



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

LAMBORGHINI countach NEL FUTURO DA 50 ANNI



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

ISSN 1593 - 7607



10012 >
9 771593 760008



RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESI CLASSICHE



**RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - MG - MINI
ROLLS ROYCE - AUSTIN HEALEY**

**COMPONENTI DI MECCANICA, CARROZZERIA E TAPPEZZERIA
PRONTA CONSEGNA - SPEDIZIONE IN GIORNATA**

CONTATTACI PER CONOSCERE TUTTI I PRODOTTI CHE OFFRIAMO

**WWW.GMAJAG.COM
INFO@GMAJAG.NET**

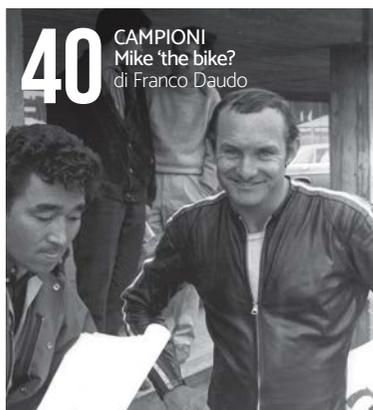
**0382 523630
0382 525429**

IN QUESTO **NUMERO**

N° 12 - DICEMBRE 2021

La Manovella

28 LAMBORGHINI
COUNTACH
...cinquant'anni di futuro
di Elvio Deganello



40 CAMPIONI
Mike 'the bike?'
di Franco Daudo



52 100 ANNI MOTO GUZZI
La mostra del CAVEC conclude
le celebrazioni di Moto Guzzi
di Paolo Conti



48 BALLOT 3/8LC
La bella ddormentata
del primo GP d'Italia
torna a ruggire
di Luca Marconetti



70 GAZ M-21 VOLGA
L'ammiraglia della Guerra Fredda
di Luca Marconetti



62 DESIGN
Un'invenzione tutta italiana:
l'auto granturismo
di Felice Bianchi Anderloni
di Massimo Grandi

NEWS

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**

Alla ricerca di ottimismo per il futuro del Paese

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**

"Insieme per Crescere"

IN PRIMO PIANO **08**

Auto e moto d'epoca a Padova, ASI Village
al centro del mondo motoristico

di Roberto Valentini

ATTUALITÀ **17**

SUL FILO DELLA MEMORIA **26**

Campione in altalena

di Danilo Castellarin

IL PERSONAGGIO **58**

René Arnoux, il pilota-meccanico amato da tutti
di Luca Marconetti

MEZZI AGRICOLI **76**

Torna a casa Ariete!

AERONAUTICA **80**

Caproni CA 100. Idro o terrestre? Questo il dilemma...

di Claudio Tovalieri

MUSEI **84**

Il museo dei giganti - di Danilo Castellarin

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

CIRCUITO TRICOLORE **86**

Gran finale per il Trofeo Tricolore nella Sicilia
borbonica - di Paolo Conti

EVENTI E MANIFESTAZIONI **90**

Dolomiti Ira Classic, tutti i colori dell'Alto Adige
di Luca Marconetti

Il 23° Raid dell'Etna nel segno **92**

del commissario Montalbano - di Mario Da Costa

Sulle Strade di Dorino, in ricordo di un grande **94**

Campione - di Roberto Saguatti

Trofeo Milano, la classica meneghina è tornata **96**

IN LIBRERIA **98**



Classi Car Club Napoli

FEDERATO ASI

1
in Italia

17 manovelle d'ORO

25 primati

*Auguri e
Buone Feste*



CLASSIC CAR CLUB NAPOLI

80125 NAPOLI - 2^a Trav. Via Augusto Righi, 42 - Tel. 081 5709679 - 081 5707180 - Fax 081 7626268



e-mail: info@classiccarclubnapoli.it • web: www.classiccarclubnapoli.it



La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

Redazione
Matteo Comoglio, Luca Marconetti

Collaboratori specializzati
Auto: Elvio Deganello
Moto: Paolo Conti, Franco Daudo
Tecnica: Lorenzo Morello

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

Comitato Editoriale
Ugo Amodeo, Danilo Castellarin, Franco Daudo,
Luca Gastaldi, Lorenzo Morello, Alberto Scuro,
Roberto Valentini

Grafica e Impaginazione
Patrizia Bisa

Foto e Immagini
Actualfoto, Guido Bissattini, Marconetti, Comoglio,
Gastaldi, Castellarin, Conti, Grandi, dell'Erba,
Philip Tooth Archive and Torquewrite, Archivio storico SDF,
Gavazzi, Tovaglieri, René Official Photographer,
Francesco e Roberta Rastelli Blue Passion Photo

Hanno collaborato
Danilo Castellarin, Elvio Deganello, Franco Daudo, Paolo
Conti, Massimo Grandi, Claudio Tovaglieri, Mario Da Costa,
Roberto Saguatti

Coordinamento editoriale
Stefano Chiminelli

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 Terbasoleghe (PD) - Italy
Tel. 049 9319911
E-mail: info@graficaveneta.com

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

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

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

Cantellinet
PUBLISHING & ADVERTISING
Tel. 051.4129700 - www.cantellinet.it

Registrazione Trib. di Torino
N° 3543 del 16.07.85
Spedizione in abb. Postale 45%
Art. 2 comma 20/b, Legge 662/96
Filiale di Torino

Fotografie e manoscritti, se non richiesti, non verranno restituiti.

Carta PERLEN TOP GLOSS con certificazione ECO.
Questo numero è distribuito in 180.000 copie

ALLA RICERCA DI OTTIMISMO PER IL FUTURO DEL PAESE

Il 2021 non è stato un anno facile, anche se le prospettive per il futuro appaiono decisamente migliori rispetto al 2020, soprattutto per la gran voglia di tornare a vivere le nostre passioni che si avverte parlando con i nostri lettori. Molto probabilmente il Natale 2021 potremo nuovamente onorarlo con feste in famiglia, anche se saremo numerosi, e questo sarà un segnale importante. A tal proposito, approfitto di questo spazio per trasmettere l'invito della Task force dei Medici ASI Solidale a vaccinarsi, non solo contro il Covid-19, ma anche contro l'influenza. In questo modo sarà possibile essere protetti e poter continuare a vivere la nostra vita dedicandoci alle nostre passioni con più leggerezza.

Seppur con un calendario iniziato solo alla fine del mese di maggio, nel 2021 molti Club sono riusciti ad allestire eventi nel rispetto delle norme contro la pandemia e la partecipazione è stata sempre ai limiti del plafond previsto dagli organizzatori. E tutto ciò ha colto noi de La Manovella un po' di sorpresa, tanto da essere stati costretti a dilatare nel tempo le cronache degli avvenimenti e ci scusiamo fin d'ora con i Club che non hanno ancora trovato nelle nostre pagine lo spazio che meritano.

Questa improvvisa ripartenza è di buon auspicio per la prossima stagione, nella quale ci si augura di poter tornare alla normalità, o quasi. Tra gli eventi che hanno segnato la vita dell'Automotoclub Storico Italiano in questo scorcio di fine anno il convegno "Fenomeno classiche: i veicoli storici come risorsa per il Sistema Paese" che si è tenuto a Roma giovedì 25 e venerdì 26 novembre, mentre questo numero della nostra rivista era in stampa.

Un evento nel quale l'ASI ha confermato il suo ruolo importante nella crescita economica e culturale del nostro Paese e il suo inserimento a pieno titolo tra gli attori della ripresa. Una crescita che dovrà tenere conto di molti fattori e che coinvolgerà sicuramente i giovani che avranno voglia di "inventarsi" un'attività nell'ambito del motorismo storico, che permette di spaziare in più campi, da quello classico del restauro e della manutenzione, ma anche in quello del turismo e della cultura. Per l'Italia è famosa in tutto il mondo per la qualità dei suoi manufatti e l'inventiva degli italiani. Il difetto potrebbe essere la scarsa capacità di "fare sistema" in un ambito - quello ampio dell'automotive in generale - che, nell'epoca che stiamo vivendo, ne ha un gran bisogno. In qualunque ambito le gelosie portano a una scarsa visione di insieme delle opportunità a scapito di risultati che potrebbero essere clamorosi in ogni campo.

Nell'ultimo numero dell'anno desidero, anche a nome della redazione, fare gli auguri di un felice Natale e di un prospero 2022 a tutti i lettori e alle loro famiglie e anche a tutte le persone che, in qualche modo, si sono fatte carico delle problematiche relative al motorismo storico e hanno portato avanti le istanze presentate dall'ASI a livello politico.

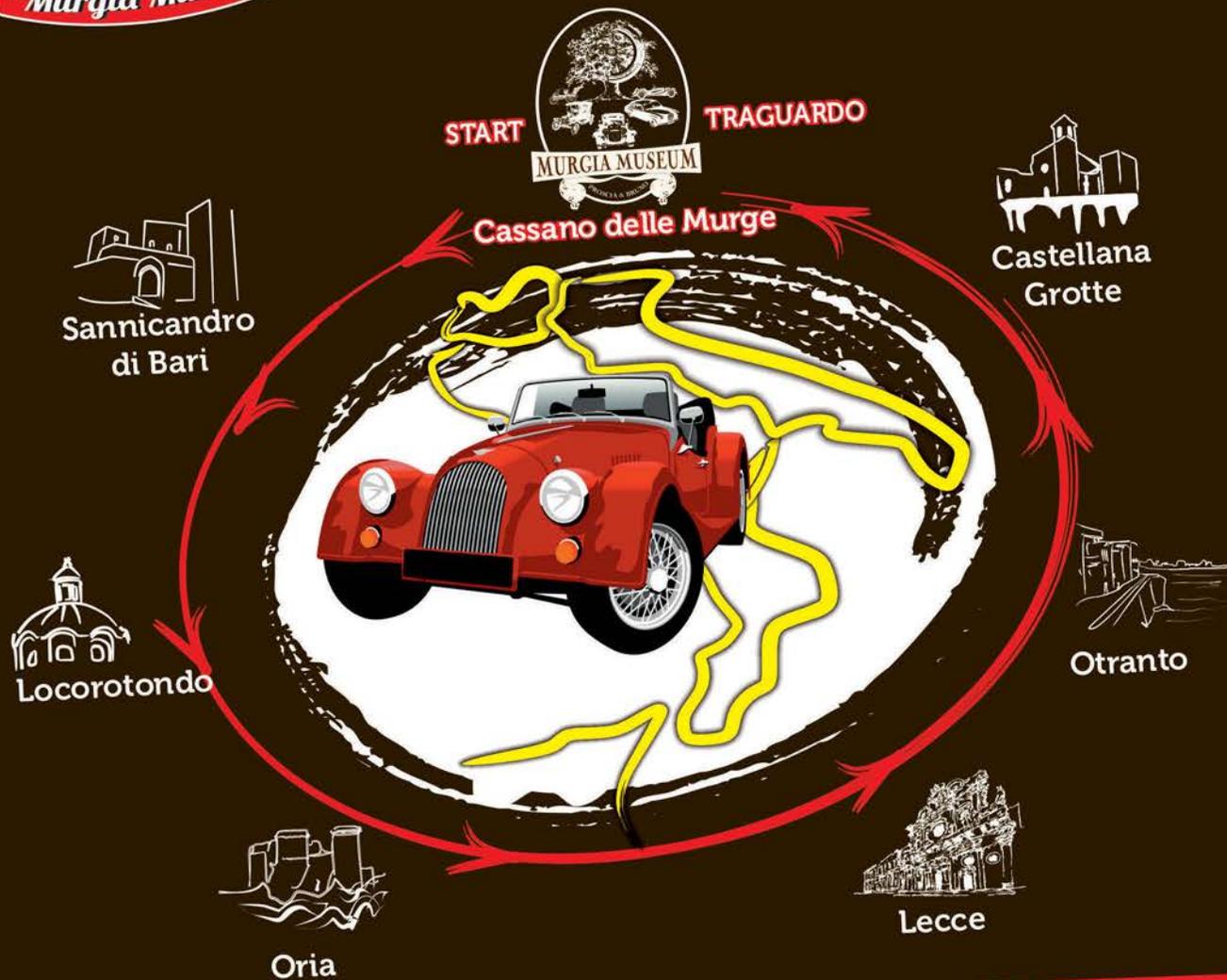
Roberto Valentini



Le Perle del Sud

29 GIUGNO - 03 LUGLIO 2022

Un viaggio a bordo di auto d'epoca tra cultura, storia, gastronomia e scenari unici.



© grafit

**"SERVIZIO BISARCA CONVENZIONATO"
PER CHI PRENOTA ENTRO IL 31 GENNAIO 2022
È RISERVATO UN PREZZO SPECIALE**



Murgia Museum vi Augura Buone Feste

info: ☎ 3397067104 @murgiamuseum@libero.it 🌐 leperledelsud.com



BAWER



VILLA
Fano del Poggio
RICEVIMENTI
www.villafanodelpoggio.it

JOE FERRANTE
PUGLIESE

DIMORA SOVRANA

**GROTTE di
CASTELLANA**
IN PUGLIA TUTTO L'ANNO

“INSIEME PER CRESCERE”



Cari Amici,

ecco quale sarà il nostro slogan per il 2022: “Insieme per Crescere”. Lo stesso nome della Convention ASI che quando leggerete questa mia lettera si sarà da poco tenuta a Roma. ASI ha le idee chiare su quello che è il reale valore del motorismo storico e sulla strada da percorrere per garantire un futuro a questo magnifico mondo di cultura, passione e sviluppo economico. Abbiamo le idee chiare su quello che dev'essere il ruolo della nostra Federazione, punto di riferimento del settore, e questo ci porta ad impegnarci in modo sempre più motivato e consapevole per conseguire obiettivi che di primo acchito possono sembrare molto ambiziosi ma che in realtà riteniamo raggiungibili.

Obiettivi perseguibili solo evitando le conflittualità e promuovendo sinergie, alleanze e soluzioni condivise. “Insieme per Crescere” interpreta il nostro sforzo e la nostra disponibilità di mettere a sistema, non solo i diversi enti certificatori con cui abbiamo un dialogo costante, ma anche tutte le realtà che con tradizioni, competenze, ruoli e modalità diverse possono dare un contributo tangibile allo sviluppo del motorismo storico.

Il motorismo storico è un asset identitario importantissimo per il nostro Paese: svilupparlo significa contribuire a preservare le nostre origini, le nostre eccellenze, il nostro futuro: è questa consapevolezza che sta guidando le azioni dell'ASI e che la rende sempre più determinata a guardare oltre, a seguire logiche di ampio respiro e ad aprirsi sempre più al dialogo, al confronto costruttivo, alle sinergie. Ecco che torna il nostro slogan: “Insieme per Crescere”.

Il 2021 è stato un anno molto difficile ma ritengo che, nonostante tutto, i risultati ottenuti siano stati eccellenti. È stato tutto molto complesso da realizzare eppure siamo riusciti a dar vita a tantissime iniziative. Dietro ad ognuna di queste, ad ogni obiettivo raggiunto, c'è stato l'incredibile entusiasmo e l'enorme impegno delle migliaia di nostri volontari. A loro va il più sincero ringraziamento da parte mia e di tutta l'ASI.

Insomma, un impegno corale di tutte le nostre componenti, a partire dai tantissimi Club federati, da tutti gli organi della Federazione e dalla tante commissioni che, giorno dopo giorno, hanno spinto i motori al massimo per vedere la passione continuare a vivere. Facendo il bilancio del 2021 - lasciatemelo dire ancora una volta - la nostra Federazione è veramente un insostituibile e virtuoso modello di associazionismo basato sul volontariato. Un'ASI viva, bella e trasparente nel cui modo di operare si riconoscono sempre più appassionati.

Molte cose sono ancora da sistemare - ci mancherebbe altro - ma ritengo che la strada intrapresa oltre che essere quella giusta sia largamente condivisa dai nostri tesserati e dagli appassionati in genere.

Invio a tutti Voi i miei più cari auguri di buon Natale e felice anno nuovo invitandovi a non scordarvi dello slogan ASI 2022: “Insieme per Crescere”.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

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



WinterRace

CORTINA D'AMPEZZO



31 4 15 MARZO 2022



WWW.WINTERACE.IT



WinterRace srl

PLATINUM SPONSOR

GIRARD-PERREGAUX



HANDPICKED
WEAR your VALUES



GOLD SPONSOR

CAMPOMARZIO 70
the ESSENTIAL CULTURE

CottonSound®



Patrocinata da



NOVITÀ PER LE REVISIONI DELLE “ANTE 1960”



Le automobili ante 1960 potranno essere revisionate nelle officine convenzionate.

Novità per le auto e le moto di interesse storico e collezionistico, costruite prima del gennaio 1960. Dopo la pubblicazione del decreto del Ministero dei Trasporti, i proprietari di questi veicoli non saranno più obbligati ad effettuare la revisione periodica solo ed esclusivamente in Motorizzazione, come previsto dalla circolare in vigore, ma potranno rivolgersi alle normali officine private. Occorrerà rivolgersi presso le sedi provinciali della Motorizzazione solo se il mezzo storico non potrà affrontare le prove sui rulli dinamometrici per fragilità. In questo caso, i controlli della frenata si svolgeranno con l'uso di un dispositivo GPS ed il veicolo alla velocità di almeno 40 chilometri orari per calcolare una decelerazione superiore a 4,5 metri al secondo. Inoltre nel decreto è stata mantenuta la già prevista deroga al controllo delle emissioni per i veicoli costruiti prima del 4 agosto 1971. Il provvedimento era atteso da tempo dai collezionisti, al fine di poter evitare le code e i tempi mediamente lunghi delle Motorizzazioni provinciali.

