispongo di libretto uso e manutenzione produzione 01/1969 - 08/1970 - 01/1971 - 07/1972, tutti in buone condizioni a prezzo modico. € 25 comp. sped. Tel. 338 3391744.

**PER INNOCENTI LAMBRETTA VARI MODELLI**, '50-'60, per 125/150 LI gruppo avviamento completo 125 F, forcelle 125/150 D - LD - LI, forecella completa di mozzo e parafrango motocarro 150 FD, ricambi vari di meccanica e carrozzeria per Lambretta e motocarri derivati. Prezzi modici. Tel. 347 4286328.

**PER LANCIA AURELIA B24 S CONVERTIBILE**, 1958, dispongo di vari ricambi originali, cofano motore completo ancora da verniciare, telo completo per cristallo paravento cromato, tavola cruscotto porta strumenti, mascherina radiatore cromata completa. Tel. 011 4372068.

## TINY CARS

### AUTOMOBILINE!

### MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19 (MI)

☎ 02 31 38 30

CLICCA SU

"Si acquistano in blocco intere collezioni"

**www.tinycars.it**



**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**, dispongo di 2 porte seminuove ed altro materiale di carrozzeria usato. Tel. 339 1987696.

**PER MOTO MORINI KANGURO 350cc**, anni '70, ruota post. con forcellone, corona, paracatena e cavalletto laterale, pneumatico MT22 con cerchio in lega, tamburo laterale, inoltre telaio, forcellone e cavalletto Gilera 150 Sport più telaio Motom 48. Prezzo concordare. Tel. 347 4286328.

**PER NSU R 80**, dispongo di vari ricambi di carrozzeria. Tel. 339 7492374.

**PER PIAGGIO VESPA/APE**, '50-'60, serbatoio, forcella, carburatori, mozzi, cerchi 8/10 pollici, ponte posteriore con catene per Ape, ricambi vari usati anche per Lambretta. Prezzi modici. Tel. 347 4286328.

**PER PORSCHE 911 SC**, K Jectronic completo di testina e piattello, in ottime condizioni, sostituito solo per maggiore originalità auto. € 900. Tel. 335 6786520. tommaso.briozzo@alice.it.

**PER PORSCHE 924 TURBO**, 1984, dispongo di un cambio revisionato. Tel. 349 4539991. gioacchinomongelli@gmail.com.

**PER SUZUKI 380 3 CILINDRI 2T**, 1975, dispongo di un motore completo e funzionante, pochi Km, più altro della Iso-moto in buono stato e svariati ricambi. Tel. 333 8758147.

**RIVISTE VARIE**, in blocco o singoli fascicoli quali: AutoSprint, QuattroRuote, Legend Bike, Il Quadrifoglio, Motociclismo, AutoCapital, Auto d'Epoca, Auto Italiana, Motor Autotark III, ecc..... Tel. 388 1936066.

**VOLUMI AUTO**, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinnelli@gmail.com.

nere in regola, sigla provincia in regola possibilmente arancione. € 3.000 max. Tel. 340 4839620. mitia.quagliano@gmail.com.

**FREGI AUTO**, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinnelli@gmail.com.

**GIORNALI/RIVISTE**, numeri di QuattroRuote, non in blocco. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinnelli@gmail.com.

**LMX SIREX 2300**, auto completa o parti di ricambio di carrozzeria e di meccanica. Tel. 335 6919403.



**MODELLINI AUTO**, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinnelli@gmail.com.

**MODELLINI AUTO**, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinnelli@gmail.com.

**MODELLINI AUTO E TRENNI**, Politoy, Mebetoys, Mercury, Icis, Brosol, Edilitoy, Spoton, Dinky, Corgy e trenini elettrici Rivarossi, Conti, Pocher locomotori, locomotive, carri, personaggi. Tel. 333 8970295.

**PER ALFA ROMEO 2000 SPRINT**, 1961, due o anche quattro copri cerchi (mozzi). Tel. 349 2635675.

**RIVISTE**, testata QuattroRuote, sia vecchi che nuovi numeri. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinnelli@gmail.com.

**TRENNI E MACCHININE**, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoy, Mercury, Schuco, Ingap, etc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. marisola62@libero.it.

**www.asimarket.it**



**SONO DISPONIBILI**  
**I COFANETTI UFFICIALI DE La Manovella**  
**PER RACCOGLIERE**  
**I 12 NUMERI DELL'ANNO E CUSTODIRE**  
**LE VOSTRE COLLEZIONI.**  
**PER ACQUISTI E INFORMAZIONI,**  
**CONTATTATE IL NUMERO 011 0133124**



### CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

- 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

**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**



CARTTIME  
WATCH & JEWEL BOXES





# RICAMBI PER AUTO INGLESIS

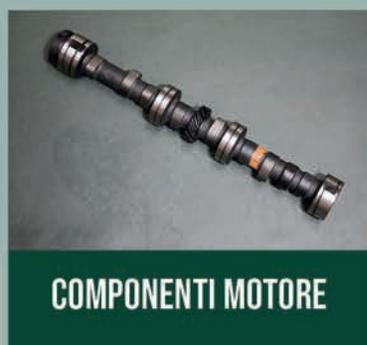
## RICAMBI JAGUAR - TRIUMPH - MG - MINI - ROLLS ROYCE



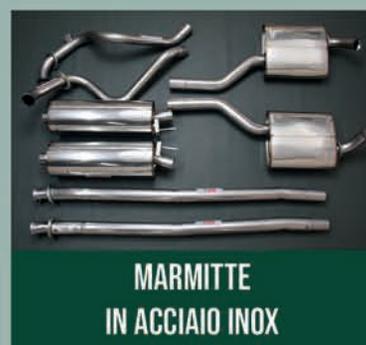
**VOLANTI E ACCESSORI**



**SPINTEROGENI  
E COMPONENTI ACCENSIONE**



**COMPONENTI MOTORE**



**MARMITTE  
IN ACCIAIO INOX**



**MOTORINI AVVIAMENTO  
E COMPONENTI ELETTRICHE**



**POMPE CARBURANTE  
E SERBATOI**



**COMPONENTI FRENI**



**POMPE ACQUA  
E MANICOTTI**



**SITO WEB: [WWW.GMAJAG.COM](http://WWW.GMAJAG.COM)**

**TEL: 0382-525429    0382-523630**

**VIA RIVIERA 39 - PAVIA**

**EMAIL: [INFO@GMAJAG.NET](mailto:INFO@GMAJAG.NET)**