“Si conclude un lungo percorso - spiega Alberto Scuro, presidente ASI - che la nostra associazione stava portando avanti da anni con la collaborazione della Motorizzazione. L'emanazione del provvedimento, già previsto e dettagliato a fine 2019, è arrivata finalmente alla firma del Ministro Enrico Giovannini. I veicoli storici costituiscono un patrimonio culturale da promuovere, difendere e tutelare. Ridurre la burocrazia e semplificare le procedure per mettere in regola la propria auto o la propria moto classica vale più di incentivi economici”.

IN LOMBARDIA LE ULTRAVENTENNALI CERTIFICATE NON PAGANO IL BOLLO

Quasi contestualmente, la Regione Lombardia - e quindi con la sola valenza per il territorio regionale - esprime nuove modalità per ottenere l'esenzione del pagamento della tassa automobilistica. La Regione ha semplificato le procedure per il riconoscimento dell'esenzione del bollo, integrando le norme nazionali (che oggi prevedono la

riduzione del 50% della tassa auto per i veicoli tra 20 e 29 anni dalla costruzione) per ciò che riguarda il certificato di rilevanza storica annotato sulla carta di circolazione. In presenza di tale certificato, permane l'esenzione totale dal pagamento della tassa automobilistica a partire da 20 anni dalla costruzione del veicolo. Gli interessati non dovranno più presentare un'istanza alla Regione per avere la deroga ma sarà sufficiente far annotare sulla Carta di circolazione il Crs. Anche l'Emilia Romagna da anni tutela le ultraventennali non facendo pagare la tassa di possesso.

CICLOMOTORI E MEZZI AGRICOLI POTRANNO ESSERE STORICI

Altre piccole ma significative novità per gli appassionati di due ruote sono state approvate: i ciclomotori (cilindrata fino a 50 cm³) e i mezzi agricoli verranno finalmente inseriti nelle categorie dei veicoli storici, con tutte le agevolazioni che questo comporta. Potranno infatti ottenere il Certificato di Rilevanza Storica. ■



In Lombardia le ultraventennali certificate non pagano la tassa di possesso.

AUTO E MOTO D'EPOCA A PADOVA

ASI VILLAGE AL CENTRO DEL MONDO MOTORISTICO



Partecipazione e interesse per gli eventi che si sono succeduti nello stand ASI.

GRANDE SUCCESSO DI PUBBLICO NELL'EDIZIONE 2021 DELLA RASSEGNA,
CHE HA OFFERTO SEGNALI DI RIPRESA PER IL SETTORE.
GRANDE AMMIRAZIONE PER I PROTOTIPI DELLA COLLEZIONE ASI-BERTONE
E PARTECIPAZIONE AI DIBATTITI NELLO STAND.

di Roberto Valentini

I segni di una ripresa delle attività e dell'economia che gravita intorno al motorismo storico si erano già evidenziati nei mesi scorsi con l'organizzazione di molti eventi da parte dei Club che hanno registrato partecipazioni massicce, in molti casi senza precedenti, pur restando vincolati dalle norme di sicurezza dettate dalla pandemia e rispettate con rigore da tutti. Ma in occasione di Auto e Moto d'Epoca nel quartiere fieristico di Padova, si è avuta la conferma che la ripresa è in atto sia per la partecipazione del pubblico - gli organizzatori hanno dichiarato di essere tornati ai numeri "pre-Covid" - sia per la vivacità delle vendite, con numerose transazioni effettuate durante la fiera.

Ma ciò che più ha colpito è stato l'atteggiamento del pubblico, più interessato del solito alle iniziative culturali e con la voglia di ammirare i tanti gioielli di tecnologia e stile presenti nei vari stand. Il polo principale di attrazione è stato senza dubbio l'ASI Village, dove erano esposti, suddivisi negli stand dei Club del Nord-Est, ben 15 prototipi della Collezione ASI-Bertone. Un'iniziativa senza precedenti che ha destato l'ammirazione anche del Presidente della Regione Veneto, Luca Zaia che, durante la cerimonia del taglio del nastro ha ribadito l'importanza del settore per l'economia: "Questa fiera internazionale è un chiaro segnale della ripartenza del Veneto dopo

un periodo complesso per il settore degli eventi fieristici - ha detto il Presidente - e oggi voglio rassicurare gli espositori che sono qui: stiamo lavorando sulla questione del bollo auto per le vetture tra i 20 e i 29 anni di età. I collezionisti sono un presidio di cultura". Poi ha riportato la sua esperienza personale: "Qui è esposta la Lancia Fulvia che vedevo tutti i giorni andando a scuola, è rimasta parcheggiata per 40 anni nello stesso punto".

La forza dell'ASI nell'ambito di Auto e Moto d'Epoca si è espressa con la presenza dei Club che hanno animato l'ASI Village con le loro iniziative e la presenza di numerosi tesserati. I prototipi della Collezione ASI-Bertone distribuiti negli stand dei Club che sono stati valorizzati abbinandoli ad altri modelli di pregio. Nel corso dell'apertura ufficiale di ASI Village il presidente Alberto Scuro ha ipotizzato insieme all'organizzatore Carlo Baccaglini per il futuro l'occupazione di un intero padiglione per poter ospitare insieme tutti i Club presenti a Padova.

La forza dell'Automotoclub Storico Italiano è la passione che anima i suoi Club su tutto il territorio nazionale e la cosa si evidenzia in tutte le rassegne espositive. ➤



Il presidente della Regione Veneto Luca Zaia accompagnato dal presidente dell'ASI Alberto Scuro nella visita di ASI Village, nel quale erano riuniti i Club del Nord-Est.



Sopra, la Chevrolet Ramarro del 1984 al Circolo Ruote Classiche Rodigino.

A destra, la Blitz del 1992 allo stand del HCC Verona.

Sotto, la Lotus Emotion del 1991 al Circolo Patavino Autostoriche.

La Jaguar B99 del 2011 presso il Club Ruote del Passato di Pordenone.



IN PRIMO PIANO



Il Registro Aprilia ospitava la Lancia k Kayak del 1995.



Molto interesse per l'esposizione di ASI Village nella quale erano esposti i prototipi della Collezione ASI-Bertone.



Da sinistra: Luciano D'Ambrosio, Giuliano Biasio, David Wilkie e Mike Robinson, designer di Bertone, hanno raccontato la genesi di alcuni modelli della collezione.



La Ferrari 308GT Rainbow del 1976 allo stand della Scuderia Trentina Storica.



La Lamborghini Miura della Collezione ASI-Bertone circondata dai due prototipi a trazione elettrica Z.E.R.

L'UNIVERSO BERTONE CON I PROTAGONISTI

Durante le quattro giornate di apertura il palco allestito sulla stand ASI è stato sempre impegnato in una lunga serie di dibattiti e conferenze molte seguiti dal pubblico. Al centro dell'attenzione la Collezione ASI-Bertone. Già nella prima giornata "Universo Bertone" è stato al centro dell'attenzione con un dibattito che ha avuto per protagonisti Mike Robinson (responsabile del Centro Stile Bertone dal 2009 al 2014) e Gianbeppe Panico, responsabile dell'ufficio stampa e comunicazione dal 1968. I due hanno raccontato numerosi aneddoti riguardanti la storia non solo recente del marchio. In particolare Mike Robinson ha imputato alle forme della Lancia Stratos Zero la sua passione per il design e la convinzione di voler proseguire gli studi a Torino, dove poi ha trovato lavoro. Panico ha sottolineato come tutti i prototipo fossero funzionanti e utilizzati anche negli spostamenti quotidiani. Di Universo Bertone si è parlato anche il venerdì con Gianmaria Aghem e Oscar De Vita, richiamando l'attualità del motore elettrico. Nel 1992 Bertone aveva presentato la Blitz a propulsione elettrica e nel 1994 la Z.E.R., monoposto aerodinamica che stabilì tra l'ottobre 1994 e il settembre 1996 ben 5 record mondiali sulla pista di Nardò, guidata da Oscar De Vita. A distanza di oltre 25 anni Gianmaria Aghem ha costruito la Blizz Primatist, coinvolgendo nell'avventura lo stesso progettista della Z.E.R., Eugenio Pagliano. La forma del nuovo veicolo è molto simile all'originale, ma si avvale di

nuove tecnologie che hanno permesso ad Aghem nell'aprile 2021 di battere 7 record mondiali della Categoria VIII Classe 1 (fino a 500 kg) e Classe 2 da (500 kg a 1.000 kg): in configurazione da 499 kg, la Primatist ha percorso 225,197 km in 1 ora alla media di 210,743 km/h sulle 10 miglia, di 229,714 km/h sui 100 km e di 231,208 km/h sulle 100 miglia; in configurazione da 507 kg ha invece percorso 10 miglia alla media di 227,493 Km/h, 100 km alla velocità media di 243,132 Km/h e 100 miglia a 242,878 km/h.

Sempre in tema Bertone, Giovanni Groppi della Commissione Tecnica ha illustrato le Alfa Romeo del celebre carrozziere. Nella giornata di sabato Mike Robinson ha dato vita a un interessante talk-show con altri progettisti suoi colleghi: Luciano D'Ambrosio, Giuliano Biasio, David Wilkie.

Nell'ultima giornata il tema "Bertone" si è chiuso con la presentazione del Museo di Volandia, dove la collezione ASI-Bertone è visitabile durante tutto l'anno.

Claudio Tovaglieri (Presidente Commissione ASI Nautica, Motonautica, Aeronautica) e Angelo De Giorgi (Curatore Collezione ASI Bertone) hanno raccontato l'itinerario museale e le fasi di manutenzione e restauro dei modelli, che sono in gran parte funzionanti. ➤



Da sinistra: Gianbeppe Panico, Gianmaria Aghem, Oscar De Vita e Alberto Scuro con la Bertone Z.E.R. autrice di alcuni record di velocità con De Vita.

I NUMERI DEL MOTORISMO MONDIALE

Nella giornata di venerdì la FIVA ha presentato i risultati del Sondaggio FIVA 2021: una serie di dati raccolti a livello globale per misurare l'effettiva portata del motorismo storico, con i focus sul reale utilizzo dei veicoli, l'indotto generato dalla loro conservazione e manutenzione, il profilo dell'appassionato medio. Il tutto illustrato dal Presidente della FIVA Tiddo Bresters e dal Presidente dell'ASI Alberto Scuro.



Tiddo Bresters, presidente FIVA, insieme ad Alberto Scuro.

SI ARRICCHISCE LA LIBRERIA DELL'ASI

Nuove opere arricchiscono la Libreria ASI che a Padova ha presentato i nuovi libri con gli autori e i protagonisti. Dopo il grande successo ottenuto dal primo volume dedicato alla Lancia Delta da rally, Sergio Remondino e Sergio Limone propongono il sequel che racconta le storie dei personaggi che hanno contribuito a rendere grande e vincente la Delta, a cominciare da Cesare Fiorio, per passare poi ai tanti piloti che l'hanno fatta vincere sulle strade di tutto il mondo. Remondino e Limone, insieme a Miki Biasion presente nello stand ASI, hanno svelato i retroscena dell'opera,



Tonino Tognana durante la presentazione del suo libro.

I GIOVANI, GRANDI PROTAGONISTI

Uno dei momenti più partecipati ed emozionanti della 4 giorni padovana è stato senz'altro quello dedicato alla Commissione Giovani, presieduta da Costanzo Truini, con un grande entusiasmo che ha coinvolto il pubblico presente durante la consegna dei premi "ASI Giovane Passione", alla quale hanno presenziato gli onorevoli Giovanni Tombolato e Antonietta Giacometti.

I premi sono stati assegnati a Laura Ricci, Davide Bertola, Cesare Monfredini ed Elisabetta Gennari per le attività svolte nell'ambito della loro passione: organizzazione di eventi, restauro di auto e motociclette, specializzazione in ambito formativo e avvio al lavoro. Temi importanti che sottolineano come la parte più giovane dell'Automotoclub Storico Italiano abbia le energie per allargare la passione in nuovi campi e, in alcuni casi, renderla un'attività produttiva o, anche solo, esprimerla in modi più fantasiosi e avventurosi, come nel caso di Carlo Deluca e Giulio Giacomazzi che l'estate scorsa hanno percorso l'Italia in sella a due ciclomotori storici.



L'onorevole Giovanni Tombolato si complimenta con i giovani del premio "ASI Giovane Passione" insieme ad Alberto Scuro e all'onorevole Antonietta Giacometti.



Foto di gruppo per i giovani del Premio "ASI Giovane Passione".

COLLEZIONE FILATELICA PASSIONE AUTO E MOTO

Le Poste Italiane hanno scelto lo stand ASI per presentare una nuova iniziativa in campo filatelico. Fabio Gregori, responsabile nazionale Filatelia Poste Italiane) ha illustrato "Collezione Filatelica Passione Auto e Moto", folder edito in sole 500 copie, che contiene una serie di francobolli a tema motoristico.

I 60 ANNI DE LA MANOVELLA PREMIATI I DIRETTORI DEL PASSATO

Il nostro giornale ha compiuto 60 anni e per festeggiare questo importante traguardo l'ASI con il suo presidente Alberto Scuro ha voluto consegnare un riconoscimento ai direttori del passato che, con il loro lavoro, hanno contribuito a far crescere la rivista e a mantenerla al passo con i tempi. Nino Balestra è stato il primo a trasformarla in una vera rivista. Dal 1972 al 1976 ha saputo darle l'impostazione moderna e legata all'attualità. Una filosofia tutt'ora in auge e adottata dai direttori che si sono succeduti a lui. Nino Balestra non ha potuto presenziare alla cerimonia per un'indisposizione, ma ha comunque inviato il suo messaggio attraverso l'editore - e amico fraterno - Stefano Chiminelli.

Presente a Padova Michele Marchianò, che ha firmato la rivista dal 1997 al 2002. Nella breve intervista ha raccontato la soddisfazione del ricevere nel 2000 il Trophée Culture Automobile assegnato da una giuria svizzera molto qualificata. Ha inoltre sottolineato come La Manovella abbia continuato negli anni ad essere uno strumento di cultura per tutti gli appassionati.

Il direttore responsabile più longevo è stato Gian dell'Erba. Per ben 18 anni ha firmato la rivista dando ampio spazio alla redazione e riuscendo nel non facile compito di trasformarla con gradualità in base alle esigenze di un Automotoclub Storico Italiano in grande sviluppo e trasformazione.

Un premio speciale è stato assegnato alla memoria a Giorgio Nada. A riceverlo i figli Stefano e Sergio, che proseguono l'attività editoriale di famiglia. Per un lungo periodo, dal 1988 al 1997 La Manovella e Ruote a Raggi (così si chiamava l'organo ufficiale dell'ASI) è stato prodotto ed edito da Giorgio Nada, che ha così assicurato la continuità alla rivista in quel periodo, permettendole di raggiungere il traguardo dei 60 anni.



Da sinistra: Alberto Scuro, Gian dell'Erba, Stefano Chiminelli (responsabile editoriale), Michele Marchianò e Roberto Valentini durante la premiazione degli ex direttori de La Manovella, che ha compiuto 60 anni. Qui a lato, Stefano e Sergio Nada con il riconoscimento per l'attività del padre Giorgio.



Il due volte campione del Mondo Rally Miki Biasion con Sergio Remondino alla presentazione del secondo volume dedicato alla Lancia Delta.

Il campione del mondo Virginio Ferrari ha partecipato alla presentazione del libro di Roberto Gallina.



Le interviste e gli aneddoti che i lettori troveranno tra le pagine nel corso di una presentazione che ha visto una grande partecipazione di pubblico. Sempre in tema di rally, a Padova Tonino Tognana ha presentato il suo libro "Quei rally con il Cavallino", che ripercorre la sua carriera di pilota e, soprattutto, la stagione 1982 del Campionato Italiano che lo vide vincere con la Ferrari 308 GTB. Particolarmente divertente il dibattito che ha visto coinvolti anche Massimo De Antoni, il navigatore protagonista di quella stagione, e Stefano Chiminelli di ASI Service che, oltre a essere responsabile delle edizioni, è anche un grande appassionato della specialità.

Numerosa presenza di pubblico anche alla presentazione del libro di Roberto Gallina, uno dei personaggi più eclettici del motociclismo. È stato infatti pilota, team manager, tecnico progettista e costruttore. Una storia avvincente scritta insieme a Sergio Brunella, che ha illustrato l'opera insieme allo stesso Roberto Gallina e a Virginio Ferrari, uno dei centauri più legato al team. Anche in questo caso Gallina e Ferrari hanno raccontato episodi del passato sfuggiti alle cronache del tempo. E di questi il libro edito da ASI Service è pieno, per la curiosità dei tanti appassionati che possono avere il quadro di 50 anni di motociclismo.

PRESENTATE LE MANIFESTAZIONI AUTO E MOTO 2022

A più riprese nello stand ASI sono stati presentati gli eventi del prossimo anno, a cominciare dalla 25^a edizione di ASI Motoshow, che avrà luogo a Varano de' Melegari dal 6 all'8 maggio 2022 e poi tutta una serie di manifestazioni organizzate dai Club e presentate dal Presidente della Commissione Manifestazioni Auto Ugo Amodeo e dal Presidente della Commissione Manifestazioni Moto Palmino Poli.



Da sinistra: Matteo Marzotto, Ferdinando Businaro, Alberto Scuro e Danilo Castellarin (presidente Commissione Musei di ASI).

Felice Graziani, responsabile Marketing e Comunicazione ASI, ha fatto il punto sulla prima edizione di ASI Circuito Tricolore, che ha visto lo svolgimento di 9 dei 10 eventi previsto in questo difficile 2021. Un risultato notevole che permette di vedere il futuro con ottimismo e con le giuste basi per crescere ancora e rendere questo "circuit" sempre più importante e visibile a livello internazionale per promuovere il turismo nel nostro Paese. Il patrocinio da parte del Ministero del Turismo e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali dimostra la capacità di questi eventi nella promozione dell'Italia nel mondo. Nonostante le limitazioni dovute alla pandemia, si sono comunque registrate molte presenze da parte di equipaggi stranieri, seppur in numero inferiori rispetto al passato. L'ASI Circuito Tricolore guarda comunque al futuro, quando si spera di poter ulteriormente aprire i confini e arricchire le manifestazioni.

Hanno completato la ricca serie di conferenze i "100 anni della Moto Guzzi" con un intervento di Luca Manneschi a cura della Commissione Cultura, con Luigi Rivola, la presentazione del docufilm "La generazione sportiva dei fratelli Marzotto" con Matteo Marzotto, Ferdinando Businaro (eredi famiglia Marzotto) e Danilo Castellarin della Commissione Storia e Musei. E a proposito di Musei, si è parlato delle collezioni private italiane con Roberto Vellani della stessa commissione.

I NUMERI DI UN SUCCESSO

Milleseicento espositori, 11 padiglioni zeppi di migliaia di auto (si stima 5000), centinaia di migliaia ricambi, decine di stand di editoria, automobilia, modellismo e un mercato variegatissimo, dalle poche centinaia di euro (roba che qualche anno fa non si vedeva) fino a cifre da capogiro. Questo ha permesso ai visitatori (che, alle biglietterie, sono arrivati da 32 paesi, facendo segnare cifre da pre-Covid) di vedere tutte insieme alcune delle auto più belle, iconiche ed emozionanti di sempre, grazie soprattutto alle tematiche seguite da Case produttrici, club, registri, musei.

Qualche esempio? Mercedes-Benz, ha presentato la 190E W201 Elektro del 1989, versione elettrificata della piccola berlina disegnata da Bruno Sacco, la cui meccanica è visibile grazie a dei pannelli di plexiglass sui cofani. "Con questa vettura Mercedes svela i fili conduttori che legano il passato alla modernità", come ha detto il responsabile relazioni esterne di MB Italia Eugenio Blasetti.

Oppure si poteva lucidarsi gli occhi allo stand del Registro Superleggera, che ha regalato al pubblico la presenza dell'Alfa Romeo 6C 2300 B MM, la prima costruita con l'omonimo originalissimo brevetto. Presente ufficialmente anche l'Heritage di

Stellantis, con vetture provenienti dalla sua collezione (il modello di stile dell'Abarth 1000 SP, la Abarth 850 TC, il prototipo di city-car elettrica X 1/23) accanto alla Lancia Delta Integrale totalmente restaurata con parti riprodotte nell'ambito del programma "Heritage Parts".

E poi, come non citare la mostra curata dal MauTo di Torino, "L'Italia che vince le Corse", una rassegna di auto straordinarie: l'Alfa Romeo P2 di Jano che dal 1924 al 1930, con Campari, Varzi, Brilli-Peri e Nuvolari, vinse tutto; la Ferrari 500 F2 di Ascari Campione del mondo F1 nel '52 e '53; la Lancia Ferrari D50 del 1955; La Ferrari F1 "Sharknose" progettata da Chiti con Forghieri nel 1961; e poi la regina assoluta dell'evento, la Fiat 130 HP del 1907 di Nazzaro e Lancia, che il suo curatore Davide Lorenzone ha messo in moto dopo decenni di oblio estasiando il numerosissimo pubblico accorso solo per lei. Pregevolissima poi, l'esposizione delle Lambda curata dal Lancia Club, per festeggiarne al meglio il centenario, come degna di nota è la spettacolare esposizione di casa Porsche, con modelli da competizione progenitori dell'attuale GT3 e dei bellissimi esemplari vincitori del 6° Concorso di Restauro Classic promosso presso tutti i Centri Porsche ufficiali italiani.

AUTO MOTO D'EPOCA FIERA DI PADOVA



La Mercedes 190 prototipo con motore elettrico nello stand Mercedes-Benz.



L'Alfa Romeo 6C 2300 B MM.



DAL 1961 ABBIAMO A CUORE I VOSTRI RADIATORI



COSTRUZIONE:

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

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi



OFFICIAL PARTNER

KESSEL

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



Mercedes-Benz Registro Italia

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

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

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

Sono aperte le iscrizioni ed i rinnovi per il 2022



Vi Auguriamo Buone Feste





GRANDI STORIE, PICCOLO SPAZIO.

filatelia

Quando una storia è davvero grande si può raccontare anche con un francobollo. Come quella di Gigi Proietti e di uno dei suoi personaggi più amati, Mandrake in "Febbre da cavallo". Diventa anche tu collezionista di grandi storie, acquista i francobolli e i prodotti filatelici su filatelia.poste.it.

Posteitaliane



L'ASI ALL'ASSEMBLEA ANNUALE DELL'ANCI "FENOMENO CLASSICHE: I VEICOLI STORICI COME RISORSA PER IL SISTEMA PAESE"



L'intervento all'Assemblea ANCI del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.

Collaborazione sempre più stretta tra ASI e ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani): la Federazione di riferimento per il motorismo storico ha partecipato all'Assemblea ANCI 2021 (Parma, 9-11 novembre), l'appuntamento annuale che coinvolge sindaci, amministratori e rappresentanti del mondo istituzionale e imprenditoriale.

"Rinascere l'Italia. I comuni al centro della nuova stagione": questo il tema - quanto mai attuale - dell'Assemblea ANCI 2021 e qui l'ASI ha presentato in anteprima il convegno nazionale del 25 novembre a Roma. Un appuntamento dal titolo "Fenomeno classiche: i veicoli storici come risorsa per il Sistema Paese", perché il motorismo storico è davvero un elemento chiave per rimettere in moto questa bellissima macchina che si chiama Italia.

Per l'ASI, presente con un proprio stand, l'Assemblea ANCI è stata un'importante vetrina in un evento che ha visto la presenza e la partecipazione delle più alte cariche dello Stato, con gli interventi del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e del Presidente del Consiglio Mario Draghi.

"ASI - ha sottolineato il presidente Alberto Scuro - prosegue con coerenza e concretezza il suo percorso virtuoso in ambito sociale e culturale al servizio delle istituzioni. Il motorismo storico non è solo passione ma è un settore che offre grandi opportunità per lo sviluppo del Paese: fa parte delle eccellenze italiane riconosciute in tutto il mondo e come tale sposa alla perfezione missione e obiettivi dei comuni italiani, i nostri primi interlocutori sul territorio".



Lo stand ASI ha accolto numerosi sindaci: qui il "padrone di casa" Federico Pizzarotti con il consigliere federale Riccardo Zavatti.



Il nuovo sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, ha visitato lo stand ASI insieme ai consiglieri federali Riccardo Zavatti e Antonio Traversa.



GRANDI STORIE, PICCOLO SPAZIO.

filatelia

Quando una storia è davvero grande si può raccontare anche con un francobollo. Come quella di Nino Manfredi e del suo primo film da regista "Per grazia ricevuta", con cui ha trionfato al Festival di Cannes nel 1971. Diventa anche tu collezionista di grandi storie, acquista i francobolli e i prodotti filatelici su [filatelia.poste.it](https://www.filatelia.poste.it).

Posteitaliane



LA BEFANA DI ASI SOLIDALE

Il primo appuntamento del 2022 con la consueta iniziativa benefica targata Asi è fissato per giovedì 06 gennaio, quando una rappresentanza di ogni Club Federato consegnerà i doni e i pacchi alimentari raccolti durante tutto il mese di dicembre, sempre seguendo le regole di distanziamento sociale, con le vetture storiche al seguito vestiti, quando possibile, da Babbo Natale e da Befana. Il tutto si svolgerà in diretta nazionale Facebook per poter condividere tutti insieme la gioia di donare. Le iniziative partiranno tutte in contemporanea e si potranno vedere nella diretta, commentando in tempo reale. Inserendo l'hashtag #befabadellasi sui diversi social, si potranno trovare tutti i singoli post e iniziative legati all'evento e



sarà un bel momento di condivisione nazionale, perchè l'auto storica non è solo divertimento, ma anche solidarietà. L'evento avrà soprattutto il fine di raccogliere dei pacchi di generi alimentari da donare alla mensa dei poveri delle diverse città, oltre ai doni che ogni club potrà e vorrà aggiungere. Una bella iniziativa che ci ricorda la grande importanza di condividere per poter donare ai meno fortunati, soprattutto in un periodo come quello natalizio.

CONTINUANO NEL 2022 GLI APPUNTAMENTI DI CULTURA ONLINE LIVE

Come è noto la Commissione Cultura ha il compito di progettare e attuare le attività volte al miglioramento della conoscenza, alla divulgazione e alla valorizzazione della storia del motorismo, ed è proprio per questo che anche per il prossimo anno è previsto un ricco programma online in diretta live streaming, a partire dal 27 gennaio. Sul sito web e sui canali social dell'Asi, si svolgeranno queste dirette streaming su diversi e interessanti argomenti, per discutere e scoprire nuovi dettagli poco noti sulla cultura motoristica. Primo appuntamento quindi per il 27 gennaio con il tema "Itala, una seconda Fiat?", per poi proseguire nelle settimane successive con: "Taruffi, auto e moto a tutto campo", "Le "maximoto" italiane anni '70", "Fiat X1/9, una piccola granturismo", "Gli scooter oltre Vespa e Lambretta", "Giulia e Alfetta: 60 e 50 anni per le berline Alfa", "90 anni da El Alamein: veicoli e velivoli a confronto". Vi invitiamo quindi a collegarvi tutti i giovedì dalle ore 21 per passare una piacevole serata all'insegna del motorismo storico.



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

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. IT03482980121 Info@covercar.com - www.covercar.com

TESTAROSSA: LA FERRARI

UN FRANCOBOLLO CELEBRA IL CAPOLAVORO ASSOLUTO DEL DESIGN INDUSTRIALE APPLICATO ALL'AUTOMOBILE, ICONA DI STILE DEL CAVALLINO E DEGLI ANNI OTTANTA. QUANTE STORIE RACCONTANO I FRANCOBOLLI!

Ogni volta che apro un catalogo, una cartella filatelica o un raccoglitore di francobolli mi sorprende ancora del loro fascino e di come siano in grado di spalancare le porte su mondi che attendono solo di essere scoperti, o riscoperti. Anche a distanza di decenni.

Ieri, ad esempio, mi è capitato di riprendere un vecchio raccoglitore e di ritrovare, o, per meglio dire, riscoprire, un francobollo, emesso il 4 luglio 1986, dedicato a lei, la regina dei sogni di intere generazioni, simbolo di stile e lusso, la Ferrari Testarossa.

Lo sguardo è rapito dal disegno della granturismo rossa che si staglia sul fondo bianco della vignetta e subito corre ai dettagli della celebre carrozzeria creata da Pininfarina per il motore più potente dell'epoca, un design inconfondibile, assoluto, dove bellezza e meccanica si coniugano per dare vita ad un'opera d'arte su ruote. Catalizza l'attenzione la grigliatura delle prese d'aria che corre lungo le fiancate accompagnando il passaggio dalla carreggiata anteriore, morbida e contenuta, a quella posteriore piuttosto pronunciata, la cui larghezza è sottolineata dalla serie di alettature sui fanali, per la prima volta rettangolari, a creare un continuum con le fiancate.

Ed in un attimo sono sugli Champs-Élysées, nel mitico e sfavillante Lido, la notte prima dell'apertura del Salone dell'Automobile di Parigi del 1984, durante la première per presentare l'erede della Ferrari 512BBi, la prima automobile di Casa Maranello ad avere un nome e non una sigla numerica. E che nome! In esso è racchiusa la storia stessa della Ferrari, il suo esordio come scuderia di auto da corsa, vittoriosa con auto come la 500 TR o la 250 detta Testa Rossa, dal colore delle testate del motore, che la leggenda vuole siano state colorate da un operaio con della vernice avanzata.

Per il suo esordio solo il meglio dell'epoca, un locale esclusivo con accesso limitato, perché la Testarossa era ed è una macchina per pochi, anche per la particolare sensibilità nel dosaggio della potenza necessaria per domarla. Lusso, stile ed esclusività, cifre degli anni Ottanta che la Testarossa incarna perfettamente.

Ed ecco che il viaggio mi porta altrove, nell'assolata Miami, mentre la Testarossa bianca ancora mono - specchio sfreccia lungo le strade costeggiate da palme all'inseguimento di un trafficante di droga. A bordo i due uomini sembrano usciti da una rivista di moda degli anni Ottanta, i noti occhiali da sole sulla testa, le T-shirt bianche, le giacche destrutturate ed i pantaloni larghi di colore fluo, la pettinatura cotonata. Per quella che forse

è stata la più nota serie poliziesca della tv dell'epoca, Enzo in persona volle la sua creatura come coprotagonista, infuriandosi per la goffa imitazione apparsa nelle prime due stagioni e regalando alla produzione ben due esemplari, di colore nero, verniciati poi di bianco per favorire le riprese in notturna.

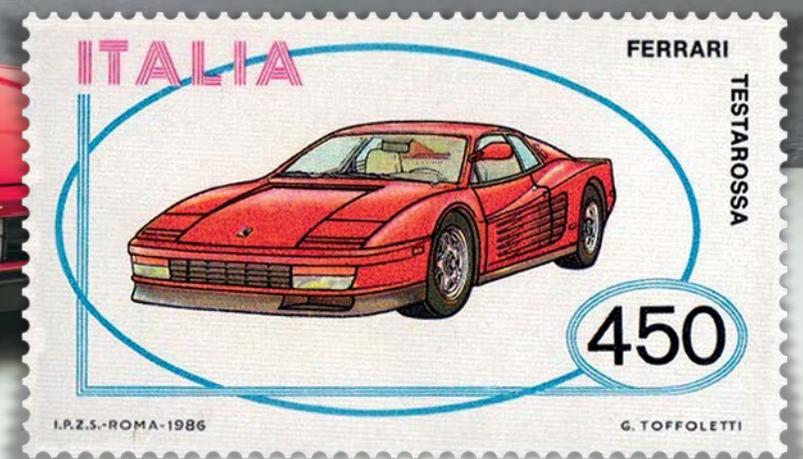
Di colpo le strade della moderna Miami lasciano il posto alla antica bellezza di Napoli, con i suoi scorci storici ed i vicoli stretti e chiassosi. A bordo di una Testarossa nera il suo indiscusso ed indimenticato re, il Pibe de oro, approfitta dell'anonimato delle tenebre per assaporare la bellezza della città partenopea e godere di quel costoso regalo di benvenuto, lontano dal clamore delle apparizioni pubbliche. È l'inizio della sua stagione italiana e nel contempo del riscatto di una città che grazie a lui potrà festeggiare il primo scudetto. È l'inizio della storia d'amore di una terra per un argentino che sente come suo figlio, ancora oggi.

La mente continua il suo viaggio ed è di nuovo altrove, lungo Les Trois Corniches che incorniciano la bellezza della Costa Azzurra. È estate. La Testarossa spider, unica al mondo, color argento metallizzato e capote in tela grezza abbassata, corre veloce e sicura grazie alla guida esperta del suo conducente, l'incarnazione vivente del fascino dell'Italian Style nel mondo, che tanti yuppies dell'epoca tentano, spesso invano, di imitare. L'Avvocato sulla sua Testarossa unica al mondo.

Quale migliore immagine per rappresentare lo spirito degli anni Ottanta? L'epoca della spensieratezza, del disimpegno, dell'ottimismo e della corsa frenetica verso il successo, della nascente tv commerciale, del primo PC, delle prime connessioni in internet, del Cubo e dei primi videogiochi, l'epoca dei Mondiali, dei Nobel per la fisica e degli Oscar italiani.

Chi è curioso di conoscere questa e le tante altre storie di eccellenza che hanno fatto grande il nostro Paese, narrate dai francobolli, può recarsi presso i negozi Spazio Filatelia, gli Uffici Postali con sportello filatelico e sul sito www.filatelia.poste.it, e per chi vuole collezionarle tutte, senza rischiare di perderne una, è disponibile inoltre un abbonamento filatelico.

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





L' **Associazione Automoto d'Epoca Sardegna**,
 porge a tutti i soci, amici e simpatizzanti i più fervidi auguri per un

Sereno Natale e Felice Anno Nuovo

Ricorda a tutti la **XV edizione della Coppa Gentlemen Sardi**
 in programma dal giorno 13 al giorno 15 maggio 2022,

la **V edizione di Moto Storiche in Pista**

in programma a Cagliari dal giorno 11 al giorno 12 giugno 2022,

e la **manifestazione Alla scoperta di.....**

in programma dal giorno 16 al giorno 18 settembre 2022.

ASSOCIAZIONE AUTOMOTO D'EPOCA SARDEGNA, V.LE SANTA AVENDRACE 255, CAGLIARI

TEL: 070 283181 _ EMAIL: posta@aaesardegna.org

EMAIL MANIFESTAZIONI: manifestazioni@aaesardegna.org

SITO IN TERNET: www.aaesardegna.org

@AAE.SARDEGNA.CA

@AAE.SARDEGNA.CA



*Auguri di
 Buone Feste
 e Buon Anno
 a Tutti!*

C.A.V.E.C. CLUB AMATORI VEICOLI D'EPOCA CREMONA
 Via Del Macello 8/E - 26100 Cremona - tel: 0372 748694 - info@cavec.it - pec: cavec@pec.it



**CLUB
 OROBICO
 AUTO MOTO
 D'EPOCA**

*Augura a
 soci, amici e sostenitori
 un Buon Natale e Felice 2022*

FEDERATO A.S.I.
 dal 1997

Pedrengo, Via Signorelli 6 - Bergamo, Italy - Tel. e Fax. 035 513082 - www.cluborobico.it - info@cluborobico.it

A VILLA REY “AUTO EUROPA” DEI GIORNALISTI UIGA

L'ASI HA OSPITATO IL PRESTIGIOSO PREMIO, ASSEGNATO DA UNA GIURIA DI GIORNALISTI DELL'AUTOMOTIVE E DI ESPERTI ALLA FIAT NUOVA 500. AL PRESIDENTE DELL'ASI ALBERTO SCURO LA “TARTARUGA D'ARGENTO”.



Le automobili finaliste di Auto Europa 2022 con le tre storiche sulla terrazza di Villa Rey, che sovrasta Torino.

Alberto Scuro riceve dal presidente dell'UIGA Gaetano Cesarano la Tartaruga d'Argento UIGA.



Per la prima volta l'Unione Italiana Giornalisti Automotive ha scelto l'ASI come partner per il suo evento più importante, il premio “Auto Europa 2022”. La prima edizione di questo premio risale al 1987 e quest'anno sono stati festeggiati i 35 anni e, per festeggiare questa ricorrenza, l'UIGA, in collaborazione con l'ASI ha assegnato tre riconoscimenti speciali ad altrettante vetture vincitrici nelle precedenti edizioni: Audi 80 (1987) per il design, Citroën XM (1991) per l'originalità del progetto e Alfa Romeo 156 (1999) per le prestazioni.

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

Villa Rey è stato il fulcro della manifestazione. Nelle due giornate dell'evento (martedì 19 e mercoledì 20 ottobre) i giornalisti vi hanno fatto base per provare con le 7 automobili moderne finaliste (Audi Q4 e-tron, Bmw Serie 4, Cupra Formentor, Dacia Sandero, Fiat nuova 500 e, Hyundai Tucson e Nissan Qashqai) e per una piacevole serata nei saloni appena restaurati del piano terreno, dove i giornalisti e i responsabili delle Case automobilistiche presenti hanno potuto ammirare anche la collezione dei micromotori.

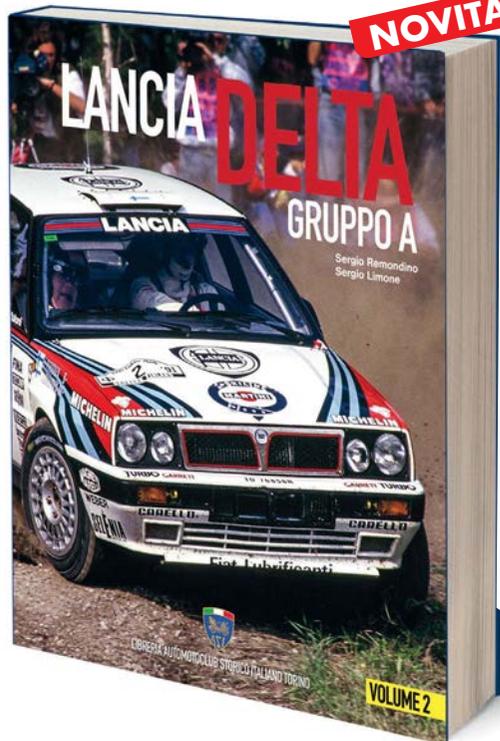
Nel corso della stessa serata ha destato molto interesse anche l'intervento del designer Mike Robinson - ultimo responsabile dello stile Bertone - ha raccontato la storia dei prototipi della celebre carrozziere torinese dal 1967 alla seconda decade degli anni Duemila.

Il giorno dopo soci dell'Unione Italiana Giornalisti dell'Automotive, insieme agli appassionati di una giuria popolare ed oltre 100 opinion leader, hanno eletto la vettura di Mirafiori come migliore auto prodotta e commercializzata in Europa sulla base dei requisiti di innovazione, design, qualità ed economia di esercizio. Nella stessa cerimonia Alberto Scuro è stato insignito del titolo uomo dell'anno dalla UIGA. Un riconoscimento che si traduce nel premio "Tartaruga d'Argento", sulla falsariga dell'iconico simbolo di Tazio Nuvolari: quando nel 1932 Gabriele D'Annunzio incontrò al Vittoriale il pilota mantovano, gli regalò proprio una piccola tartaruga d'oro, accompagnata dalla celebre frase "All'uomo più veloce, l'animale più lento". Da allora la tartaruga divenne compagna inseparabile di Nuvolari e oggi si ritrova in questo premio: la motivazione del riconoscimento UIGA a Scuro è infatti proprio "L'animale più lento al dottore che valorizza la bellezza a quattro ruote". Come presidente ha impresso una notevole accelerata alle attività dell'ASI. In particolare, con il turismo al volante delle auto storiche alla scoperta delle bellezze segrete d'Italia. Giovani e visione del futuro sono i suoi ingredienti per il motorismo storico di domani. Auto Europa è l'inizio di un rapporto di collaborazione tra l'ASI e il mondo dei giornalisti dell'Automotive che in futuro potrà trovare nuovi momenti di incontro e di intesa sui temi cari agli automobilisti e agli appassionati.

La Fiat Nuova 500 elettrica è Auto Europa 2022: la consegna del premio a Claudio D'Amico responsabile stampa di Stellantis Italia.



Villa Rey è stata al centro dell'attenzione di giornalisti dell'automotive nelle due giornate del premio.



NOVITÀ

LANCIA DELTA - GRUPPO A - Volume 2

€ 45.00

Sergio Remondino e Sergio Limone

Pag. 240 - Formato 24 x 30 cm - Copertina cartonata - 134 foto a colori

Testi in italiano e inglese

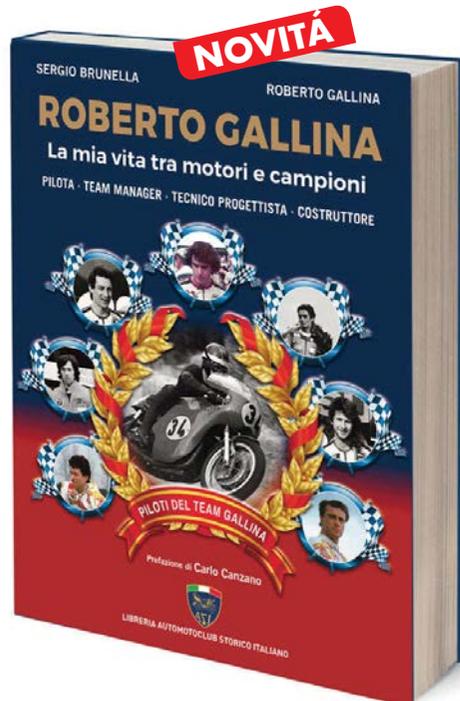
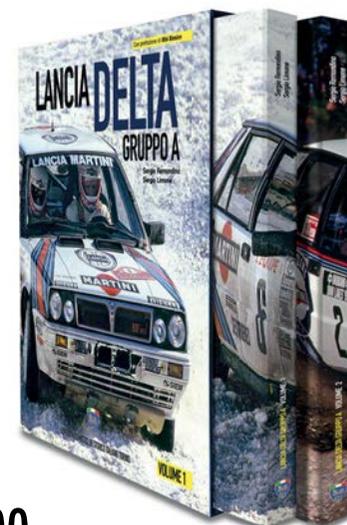
Dopo il Volume 1 dedicato a tutte le versioni della Lancia Delta Gruppo A, arriva il Volume 2 dedicato agli uomini che hanno reso grande una delle vetture da corsa più vincenti di sempre, eterno motivo d'orgoglio sportivo del Made in Italy. Il viaggio parte da Corso Marche 38, la mitica sede dell'Abarth, l'"antro" dove nascevano le Delta Gruppo A, e continua con le storie e le vicende dei manager, dei progettisti, dei tecnici e dei meccanici che hanno reso vincente la vettura. Quindi l'attenzione viene rivolta ai piloti che hanno esaltato la Delta nel Mondiale, a cominciare da Miki Biasion, l'italiano che con 15 successi in gare iridate e due titoli Piloti è l'indiscusso recordman della leggendaria trazione integrale torinese. La "Squadra Delta", il "Capitale Umano" determinante nello scrivere un inimitabile capitolo nella storia del Motorsport, rivive grazie alla penna di Sergio Remondino, giornalista dell'automobile ed autore di numerosi libri a tema rallistico, accompagnato anche nel Volume 2 dal sapere e dai ricordi dell'ingegnere Sergio Limone, uno dei tecnici che più hanno contribuito a far grande la Delta. È un viaggio appassionante, una storia italiana di successi mondiali celebrata nei due volumi editi da Asi, che possono essere raccolti nell'elegante cofanetto appositamente realizzato.

Opera intera - Cofanetto con due volumi € 109.00

Volume 1 € 49.00

Volume 2 € 45.00

Cofanetto € 15.00



NOVITÀ

ROBERTO GALLINA

La mia vita tra motori e campioni € 34.00

Sergio Brunella e Roberto Gallina

Pag. 290 - Formato 21x28 cm - Disegni e fotografie a colori - Testi in italiano.

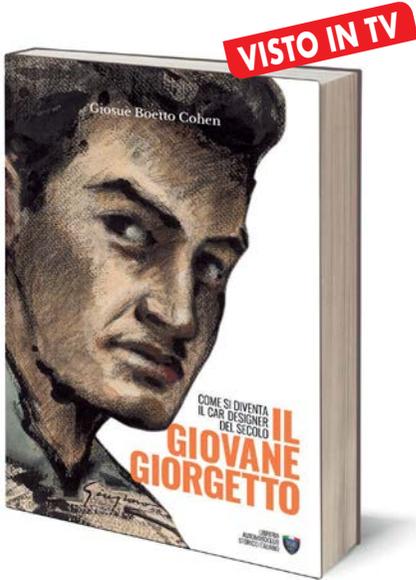
In questo volume gli autori hanno cercato di evidenziare sia il valore dei piloti, nel portare all'estremo un mezzo meccanico, sia le competenze dei tecnici che riuscivano ad improvvisare soluzioni idonee alle condizioni di gara in quel periodo sportivo indimenticabile. Inoltre, grazie alle testimonianze dei campioni che hanno fatto parte del Team Gallina, sono state inserite nel libro le loro impressioni ed i commenti riguardanti quel meraviglioso periodo passato insieme, mettendo in risalto gioie, situazioni inedite ed anche qualche incomprensione mai svelata.

Famosi giornalisti del settore motociclistico e motoristico, quali Federico Urban e Carlo Maria Florenzano, raccontano piacevolmente gli avvenimenti dal punto di vista dei non addetti alle corse, ma di chi osservava le gare, per raccontarle ai lettori, mettendo però in risalto quanto di importante sviluppato dal Team.

Questo volume analizza anche nuovi concetti tecnici, sviluppati in accordo con i progettisti dell'epoca, con particolare attenzione all'iniezione elettronica, novità assoluta per allora. Un libro imperdibile per tutti gli amanti di quel motorismo sportivo leggendario e molto... Tricolore.



I NOSTRI ROMANZI



IL GIOVANE GIORGETTO Come si diventa il Car Designer del Secolo

€ 24.00

Giosuè Boetto Cohen

Pag. 312 - Formato 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 affascina. 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.

VINCITORE
"PUBBLICAZIONE DELL'ANNO"
PREMIO BEST IN CLASSIC 2021



CANI NERI CANDIDE GARDENIE Auto e nobildonne di un altro secolo

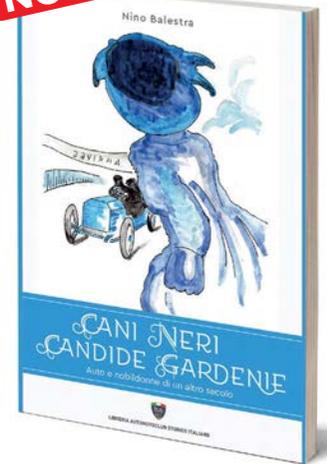
€ 15.00

Nino Balestra

Pag. 144 - Formato 15 x 23 cm - Disegni in B/N - Testi in italiano

Questo è un romanzo, con storie, intrecci e colpi di scena, avvolto nell'alone di charme della Belle Époque. Fa rivivere fatti reali, mescolati a quel tanto di fantasia, di invenzione, necessaria per confezionare una storia interessante, con ricostruzioni di situazioni, ambienti, fatti, perfettamente coerenti. Ci sono donne affascinanti, automobili di fine secolo e di inizio del '900, amori, avventure. Un romanzo per tutti, da leggere e rileggere e donare a colpo sicuro.

NOVITÀ



IDEE REGALO IN EDIZIONE LIMITATA



~~€ 79.00~~ € 70.00 THE BERTONE COLLECTION

Gautam Sen
and Michael Robinson

Pag. 356 - Formato 21,9 x 29 cm - 367 foto a colori. Testi in italiano e in inglese

Molti dei veicoli iconici della seconda metà del ventesimo secolo sono usciti dagli stabilimenti della Carrozzeria Bertone, così come dagli studi di design di Stile Bertone: dalle semplici ma bellissime

me Fiat, Citroën e BMW, alle molte e strabilianti Alfa Romeo, Lancia, Maserati e Lamborghini.



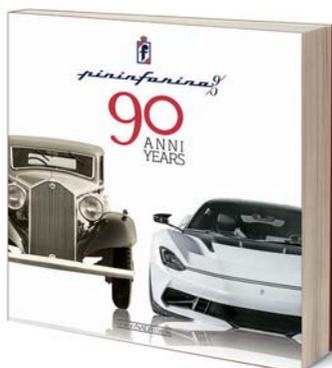
~~€ 58.00~~ € 55.00 GIOVANNI MICHELOTTI Una Matita Libera

Edgardo Michelotti
Giancarlo Cavallini

Pag. 288 - Formato 26 x 29 cm - 436 foto a colori e B/N. Testi in italiano

Tra gli anni Trenta e la fine degli anni Settanta, Giovanni Michelotti ha disegnato più di mille duecento automobili che sono apparse sul mercato con il marchio delle più note carrozzerie o aziende automobilistiche che ne commissionavano lo studio e il progetto: Stabilimenti Farina, Vignale,

Allemano, Fissore, Scioneri, Moretti, Ghia Aigle, Cisitalia, Bugatti, Triumph, BMW, Saab, Daf, Maserati, Abarth...

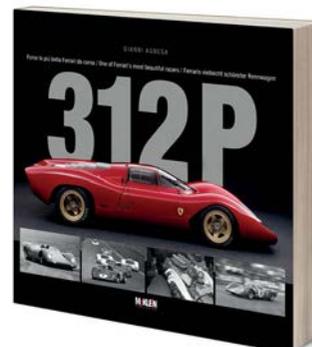


~~€ 90.00~~ € 85.00 PININFARINA 90 ANNI AA.VV.

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

In occasione dei 90 anni della Pininfarina, un marchio che è sinonimo di stile ed eleganza applicati al car design, un volume che censisce, per la prima volta, l'intera produzione del designer di Torino, modello per modello. Nato in

stretta collaborazione con la Casa, si avvale di preziosi materiali fotografici a corredo di brevi testi di inquadramento storico.



~~€ 90.00~~ € 85.00 312P Forse la più bella Ferrari da corsa Gianni Agnesa

Pag. 264 - Formato 27x29,5 cm - Volume con cofanetto. Testo italiano-inglese-tedesco.

Questo libro di Gianni Agnesa racconta la storia dell'auto - di cui sono stati costruiti solo tre esemplari - in ogni dettaglio, fin dal primo test, attraverso ogni gara che hanno fatto con il team ufficiale o in seguito quando le auto corsero con i colori del North American Racing Team. Il libro di grande

formato e di alta qualità prodotto da McKlein è contenuto in una custodia ed è illustrato da molte immagini assolutamente inedite.

CAMPIONE IN ALTALENA

La bruciante partenza alla 24 Ore di Le Mans 1966 di Phil Hill-Muir su Ford MKII, mentre Bandini-Guichet su Ferrari 330 P3 sembrano attardati.



L'AVVENTURA DI PHIL HILL ALLA SCUDERIA FERRARI.

di Danilo Castellarin

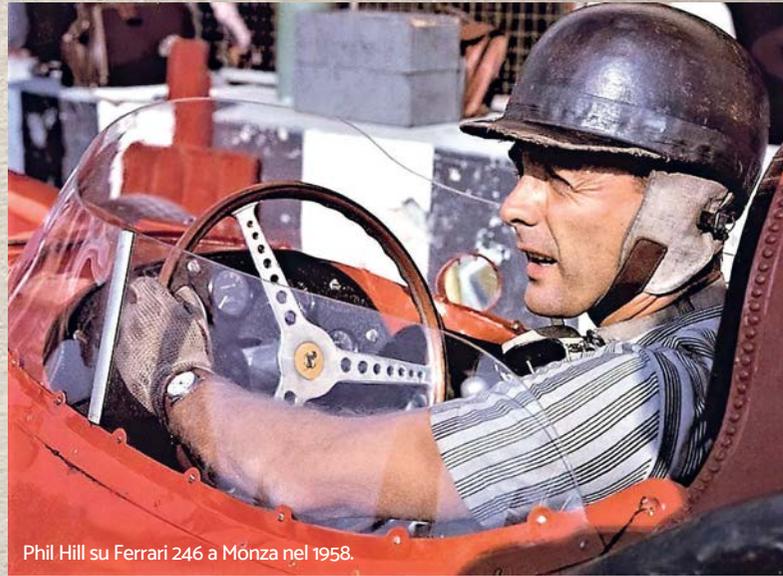
Capitò giusto sessant'anni fa, nel 1961, quando Phil Hill fu il primo americano a conquistare il titolo di campione del mondo di F1. L'auto era la Ferrari 156 e tutti si aspettavano una festa grande. Invece a Maranello si abbatté un ciclone più forte della tempesta Vaia che ha devastato il Nordest, più violenta dell'uragano Apollo che ha funestato la Sicilia. Cos'era capitato? Il Drake, fresco di titolo, mise alla porta l'intero staff dirigente. In molti la chiamarono la cacciata degli angeli ribelli. Fu così che nacque l'ATS.

Phil Hill si ritrovò in mezzo alla bufera e visse mesi difficili alla Ferrari, come lui stesso mi raccontò un giorno durante una riunione del Club International des Anciens Pilotes F1 a Saint-Jean-Cap-Ferrat. Tutto iniziò con la morte di Wolfgang Von Trips nel 1961, tamponato da Jim Clark all'ingresso della Parabolica. «Doveva essere un giorno felice perché ero diventato campione del mondo. Invece la morte di 14 spettatori e di Wolfgang Von Trips proiettò un'ombra sinistra sull'automobilismo. Ferrari, che da poco era stato scagionato per l'incidente della Mille Miglia del 1957, era tornato nell'occhio del ciclone. Cosicché a noi piloti e a tutti i dirigenti di Maranello venne impedito di partecipare al funerale di Von Trips, per evitare risposte incaute ai giornalisti». La Ferrari sarebbe stata rappresentata alla cerimonia funebre solo da Laura Domenica Garello, la moglie del capo. «Fu lei a chiedermi di accompagnarla alla stazione di Milano con la mia Peugeot 404. Ma non ne avevo proprio voglia. Così, sia io sia Richie Ginther, ci tirammo indietro dicendo che dovevamo andare in Svezia per affari. Lasciammo Amerigo Manicardi a fare l'autista della signora Ferrari. Purtroppo capitò un imprevisto. Mentre io e Ginther eravamo a zonzo su una strada dalle parti di Modena, Richie notò che stavamo sorpassando l'auto di Manicardi. Temevamo di essere riconosciuti a due passi da casa, dopo aver detto che eravamo in Svezia e non avremmo fatto certo una gran bella figura.





Phil Hill su Ferrari 156 al Gran Premio di Germania del 1961.



Phil Hill su Ferrari 246 a Monza nel 1958.

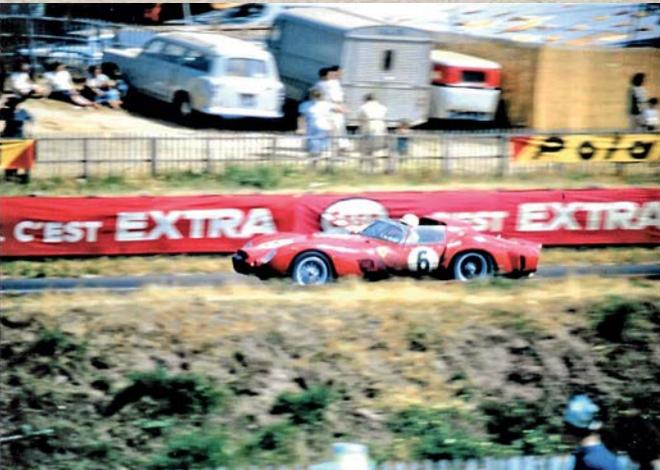
Ma ormai c'era poco da fare, perché l'auto era lanciata nel sorpasso e così, ridendo come matti, decidemmo di abbassarci nell'abitacolo per non essere riconosciuti. Manicardi, qualche settimana dopo, mi disse che, mentre noi passavamo, Laura Garello riconobbe il colore metallizzato e la targa della nostra Peugeot e gli chiese 'Ma quella non è la macchina di Phil Hill?'. E lui rispose 'Boh. Non c'è nessuno dentro l'auto...'. Lei fece finta di crederci».

A stupire in questo primo ricordo è il ruolo di rispettosa devozione dei piloti verso la Scuderia, con un campione del mondo che si comporta come un liceale. Difficile immaginare Leclerc e Sainz in un'analoga soggezione, ammesso e non concesso che arrivino mai al prestigioso alloro di campioni del mondo.

«Dopo aver vinto il titolo 1961, venni corteggiato dalla BRM per la stagione 1962, ma alla fine decisi che era meglio firmare per la Scuderia. Francamente mi sentivo un po' in altalena. Perché dopo la morte di Taffy - il soprannome di von Trips - e il licenziamento in tronco di otto dirigenti, non si creò un buon clima. Ferrari minacciava di ritirarsi. Il nuovo direttore sportivo Eugenio Dragoni, che aveva sostituito Romolo Tavoni, era molto diffidente e autoritario. E anche agli occhi di Mauro Forghieri, nuovo responsabile tecnico al posto di Carlo Chiti, io apparivo come un amico della vecchia guardia, sbattuta fuori». Nonostante questa dimensione pesante, Hill riuscì a sfiorare la vittoria

a Montecarlo 1962, con Lorenzo Bandini terzo. Poi tutto precipitò. *«Al Nürburgring regnava la confusione e le auto non avevano le stesse prestazioni dell'anno precedente. Andò a finire che pensai davvero di andarmene. Carlo Chiti mi invitò a cena a Milano, nell'estate 1962, e mi illustrò i suoi progetti con l'ATS». Naturalmente Enzo Ferrari venne a sapere dell'incontro clandestino. Così la posizione del pilota di Miami si compromise ancor più. Al punto che la sua macchina schierata a Monza 1962 era decisamente poco performante e il pilota fu costretto a prendere qualche rischio per fare meglio del quindicesimo tempo in classifica. La scena è rivissuta nel celeberrimo film 'Grand Prix' di John Frankenheimer, considerato il più bello e realistico sulla F.1 dell'epoca. «Chiedevo a Dragoni e Forghieri perché le auto andassero così male, ma nessuno mi rispondeva, si giravano dall'altra parte o allargavano le braccia». La conseguenza fu che Phil Hill, che per la Ferrari aveva vinto tre volte la 24 Ore di Le Mans, se ne andò. Questo non impedì al Cavallino, due anni dopo, di tornare a vincere il titolo mondiale 1964 con John Surtees. Speriamo che dopo quattordici anni di digiuno - l'ultimo campione del mondo di F1 su Ferrari è stato Kimi Räikkönen nel 2007 - la Scuderia compia un altro miracolo, esca dal lungo tunnel e ritorni in vetta. Per stringere ancora quelle che il Drake chiamava le briglie del successo.* ■

Da sinistra, La Ferrari 330 LM TRI n°6 vincitrice Le Mans 1962 con Hill-Gendebien.
Ferrari e Phil Hill a Monza nel 1958. Phil Hill e Castellarin durante l'intervista a Saint-Jean-Cap-Ferrat.



LAMBORGHINI COUNTACH



IL 25 SETTEMBRE L'ASI E LA FIVA HANNO PREMIATO LA STRAORDINARIA
CARRIERA DEL DESIGNER MARCELLO GANDINI.
AD ACCOGLIERLO C'ERA LA LAMBORGHINI COUNTACH
DELLA COLLEZIONE BERTONE.

NEL CINQUANTENARIO, RIPERCORRIAMO LA STORIA
DEL'AVVENIRISTICO MODELLO CHE GANDINI HA DISEGNATO NEL 1971.
L'ABBIAMO FOTOGRAFATA A VOLANDIA, DOVE RISIEME INSIEME
AGLI ALTRI GIOIELLI DELLA COLLEZIONE ASI-BERTONE.

di Elvio Deganello - foto della Countach 5000 Actualfoto e Guido Bissattini

CINQUANT'ANNI DI FUTURO



LO scorso 25 settembre la Countach 5000 Quattrovalvole telaio # ZA9C005A0HLA12147, che presentiamo in queste pagine, ha accolto Marcello Gandini a Villa Rey per le premiazioni “Le stelle del motorismo storico dell’ASI” e “FIVA Heritage Hall of Fame” alla sua straordinaria carriera di designer. È la stessa Countach 5000 Quattrovalvole personale di “Nuccio” Bertone che appare con il carrozziere in una nota foto promozionale degli anni Novanta ed è lo stesso esemplare che oggi è presente nella collezione Bertone, acquisita dall’ASI il 29 settembre 2015. La 5000 Quattrovalvole è più potente e muscolosa delle Countach precedenti, perché rinuncia un po’ al primitivo aspetto da oggetto spaziale per portare a livelli eccezionali la tenuta di strada con larghi pneumatici ed estese appendici aerodinamiche. La sua sostanza meccanica si sintetizza in alcuni “magici” numeri: 12 cilindri a V, 5157 cm³, 48 valvole, 6 carburatori doppio corpo Weber 44DCNF, 455 CV a 7000 giri/minuto e l’incredibile coppia di 51 mgk a 5800 giri/ minuto. In termini prestazionali tutto questo bendio si traduce in 300 km/h di velocità massima e in un’accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,2 secondi: abbastanza per lasciare alle spalle qualunque supercar italiana, inglese e tedesca dell’epoca, compresa la berlinetta a motore centrale di Maranello, che nel 1983 spinge i tecnici della Lamborghini a progettare la testa con 48 valvole per mantenere la supremazia. ➤

Oltre alla potenza di 455 CV contro i 390 CV della Testarossa modenese, a vantaggio della supercar di Sant'Agata Bolognese resta l'esclusiva disposizione del cambio, che è davanti al motore ed è collegato al differenziale, che è posteriore, tramite un albero di trasmissione che attraversa la coppa dell'olio del possente 12 cilindri. In termini pratici, la geniale esclusività meccanica del cambio rivolto in avanti permette un'ottima distribuzione dei pesi, garanzia di una gran tenuta di strada e maneggevolezza, e una manovra del cambio così diretta che le altre auto con il motore posteriore e la trasmissione in sequenza convenzionale nemmeno se la sognano per la lunghezza dei leveraggi.

TENUTA DI STRADA E MANEGGEVOLEZZA

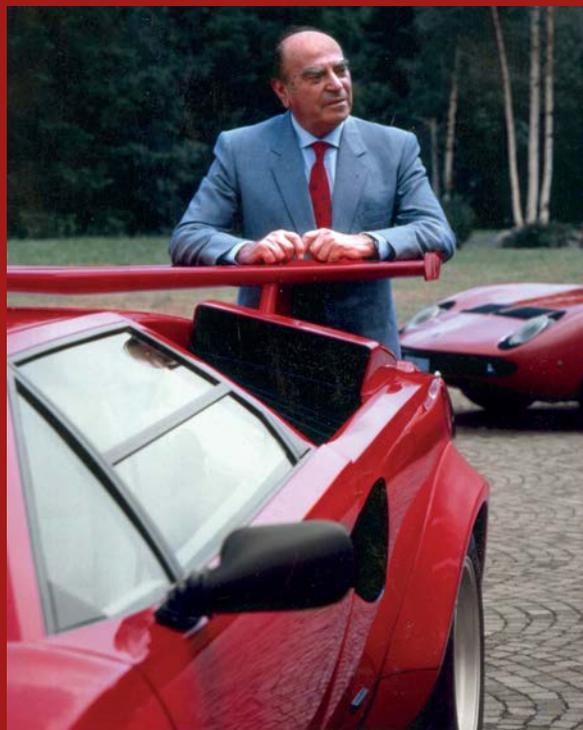
L'esclusiva catena cinematica della trasmissione sviluppata dall'ingegner Paolo Stanzani per la Countach permette un gruppo motopropulsore di straordinaria compattezza, premessa per un involucro estetico con un rapporto dei volumi spettacolare. Nel 1971 Marcello Gandini sfrutta in modo geniale le possibilità che gli offrono gli inediti contenuti tecnici e non si lancia alla ricerca di un modellato complesso, al contrario insegue la semplicità. Traccia profili immediatamente comprensibili, come fa un bambino che disegna con il righello, ma la sua abilità creativa trasforma la geometrica essenzialità delle linee in forza espressiva.



La Lamborghini Countach 5000 Quattrovalvole telaio # ZA9C005AOHLA12147 ritratta nel viale centrale del Museo Parco del Volo di Volandia, dove la Collezione ASI Bertone - e quindi anche la nostra Countach - è esposta.

Con un solo tratto morbido, dinamico e senza soluzione di continuità, fissa il perimetro che racchiude il muso, l'abitacolo e la coda. Il profilo, che è quasi piatto sul breve muso, s'inarca sul padiglione e segna con il rafforzamento dei volumi la posizione strategica del gruppo motopropulsore. Sulle superfici piane e raccordate con secchi diedri, innesta le geometrie a trapezio del parabrezza, dei finestrini, delle nervature di irrobustimento dei cofani e della scanalatura sul tetto per il periscopio che vicaria lo specchio retrovisore. Nella coda, con un taglio netto dei para-fanghi e del cofano, fa emergere in sezione due esagoni irregolari che alleggeriscono le masse e spettacolarizzano i fanali. ➤

Il carrozziere Giuseppe "Nuccio Bertone" nella celebre foto promozionale degli anni Novanta che lo ritrae con la sua personale Lamborghini Countach 5000 Quattrovalvole, distinta dal telaio # ZA9C005A0HLA12147, quella che oggi è presente nella collezione ASI.



BERTONE

Nuccio Bertone

Marcello Gandini ritratto accanto alla Lamborghini Countach 5000 Quattrovalvole della Collezione ASI in occasione della premiazione "Le stelle del motorismo storico dell'ASI" e "FIVA Heritage Hall of Fame" alla sua straordinaria carriera di designer.



Vista di tre quarti posteriore della stessa vettura, con la caratteristica ala e la portiera "a forbice" alzata, fotografata di fronte all'ingresso di Villa Rey, sede dell'ASI, in occasione della premiazione di Gandini.





Il vano motore della Countach 5000 Quattrovalvole telaio #ZA9C005A0HLA12147. La potenza è impressionante: 455 CV senza l'ausilio di diavolerie elettroniche. Oggi ci sono "supercar" più potenti, ma all'epoca il "Quattrovalvole" della Lamborghini non aveva rivali. A destra, un disegno tracciato da Marcello Gandini nel 1971 che prefigura le forme della Countach. Sul tetto si nota la protuberanza del periscopio che vicaria lo specchio retrovisore, soluzione che sarà abbandonata per la produzione di serie.

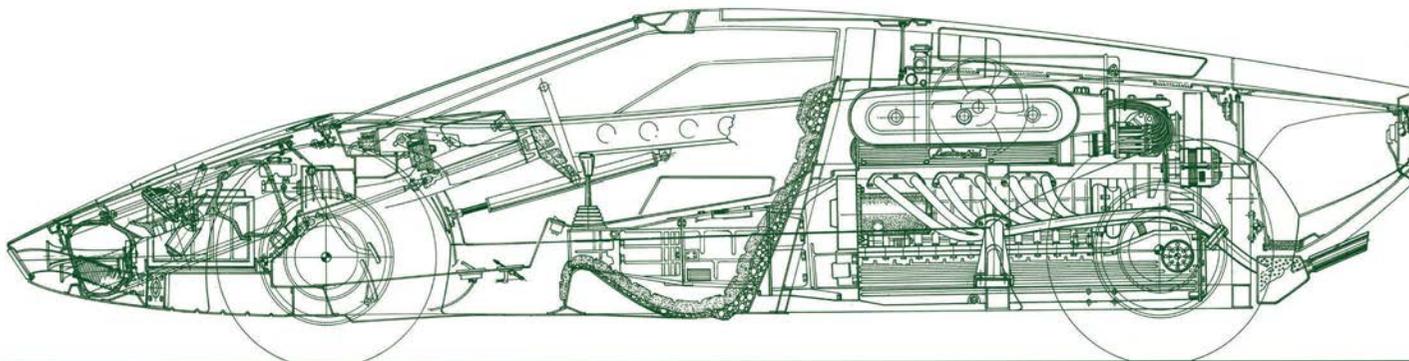
Non ci sono elementi decorativi, tranne le "branchie" dietro i finestrini, che a ben guardare sono elementi funzionali perché permettono al motore di respirare. La Countach attualizza il mito del "monolito levigato", inseguito invano dagli anni Trenta, ma la sublime nitidezza della forma diventa un limite quando il prototipo del progetto LP112 calza la targa Prova BO 383 e inizia i collaudi su strada. Allora si vede che le eleganti "branchie" non danno abbastanza aria al V12 e inizia la transizione dalle superfici levigate da navicella spaziale a quelle più automobilistiche, progressivamente più tormentate e grintose delle versioni successive.

RETICOLO SPAZIALE

La Countach LP400 per la produzione arriva nel 1974 dopo tre prototipi. Intanto un bel telaio a reticolo spaziale di tubi sostituisce la lamiera scatolata nella struttura portante e il collaudato

"4 litri" con 375 CV derivato dalla Lamborghini Miura sostituisce l'originario "cinque litri" per ridurre le incognite di un'auto tremendamente nuova sotto ogni aspetto. Stilisticamente, la Countach di serie è simile al prototipo, perché Ferruccio Lamborghini e "Nuccio" Bertone sono fermi nell'idea di mantenere il design originale e di cambiare solo ciò che è necessario. Ciò che è necessario alla fine riguarda il raffreddamento del motore, ecco perché al posto delle "branchie" spuntano le grandi prese d'aria a tasca e le fiancate sono squarciate dalle prese N.A.C.A. di tipo aeronautico, che diventano nuovi elementi iconici del design. Altre modifiche riguardano la lunghezza, superiore di 13 centimetri per migliorare l'abitabilità, l'avantreno rialzato di qualche centimetro, il cofano anteriore senza lo "scalino", i finestrini di nuovo disegno, la strumentazione analogica invece di digitale e la soppressione degli inserti trasparenti nel cofano posteriore che lasciavano parzialmente in vista il motore. Restano invece le

La sezione della Countach LP500 del 1971 evidenzia l'originalità della disposizione meccanica con il cambio davanti al motore. La trasmissione del moto al differenziale, che è posteriore, avviene tramite un albero che gira all'interno della coppa dell'olio.



automobili
Lamborghini

B BERTONE



Una scenografia d'impatto incornicia lo spettacolare muso basso, largo e affilato della Countach LP500 nella foto promozionale del 1971. Sul cofano si nota lo "scalino" che è poi soppresso per la produzione in serie.

spettacolari porte che si aprono a forbice con un ingegnoso sistema di contrappesi e la scanalatura a trapezio sul tetto, che era funzionale al periscopio ora sostituito da un banale specchietto. Nel 1978 debutta la nuova versione Countach LP400S con due importanti novità meccaniche: la potenza ridotta a 353 CV per aumentare la trattabilità e le sospensioni magistralmente adattate dall'ingegner Gian Paolo Dallara alle caratteristiche degli innovativi pneumatici Pirelli P7 super ribassati. Le nuove gomme (205/50 R15 davanti e 345/45 R15 dietro) sono montate su cerchi Campagnolo con quattro feritoie di ventilazione tonde con i bordi in rilievo e sporgerebbero dalla carrozzeria, che quindi è modificata con l'aggiunta di vistose appendici sui parafranghi.

SPOILER E ALA

Le altre novità della LP400S sono lo spoiler anteriore che raccorda i "parafranghi", la soppressione della scanalatura sul tetto e l'ala posteriore offerta a parte come accessorio. Dopo 50 esemplari, la LP400S adotta i cerchi con le feritoie lisce e dopo altri 150 il tetto rialzato di tre centimetri. Si completa così la metamorfosi che divide gli appassionati fra chi preferisce le linee pulite delle prime LP400 e chi predilige la grinta delle LP400S, anche se l'aspetto più "cattivo" non ha riscontro nelle prestazioni, che anzi calano per il maggior attrito delle ruote, per lo scadimento delle qualità aerodinamiche e per i 32 CV in meno. Per rendere meno squilibrato il quadro prestazionale, i tecnici della Lamborghini nel 1982 maggiorano la cilindrata a 4754 cm³ e ritoccano alcuni dettagli come il profilo dell'albero a camme e la taratura dei carburatori, tornando così ai primitivi 375 CV. ➤



Le linee purissime della LP500 non hanno bisogno di elementi decorativi. Le eleganti “branchie” dietro i finestrini hanno la motivazione funzionale di fare “respirare” il motore. La particolare forma dei finestrini è poi semplificata per la produzione in serie.

Nella coda tronca due esagoni irregolari emergono dalla sezione dei parafranghi e delle depressioni del cofano e del sottoscocca. Ospitano gli spettacolari fanali, che tuttavia saranno modificati per la produzione in serie, stanti le difficoltà di realizzarli.

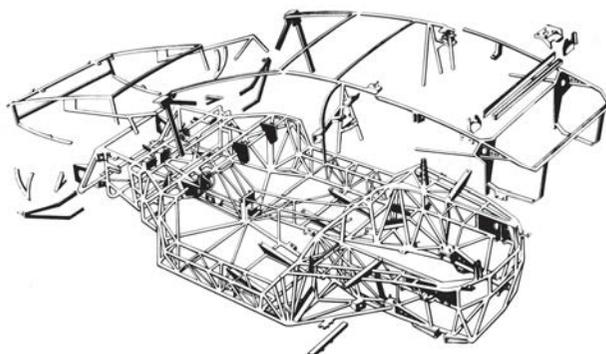


Il modello così equipaggiato si chiama LP500S ed è sul mercato da poco meno di un anno quando i tecnici di Sant'Agata si mettono in allarme perché giunge voce che a Maranello stanno lavorando attorno a una nuova potentissima supercar. Per mantenere la supremazia ci sono tre vie: un robusto aumento della cilindrata, impossibile senza cambiare il monoblocco; il turbo che pone seri problemi di smaltimento del calore e la distribuzione con quattro valvole per cilindro. Alla fine appare questa la via

più percorribile, assieme a un leggero aumento della cilindrata e all'adozione dei condotti d'aspirazione verticali con specifici carburatori, che migliorano il riempimento dei cilindri al prezzo di una bugna sul cofano motore che riduce la già precaria visibilità posteriore. Ma è cosa di poco conto, pensando al risultato, che è la potenza di 455 CV a 7000 giri/minuto: una cura ricostituente che si rivela perfino eccessiva quando a Maranello tolgono i veli sulla Testarossa e si scopre che ha "solo" 395 CV. ➤



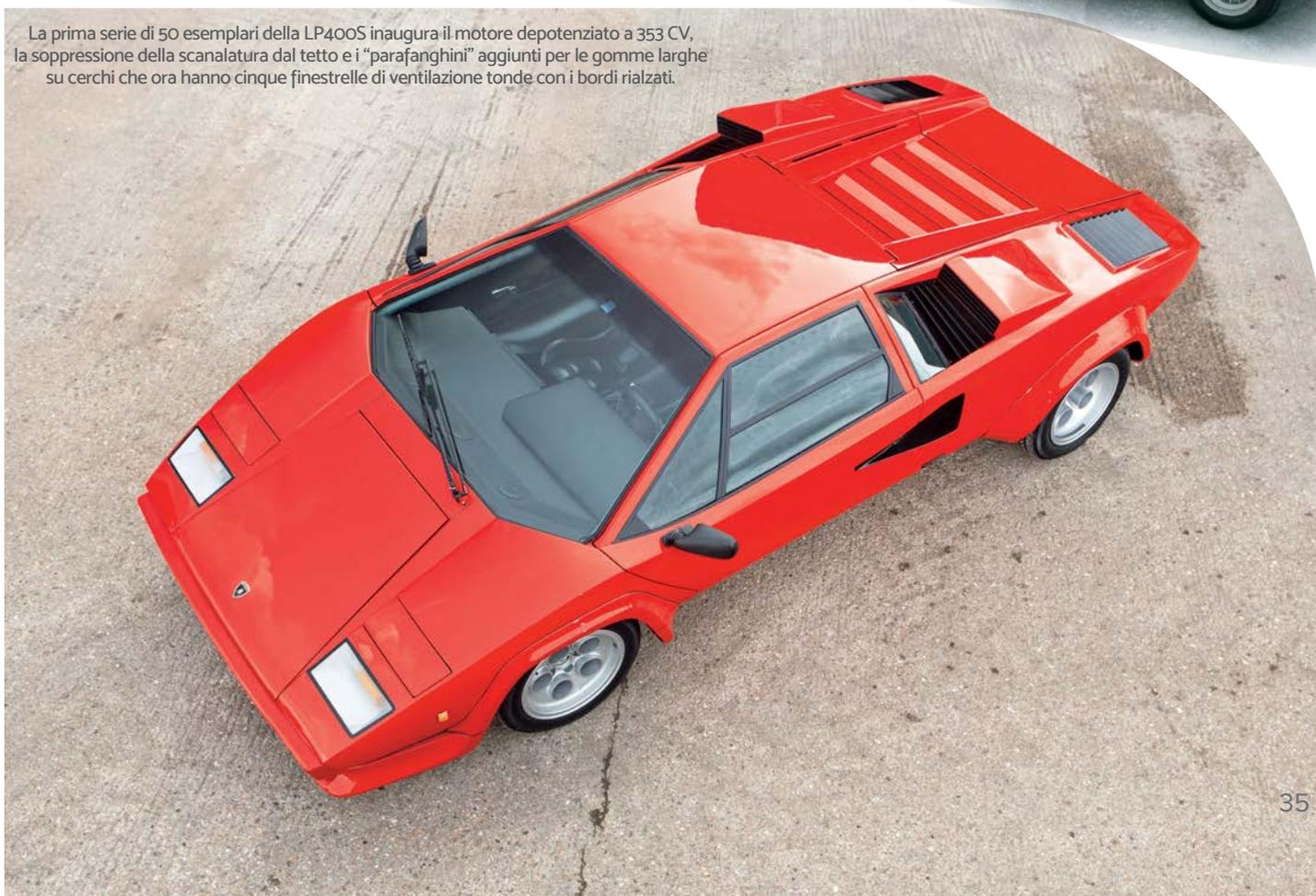
Bob Wallace in prova con la LP500 sull'Autostrada del Sole nei pressi di Bologna. Il principale problema incontrato nei collaudi riguarda lo smaltimento del calore del potente propulsore. L'ovvio rimedio è lo studio di nuove prese d'aria.



Il telaio della Countach LP400 è composto di due parti: il reticolo spaziale di tubi inferiore è la vera e propria struttura portante, il complesso dei tubi superiori è imbullonato e fa da supporto al tetto e ai pannelli della carrozzeria. Sotto, la LP400 monta il "4 litri" da 375 CV derivato dalla Lamborghini Miura, ha le prese d'aria a tasca invece delle "branchie", le prese d'aria N.A.C.A. laterali e mantiene la scanalatura sul tetto, anche se un normale specchio retrovisore sostituisce il "periscopio".



La prima serie di 50 esemplari della LP400S inaugura il motore depotenziato a 353 CV, la soppressione della scanalatura dal tetto e i "parafanghini" aggiunti per le gomme larghe su cerchi che ora hanno cinque finestrelle di ventilazione tonde con i bordi rialzati.





La terza serie della LP400S (al centro) comprende 150 esemplari la cui principale novità è il tetto rialzato di tre centimetri per migliorare l'abitabilità. Dal punto di vista estetico la modifica è appena percettibile. Nell'immagine si notano anche i celebri proiettori a scomparsa.



La seconda serie di 105 esemplari della LP400S mantiene le caratteristiche estetiche della LP400S prima serie, tranne i cerchi "lisci", vale a dire con le finestrelle di ventilazione senza bordi in rilievo.



La LP500S. Tranne qualche modifica alla plancia, mantiene le caratteristiche estetiche della LP400S terza serie. La novità è sotto il cofano: il motore che torna alla primitiva potenza di 375 CV con la cilindrata maggiorata a 4754 cm³ e altri ritocchi.

COUNTACH, CHE NOME!

Countach non è una razza di tori come vorrebbe la tradizione Lamborghini. La parola viene dal dialetto piemontese, significa "contagio" ed è entrata nel gergo popolare ai tempi del colera come imprecazione o espressione di meraviglia. Tre storie raccontano com'è arrivata al progetto 112. Un autorevole storico del Marchio riferisce che Nuccio Bertone ha suggerito il nome a Ferruccio Lamborghini, che l'ha accettato. Ciò non contraddice le altre due versioni: la più diffusa fa riferimento all'esclamazione di un operaio che ha visto il prototipo rientrando da un periodo di malattia. Marcello Gandini racconta invece che quando facevano le macchine per i Saloni lavoravano anche di notte e scherzavano per

COUNTACH

stare svegli. Fra loro c'era un operaio alto due metri, con due mani così, che faceva piccoli lavori. Parlava solo in dialetto e rafforzava le sue frasi intercalando con "countach". Una sera per scherzo Gandini gli ha detto che avrebbero chiamato "countach" la macchina che stavano costruendo. Era una battuta di spirito e come tale l'ha girata a Bob Wallace, che montava la meccanica, vicino a loro, chiedendogli per scherzo come suonava in inglese. Bob gli ha risposto che funzionava. Così hanno subito scritto il nome e l'hanno appiccicato al prototipo. Sembrava uno scherzo, ma alla fine un giovane collaboratore di Gandini ha suggerito: chiamiamola così davvero e da lì il nome è arrivato ai piani alti.



Il logo del modello 5000 Quattrovalvole che debutta nel 1985 prendendo il nome dalla distribuzione con 4 valvole per cilindro. Con 12 cilindri i conti sono presto fatti, in tutto sono 48: un bel divertimento registrarle dopo avere smontato i sei carburatori. Gli interni della 5000 telaio # ZA9CO05A0HLA12147 della Collezione ASI Bertone.

KEVLAR E FIBRA DI CARBONIO

Non paghi del risultato, i tecnici di Sant'Agata iniziano a pensare a un nuovo modello e l'ingegner Giulio Alfieri, divenuto capo progettista della Lamborghini, imposta una nuova versione della Countach per colmare i tempi d'attesa. Rivolge la sua attenzione all'aerodinamica, perciò nel prototipo L150 raccorda con bandelle le sporgenze dei parafranghi e sostituisce le "scatole" delle prese con griglie simili a quelle della primitiva LP500, investite però da un maggiore volume d'aria grazie al padiglione maggiormente inclinato ai lati. Intanto nel neonato reparto materiali compositi, affidato al promettente Horacio Pagani prende forma un altro prototipo denominato officiosamente Evoluzione che, nella struttura e nella carrozzeria, fa largo impiego di kevlar e fibra di carbonio, i materiali compositi della nuova frontiera tecnologica. I collaudi danno risultati eccezionali, ma quest'idea meravigliosa e anticipatrice (la Ferrari arriva al carbonio in un'auto di serie solo con la Enzo del 2002) è accantonata perché lo scopo del progetto è esclusivamente quello di arricchire il patrimonio di conoscenze da spendere in futuro. ➤



L'ala posteriore fa discutere gli appassionati della "nostra" LP5000 "Quattrovalvole". Ufficialmente nessuna è uscita dalla fabbrica con questo dispositivo aerodinamico, che tuttavia era nel listino degli accessori. Il museo di Volandia, trova spazio negli storici capannoni dell'antica Caproni, adiacenti all'Aeroporto Internazionale di Milano Malpensa. Sotto, il prototipo "Evoluzione" uscito nel 1987 dal neonato reparto compositi, diretto da Horacio Pagani. La scocca di fibra di carbonio e la carrozzeria che impiega materiali compositi consentono una riduzione del peso che dà grande impulso alle prestazioni.



L'EVOLUZIONE IN SINTESI

- 1971 COUNTACH LP 500** Prototipo con motore V12 di 4.971 cm³. Distrutta nel crash test.
- 1973 COUNTACH LP 500** telaio # 1120001. Prototipo rosso esposto al Salone di Ginevra e quindi al salone di Parigi riverniciato verde. Prese d'aria a tasca sul padiglione, prese d'aria laterali tipo N.A.C.A.
- 1974 Countach LP400** Modello di serie con il motore di 3.929 cm³ derivato Miura. Carrozzeria 13 cm più lunga. Mantiene la nervatura sul tetto, detta "periscopica", anche se il retrovisore è convenzionale. Finestrini convenzionali. (158 esemplari di cui 21 con guida a destra)
- 1978 Countach LP400S** Pneumatici Pirelli P7 a profilo ribassato, parafranghi allargati con appendici aggiuntive. Soppressa la nervatura sul tetto. Aggiunto lo spoiler anteriore. A richiesta ala posteriore. In tutto 237 esemplari, suddivisi in tre tipologie. La prima ha le feritoie di ventilazione dei cerchi con i bordi in rilievo (50 esemplari); la seconda ha le feritoie di ventilazione senza bordi in rilievo (105 esemplari), la terza ha in più il tetto rialzato (82 esemplari)
- 1982 COUNTACH LP5000S** Motore di 4.754 cm³, accensione elettronica, rapporti lunghi. Allestimento come LP400S ma con nuovi interni. (321 esemplari)
- 1985 5000 QUATTROVALVOLE** 5.167 cm³ e quattro valvole per cilindro. Carburatori verticali. Cofano motore rialzato. Gli ultimi esemplari e quelli per il mercato nordamericano hanno l'alimentazione a iniezione. Dal 1988 con minigonne. (631 esemplari complessivamente)
- 1988 25° ANNIVERSARIO** cambiati circa 3000 degli 8000 pezzi, prese d'aria ridisegnate, minigonne. (638 esemplari)

Però resta qualcosa di immediatamente fruibile: per esempio lo studio della parte bassa della carrozzeria per ottimizzare il Cx (coefficiente aerodinamico di forma) e la deportanza (effetto aerodinamico che aiuta la tenuta di strada). Parte degli studi trova dunque immediata applicazione nel restyling della Countach 25° Anniversario, che nel 1988 affianca la 5000 Quattrovalvole come versione speciale per il venticinquennale della Casa. Il successo è tale che le ordinazioni si accumulano e per evaderle è necessario proseguire la produzione ben oltre l'anno dell'anniver-

SCHEDE TECNICHE

LAMBORGHINI COUNTACH 5000 QUATTROVALVOLE
COLLEZIONE ASI-BERTONE

MOTORE: Tipo L507V4. 12 cilindri a V di 60° in posizione centrale longitudinale. Monoblocco e teste d'alluminio. Due alberi a camme in testa per bancata comandati da catene. Quattro valvole per cilindro. Alesaggio x corsa: 85,5 x 75 mm. Cilindrata 5.167 cm³. Rapporto di compressione 9,5:1. Alimentazione con sei carburatori doppio corpo Weber 45 DCF e due pompe carburante elettriche Bendix. Accensione elettronica con spinterogeno. Lubrificazione forzata. Raffreddamento ad acqua con circolazione forzata. Potenza 455 CV a 7.000 g/min. Coppia 51 kgm a 5200 g/m. Impianto elettrico a 12 V, batteria 65 Ah, alternatore 770 W.

TRASMISSIONE: Trazione posteriore. Cambio a 5 velocità + Rm, comando a cloche. Frizione monodisco a secco. Differenziale autobloccante. Pneumatici anteriori 225/50 x VR15, posteriori 345/35 VR 15

CORPO VETTURA: Autotelaio a struttura reticolare di tubi saldati e imbullonati. Carrozzeria coupé 2 posti. Sospensioni anteriori a ruote indipendenti con trapezi, molle a elica, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice. Sospensioni posteriori indipendenti con bracci trasversali, puntoni di spinta e reazione, molle a elica, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice. Freni a disco con doppio circuito e servofreno. Sterzo a cremagliera

DIMENSIONI E PESO: Passo 2.500 mm. Carreggiata anteriore 1.536 mm, carreggiata posteriore 1.606 mm. Lunghezza 4.200 mm. Larghezza 1.995 mm. Altezza 1.070 mm. Peso 1.490 kg.

PRESTAZIONI: Velocità 297 km/h. Consumo 18/20 litri/100 km.

sario fino al 4 luglio 1990. Alla data odierna sono passati altri 25 anni e la linea della cinquantenne Lamborghini Countach appare ancora futuristica. Bisogna però osservare che nel 1971 nessuno immaginava che il futuro ci riservasse i limiti di velocità, il contenimento delle emissioni di anidride carbonica, le leggi sulla sicurezza e tutto ciò che oggi rende la Countach un irripetibile oggetto di culto per gli appassionati di auto storiche... nell'attesa che un motore a fotoni faccia librare le sue avveniristiche forme di nuovo nel futuro. ■

La "25° Anniversario" conclude la saga delle Countach facendo tesoro di alcune esperienze maturate con i prototipi LP150 ed Evoluzione. Le bandelle, lo spoiler e i parafranghi sono di kevlar. Nuovi sono pure i cerchi e le prese d'aria.



CAMPIONI

MIKE 'THE BIKE'



A TRENT'ANNI DALLA PREMATURA SCOMPARSA IN UN INCIDENTE STRADALE, ABBIAMO IMMAGINATO DI INTERVISTARE IL PIÙ GRANDE PILOTA MOTOCICLISTICO DI TUTTI I TEMPI ESTRAENDO LE SUE PAROLE DALL'ESTESA BIBLIOGRAFIA CHE NE HA RACCONTATO LA STORIA.

di Franco Daudo - foto Phillip Tooth, Greening Archive and Torquewrite.com

Mike Hailwood è una leggenda del motociclismo. Perfino Giacomo Agostini, dall'alto dell'inarrivabile palmarés di 15 titoli mondiali, ne parla con grande rispetto, considerandolo il suo maestro. Un rispetto peraltro contraccambiato dall'inglese, come leggeremo più avanti. Oggi Hailwood avrebbe 81 anni, due più del suo grande avversario italiano che gode ancora di una grande popolarità che gli deriva da un'immagine di sé costruita con grande professionalità fin dagli esordi. Mike probabilmente non sarebbe da meno, anche se una certa timidezza e un 'understatement' tipicamente british lo avrebbero tenuto un po' più lontano dai riflettori della mondanità. Questo, purtroppo, non lo sapremo mai, poiché Mike è stato portato via dalla vita terrena da un tragico incidente stradale avvenuto nella primavera del 1981, giusto quarant'anni fa. Fu infatti l'incolpevole vittima, insieme alla figlia di soli tre anni Michelle, della scellerata manovra di un camionista disattento. Nove volte campione del mondo di motociclismo, pilota di talento anche con le quattro ruote, tanto da vincere un titolo europeo di Formula 2 e essere tra i protagonisti nella Formula 1 e nell'Endurance,

si fece conoscere anche per un'azione coraggiosa che gli valse la George Medal: nel GP del Sud Africa del 1973 salvò la vita a Clay Regazzoni quando la sua BRM Formula 1 prese fuoco dopo un incidente di gara. Ecco, in un'intervista impossibile estrapolata dalla estesa bibliografia su Mike Hailwood, come ha raccontato la sua carriera.

Stanley Michael Bailey Hailwood, nove volte campione del mondo di motociclismo, figlio di Stan, un milionario, ex pilota, che aveva avviato una grande catena di vendita di motociclette in Inghilterra. Come hai iniziato la tua carriera?

"Avevo 17 anni e mio padre riuscì a farsi prestare una MV 125 da Bill Webster. Quando fui sulla griglia di partenza lo speaker mi presentò come il più giovane pilota in gara. Avevo il numero 36 e con tuta, stivali, guanti casco e occhiali nuovi mi sentivo un po' a disagio in mezzo a quei veterani con le tute consumate e sporche d'olio, segni evidenti di mille battaglie in pista. Vinse Cecyl Sandford e io mi classificai all'undicesimo posto. Non fu una delusione, poiché il mio obiettivo era quello di finire la gara. Quella volta imparai molto: sapevo che avevo molta strada da fare, anche se all'epoca non avevo assolutamente idea di dove sarei arrivato. ➤



Un binomio leggendario: Mike 'the Bike' e la Honda 250 sei cilindri.



Mike Hailwood impegnato al TT del 1965 con la MV Agusta 500.

Non avevo ambizioni particolari, neanche quella di diventare un pilota professionista. Tutto mi sembrava un gioco, qualcosa che mi serviva come sfogo. La mia fortuna fu Stan che mi diede un forte supporto all'inizio. Quando poi cominciai a vincere e a portare a casa premi in denaro divenne il mio manager, facendo in modo in che quei soldi fossero utilizzati nella manutenzione delle moto e per le spese di trasferta. Quando i guadagni iniziarono a salire si prese lui in carico la gestione della mia carriera di pilota e di ogni aspetto finanziario”.

In effetti all'inizio molti pensavano che i tuoi successi fossero solo merito di tuo padre, che coi suoi soldi e le sue conoscenze, ti procurava le migliori moto in circolazione.

“Tutte balle! Mio padre mi aiutò agli inizi allo stesso modo di chiunque altro si fosse trovato nella sua posizione. Ero io che guidavo le moto. Il denaro non può nulla quando sei tu da solo contro i tuoi avversari. Non si può comprare il talento. Inoltre mio padre, quando cominciai a vincere, si occupò della gestione finanziaria e sono certo che si riprese ciò che aveva speso per farmi iniziare. L'unica cosa che mi ha regalato è questo naso grosso!”.

Quando debuttasti al TT?

“Capitò dopo solo un anno dal debutto. Era il 1958. Mi iscrissi a quattro classi, 125, 250, 350 e 500. Quell'anno nessun altro fece altrettanto. Portammo sull'Isola una Paton, una NSU 250, una Ducati 125 e quattro

Norton, due 350 e due 500. Con la NSU arrivai terzo nella 250, dietro Provini e Ubbiali. Fui settimo nella 125, dodicesimo nella 350 e tredicesimo nella 500. Il mio debutto sulla scena internazionale”.

E invece quando arrivò la prima vittoria sul Mountain?

“Avvenne in una settimana memorabile. Sono accaduti un sacco di avvenimenti nella mia carriera ed è difficile elencare quelli più importanti. Ma quel 1961 è scolpito nella mia mente. La ragione principale è perché quell'anno non mi aspettavo niente dal TT, giusto un paio di piazzamenti, non certo tre vittorie! Sarei già stato felice per aver portato a casa un Trofeo, ma addirittura tre... mi sembra ancora adesso una cosa incredibile. Sono il primo ad ammettere di avere avuto un po' di fortuna, ma ciò non toglie che abbia dovuto dare il massimo. Molti osserveranno che se i due leader delle classi 250 e 350 non si fossero ritirati, non avrei vinto quelle due classi. È vero. Ma è anche vero che quando questo è accaduto io ero lì, pronto a sfruttare l'occasione. Fu dopo quel TT mi resi conto di essere un corridore”.

Mike è seduto in una comoda poltrona in pelle, ha in mano un bicchiere di vodka e limonata e ci indica un trofeo.

“Lo vedi quello? È quello del Senior TT del 1961. Era davvero quello che volevo, ma non avrei mai pensato di portarlo a casa quell'anno. La mia Norton Manx, la numero 3, non la dimenticherò mai. Era stata preparata da Bill Lacey, un genio. Sa il Signore dove prese i pezzi che montò su

quella moto: la testata e la distribuzione erano di un motore del 1958 mentre i carter motore e i volani erano nuovi, così come del '61 erano il cilindro e il pistone. Provato al banco dava poco più di 53 cavalli”.

Poi arrivasti alla famosa MV Agusta. Come fu il primo contatto col conte Agusta?

Mike si fa serio e cambia tono di voce, facendo trasparire un misto di riverenza e riservatezza nel parlare di quel personaggio così carismatico.

“Era un uomo dal pugno di ferro, un vero boss che non avrebbe mai lasciato fare ad altri ciò che poteva fare lui stesso. Tutti alla MV sapevano che il Conte era il Numero Uno e lui faceva di tutto affinché non lo dimenticassero. Era super impegnato, tanto da essere famoso per gli appuntamenti che la segretaria fissava e che regolarmente lui non riusciva a rispettare. Questo era fastidioso per i suoi ospiti: ogni volta che venivo dall’Inghilterra per un colloquio con lui mi dovevo rassegnare ad attendere per ore, prima di essere ricevuto. Bisogna però considerare che le corse erano per lui un hobby e le moto i suoi cuccioli, poiché il suo vero business erano gli elicotteri, che produceva in accordo con la Bell americana”.

Con la MV vincesti 4 titoli mondiali e 3 TT ma poi arrivò Agostini...

“Il sogno del Conte era quella di vedere un pilota italiano crescere alla MV Agusta e diventare campione del mondo della classe 500. Per un certo periodo dovette mettere sotto contratto piloti stranieri, ma nel 1965 scoprì Agostini, davvero un grande pilota che alla fine soddisfò in pieno l’ambizione del Conte, che riconobbe il talento di quel giovane già quando correva con la Morini. Ago non aveva grande esperienza di gare all’estero, ma in Italia era già un fenomeno e per questo il Conte lo chiamò in squadra”.

E tu come giudichi Agostini?

“Dal mio punto di vista, Agostini è il miglior pilota italiano venuto dopo Carlo Ubbiali. Imparava in fretta, era molto coraggioso e traboccava di talento. Quando lasciai la MV per la Honda è stato il più forte avversario che ho incontrato, non solo nella 500 ma anche nella 350. Ago non deluse il Conte e immagino con quale orgoglio salutò il suo pilota quando nel 1968 fu il primo italiano a vincere lo Junior e il Senior TT”.

Come furono i primi tempi in cui tu e Ago eravate compagni di squadra?

“Già l’anno del debutto con la MV era in lotta per il campionato italiano e il Conte mi chiese di lasciarlo vincere a Riccione e a Ospedaletti, dicendomi apertamente di arrivare secondo. Questa cosa mi infastidì, poiché ritenevo che Ago avrebbe dovuto battermi con le sue forze e senza alcun aiuto esterno se voleva dimostrare quanto fosse bravo. Rispetto a lui io avevo molto più da perdere e per questo non intendevo rendergli la vita facile. In gara dovetti peraltro sforzarmi parecchio per stargli davanti e fui davvero sorpreso nello scoprire quanto fosse veloce. Alla fine Giacomo vinse entrambe le gare cosicché tutta la rabbia per quella richiesta del Conte fu inutile. Devo dire, però, che nella prima gara ebbi problemi ai freni e nella seconda un guasto misterioso al motore mi costrinse al ritiro. Era comunque scontato che se Agostini fosse stato in lizza per il campionato del mondo, anche se nella stessa mia squadra, avrebbe dovuto battermi in pista. Il mio contratto prevedeva che fossi io il pilota numero uno della MV e questo mi dava il diritto di scegliere la moto migliore sia nella classe 350 sia nella 500. Ma nel 1965, quando

Redman cadde al Nürburgring e Agostini arrivò terzo al TT dopo che io mi ritirai per un guasto meccanico, il Conte Agusta intravide la concreta possibilità che Giacomo potesse diventare campione del mondo della 350. Per questo decise che da allora in poi, in quella classe, Ago avrebbe avuto la moto migliore. La chance di vincere il mondiale arrivò nel Gran Premio del Giappone, l’ultimo della stagione. Quella volta fui nella poco invidiabile posizione di dover frenare Jim Redman per lasciare che Ago vincesse la corsa e il campionato. Fu poco piacevole, poiché avevo appena firmato per correre con la Honda nel 1966 e quella sarebbe stata la mia ultima gara con la MV. Ma la mia lealtà verso la MV e Agostini era più importante e Jim lo sapeva. Alla fine Ago ebbe dei problemi quando era in testa e dovette rallentare. Io passai in testa e riuscii a battere Jim sul traguardo, ma alla fine fu lui il campione del mondo. In ogni caso il Conte ebbe la conferma di avere l’uomo giusto, un giovane italiano in grado di realizzare le sue ambizioni”.

L’ingaggio che ti diede la Honda per la stagione 1966 non era troppo diverso da quello che ti avrebbe offerto la MV. Ma coi giapponesi dovevi lavorare di più...

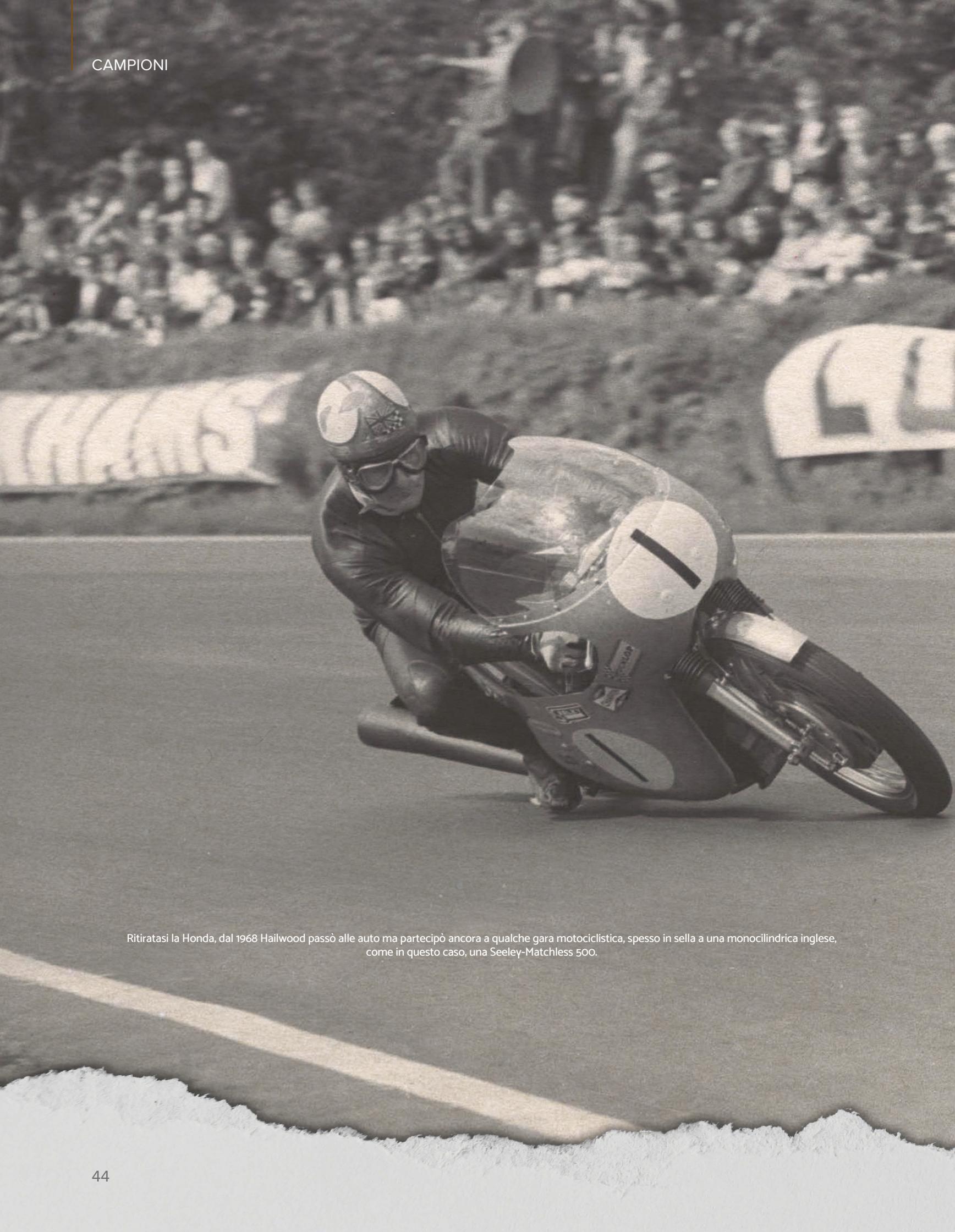
“Certo! Alla MV avrei disputato solo i campionati della 350 e della 500 mentre con loro dovetti correre anche nella 250. Un lavoro pesante! Devo dire che nelle due classi inferiori mi divertivo. La 350, poi, era un docile gattino al confronto della 500 che invece era davvero una macchina infernale. Quando i giapponesi capirono che non sarei riuscito a vincere il titolo della 500, tirarono i remi in barca. Avevano fatto di tutto per dare maggiore potenza al motore, bloccando di fatto lo sviluppo dell’intera motocicletta. Alla MV avevano invece fatto un lavoro eccellente poiché avevano trovato il perfetto equilibrio tra la potenza del motore e un telaio capace di dominarla. Era gente che sapeva il fatto suo, non come i tecnici giapponesi che erano convinti che la sola chiave del successo fosse un motore potente”.

È vero che nel 1968 la Honda ti pagò purché non andassi a correre per una Casa concorrente?

“Nel febbraio del 1968, senza preavviso e a ridosso dell’inizio della stagione la Honda decise di ritirarsi. Quando fui chiamato in Giappone ero convinto che fosse per provare le nuove moto, ma quando seppi il vero motivo ebbi uno shock: ero disoccupato. Fu Mr. Sekiguchi che mi invitò a cena e si giustificò dicendomi che la Honda voleva impegnarsi maggiormente nella Formula 1 in quando stavano pianificando un massiccio ingresso nel mercato delle quattro ruote. Era ovviamente tardi per trovare un’altra moto, poiché piloti e Case erano ormai sistemati. Tuttavia Sekiguchi mi propose di firmare un contratto in cui la Honda mi avrebbe pagato ugualmente, e piuttosto bene, per... non correre nel campionato del mondo. Accettai e ottenni inoltre una 250, una 350 e una 500 del 1967 per disputare qualche gara nazionale e internazionale. Avevo già pensato di terminare la mia carriera nel 1968, ma quell’anno avrei potuto riprovare a vincere il mondiale della 500, cosa che negli ultimi due anni mi era sfuggita per poco, e a superare i 9 titoli mondiali di Carlo Ubbiali”.

La Honda 500 era davvero così difficile da guidare?

“In ogni gara della 500, oltre agli altri piloti avevo un avversario in più: la mia Honda. Prima di dedicarmi a battere loro dovevo risolvere i miei problemi con la moto. Non si poteva correre così! No grazie, non faceva per me! Cerano delle volte che non sapevo se sarei tornato a casa in auto o su un’ambulanza. ➤



Ritiratosi la Honda, dal 1968 Hailwood passò alle auto ma partecipò ancora a qualche gara motociclistica, spesso in sella a una monocilindrica inglese, come in questo caso, una Seeley-Matchless 500.

Tuttavia sono arrivato due volte secondo nel mondiale classe 500 nel 1966 e '67 dietro la MV di Ago, che ho però battuto nella classe 350. Ma la differenza tra le nostre battaglie nelle due classi fu immensa: nella 350 non ci furono problemi, ma la 500 era un qualcosa che assomigliava a una missione suicida”.

La rivalità tra la Benelli e la MV Agusta era ben nota, anche se le due Case italiane avevano un approccio alquanto differente alle gare: più determinata e con risorse quasi infinite la Casa varesina, più morigerata la pesarese, intenta a far quadrare i conti tra l'attività sportiva e la produzione di serie. Tuttavia, specie nei confronti primaverili della Temporada Romagnola i duelli tra Pasolini con la Benelli e Agostini con la MV Agusta avevano infiammato i tifosi, che speravano di vedere lo stesso confronto anche nel mondiale. Cosa che non avvenne, se non raramente. Pasolini fu senza dubbio il pilota simbolo della Benelli che solo per una serie di circostanze sfortunate nel 1969 dovette lasciare a Kel Carruthers il mondiale della classe 250 e rinunciare a sfidare Agostini nella 350. Tuttavia nelle sfide con la MV Agusta anche Mike Hailwood ebbe una parte. A Monza nel 1968, nella quasi improvvisata partecipazione nella classe 500, conclusa con una caduta, dopo aver rifiutato di fare da spalla ad Agostini con la MV, e poi nel 1971 a Villa Fastiggi, sul circuito cittadino a due passi dallo stabilimento della Casa pesarese, in un duello annunciato che caricò di aspettative i tifosi che ricordavano le leggendarie battaglie del 1967.

Quando sfidasti quasi per gioco Agostini con la Benelli quattro cilindri a Pesaro pare che poi la Casa ti avesse offerto un contratto per correre per loro l'anno seguente...

“È vero. Mi fecero un'offerta economica terrificante e mi promisero che avrebbero sviluppato delle nuove moto di 350 e 500 per battere la

MV. Non solo. Mi promisero anche di nominarmi responsabile del reparto corse. Sarei stato il capo assoluto, con il controllo dello sviluppo delle moto e l'organizzazione del team, oltre a essere il pilota numero uno con, eventualmente e se lo avessi ritenuto necessario, un secondo pilota. Fu davvero una grande opportunità, ma alla fine non sentii il bisogno di fare quel passo”.

Come mai non accettasti?

“Una delle principali ragioni fu il fatto che erano tre anni che non correvo in moto ad alto livello. Agostini, che sarebbe stato il mio principale rivale, era al top della sua carriera mentre io mi sentivo piuttosto arrugginito al suo confronto. Onestamente non credevo che avrei potuto batterlo e non volevo disattendere la grande fiducia che mi stava dando la Benelli”.

Eppure dopo non essere riuscito a battere la MV con la Honda nella classe 500 poteva essere l'occasione per una rivincita.

“Avevo ancora una certa voglia di correre in moto, anche se volevo cambiare aria e dedicarmi alle corse in auto per dimostrare il mio valore in un ambiente completamente diverso. La Honda contribuì a rendermi le corse una sofferenza, specie in quell'ultimo anno, il 1967, con la 500. Avevo oltrepassato il limite e la Benelli, mi dispiace ammetterlo, dovette pagare le conseguenze di quel periodo per me così frustrante”.

A proposito del 1967, l'ultima volta che Mike Hailwood corse il TT fu un trionfo: vinse tre gare, la 250 davanti a Phil Read, la 350 davanti ad Agostini e la 500 davanti a Peter Williams, con Ago ritirato per la rottura della catena quando si stava giocando la vittoria. Una tripletta che contribuì a legare in modo indelebile il suo nome al tracciato dell'isola di Man. ➤

Dopo il ritiro dalle corse della Honda, Mike passò al mondo delle quattro ruote dove ottenne lusinghieri risultati: il terzo posto alla 24 Ore di Le Mans del 1969 con la Ford GT40 in coppia con David Hobbs, nel 1972 il titolo europeo di Formula 2, quindi la Formula 5000 e la Formula 1. Fedele alla Surtees per tre stagioni (1971, '72 e '73), passò alla McLaren nel 1974 con Emerson Fittipaldi. Un incidente al Nürburgring, dal quale uscì con limitazioni all'uso della gamba e del piede destro, concluse la sua parentesi automobilistica, iniziata già nella prima metà degli anni '60, anche se in modo saltuario, quando in piena attività motociclistica riuscì anche a disputare 11 GP iridati al volante di una Lotus del team Reg Parnell Racing. Finita la carriera di pilota Mike emigrò con la famiglia in Nuova Zelanda dove avviò un'attività commerciale. Una vita tranquilla, forse troppo per uno che era abituato alla frenesia delle corse, a incontrare tanta gente e ad essere una star. Inevitabilmente attratto da ciò che accadeva dall'altra parte del mondo, la scintilla della passione motociclistica scoccò nuovamente nel 1975, quando durante un viaggio in Inghilterra si recò sull'isola di Man da visitatore e fu invitato a una festa organizzata dal TT Supporters Club in suo onore. Quando arrivò si trovò di fronte duemila persone, e quando salì a fatica sul palco per ricevere gli applausi, questi durarono dieci minuti. Un tributo che lo lasciò letteralmente senza parole.

Mike cosa capitò quella volta?

“Quella serata fu la più memorabile di tutta la mia vita. Una cosa incredibile. Naturalmente mi aspettavo che ci fosse qualche mio fans che voleva rivedermi, ma quel boato e gli applausi ininterrotti furono una cosa che non avevo mai vissuto fino ad allora. Fu davvero fantastico sentirsi ricordato in quel modo”.

Senza dubbio, al ritorno in Nuova Zelanda Mike pensò e ripensò a quell'episodio e alla possibilità, nonostante la sua limitazione fisica, di provare a salire di nuovo su una moto da corsa per dimostrare di essere ancora capace di vincere: in fondo aveva solo 37 anni. La sua ancora enorme popolarità sarebbe stato un toccasana per rilanciare il TT, che dopo essere stato boicottato dai piloti, Agostini in testa, per la sua pericolosità, aveva perso lo status di prova del campionato mondiale e cercava una nuova identità. Questa serie di circostanze fecero sì che nel 1977 Mike scrisse una lettera all'amico Ted Macauley per proporgli di investigare su un suo possibile ritorno al TT nel 1978.

Cosa scrivesti in quella lettera?

“Scrissi che sapevo che poteva essere una pazzia, che ero un irresponsabile, troppo vecchio e fuori forma fisica ma che ne sentivo la necessità e che sapevo che il denaro per sostenere l'operazione si poteva trovare. Scrissi che avrei voluto correre nella classe TT F1 e possibilmente nelle classi 250 e 350. Tutto però dipendeva da come sarebbe andata una gara di durata a cui mi ero iscritto a Sidney, in Australia. L'avrei disputata con una Ducati 900 e se alla fine mi fossi sentito competitivo e fisicamente capace, solo allora sarei stato pronto per fare la pazzia di un ritorno al Tourist Trophy”.

La FIM, proprio per non annullare completamente la storia del TT, concesse lo status di campionato mondiale in prova unica della classe F1, alla quale potevano partecipare moto derivate dalla serie fino a 1.000 cm³ con un regolamento piuttosto elastico. Per quella gara Hailwood poté disporre di una Ducati 900SS allestita dalla Casa e curata sul campo dal meccanico Franco Farné e da Steve

Wynne, il titolare della Sports Motorcycles che aveva organizzato la trasferta.

Mike, erano passati dieci anni dal tuo ultimo TT, cosa trovasti di diverso sulla moto?

“Senza dubbio le gomme. Erano qualcosa fuori dal mondo. Potevo piegare, piegare ancora, e andare oltre. Aspettavo che iniziassero a scivolare ma questo non accadeva mai. Raggiunsi angoli di piega che ai vecchi tempi avrebbero significato una caduta sicura, senza avere nessun problema di aderenza. E credo che avrei potuto scendere ancora... Questo è stato il vero passo avanti! Avevo visto come piegavano i giovani piloti, ma finché non provai di persona non mi rendevo conto dei limiti che si potevano raggiungere. Davvero fantastico!”.

Quando decidesti di tornare al TT undici anni dopo la tua ultima corsa vittoriosa, il tuo amico Ted Macauley disse che vide in te una determinazione non solo di fare bene ma di vincere.

“Speravo che la gente non si aspettasse troppo da me. Avrei fatto del mio meglio, ma sarebbe stato impossibile per me essere lo stesso che ero undici anni prima. Sapevo come avrei potuto essere competitivo e avrei fatto di tutto per esserlo, ma sarei stato troppo presuntuoso nel pensare che avrei ripreso esattamente da dove avevo interrotto e sarei stato lo stesso di allora”.

Alla fine quella gara entrò nella leggenda perché Mike e la sua Ducati 900 costrinsero Phil Read, il suo principale avversario per la vittoria, a spremere il motore della sua Honda 1000 ufficiale fino alla resa. In un incredibile stato di grazia Mike fece una corsa capolavoro lunga oltre 360 chilometri alla media di 175 orari.

Quegli undici anni erano evaporati, vero Mike?

“Fu un'esperienza incredibile. Fin dal via la gente mi salutava e lo stesso accadde lungo tutto il percorso. A ogni curva c'erano centinaia di persone che sventolavano il programma della corsa e mi applaudivano. Fantastico. Nei punti più lenti, come il rampino di Ramsey o l'attraversamento di Parliament Square potevo addirittura sentire il loro incitamento. Non mi era mai successo nulla di simile in tutti gli anni in cui avevo corso il TT. Per non parlare di come mi accolsero da vincitore, onestamente non avevo mai provato nulla di simile in tutta la mia vita. Una sensazione indescrivibile. Tutta la tensione che avevo accumulato nei giorni precedenti e poi in gara esplose improvvisamente in vista del traguardo, tanto che, non mi vergogno a dirlo, quando passai la bandiera a scacchi mi misi a piangere come un bambino. Avevo gli occhi così umidi che non vedevo nulla. Un momento pieno di un'emozione ben più grande di quelle che provai vincendo i miei titoli mondiali o una delle tante corse. Una cosa che mi resi conto si sarebbe impressa nella mia memoria e avrei ricordato per tutta la vita”.

Nel 1979 Mike Hailwood tornò al TT. Sarebbe stata l'ultima volta. Per la F1 la Ducati preparò una versione aggiornata della 900 e per il Senior fu la Suzuki che, attraverso la filiale inglese, accettò con entusiasmo di affidargli una delle sue 500 quattro cilindri due tempi. La Ducati non si rivelò essere migliore di quella del 1978 fin dal primo test di Misano, vero Mike?

“Quasi mi ammazzai, con quella moto. Feci la peggior caduta della mia vita e fui fortunato a uscirne solo con un paio di costole fratturate e un po' di abrasioni. Entrai in una curva a circa 120 orari e invece di salire di marcia scalai poiché il cambio aveva la sequenza delle marce rovesciata rispetto a come ero abituato. Fu quasi come andare contro un muro”.

La ruota posteriore si bloccò, la moto si mise di traverso e io volai via: un highside. La moto era ben diversa da quella del 1978 ed era terribile da guidare. Pensai fosse una mia sensazione ma anche Eddie Roberts e George Fogarty (padre di Carl, campione del mondo SBK - ndr) ebbero lo stesso feeling. Il telaio era nuovo così come forcelle e tanti altri particolari, tutte cose che però anziché migliorare la moto gli fecero fare un passo indietro. Facemmo un sacco di modifiche ma non cambiò nulla. Oltre a questo, il motore era meno potente. Dopo altri test a Donington Park e Oulton Park decidemmo di spedire la moto sull'Isola di Man dove avremmo tentato le ultime messe a punto della ciclistica”.

Come ti trovasti invece con la Suzuki 500?

“La Suzuki era un'altra cosa. Non potevo desiderare di più. Dopo soli quattro giri, i primi che facevo su una moto del genere, dissi ai meccanici di non toccare nulla. Era una meraviglia. Tom Herron e Barry Sheene mi misero in guardia sulle reazioni della moto e sinceramente dopo

Come anticipato nel sommario, questa 'intervista impossibile' è diventata 'possibile' estraendo frasi testuali di Mike Hailwood dai seguenti libri:

- Hailwood - Mike Hailwood e Ted Macauley - Cassel - London 1968
- Mike the Bike Again - Ted Macauley - Cassel - London 1980
- Racing and all that - Stirling Moss e Mike Hailwood - Pelham Books - London 1980
- Mike - Ted Macauley - Buchan&Enright, Publishers - London 1984
- A Man Called Mike - Christopher Hilton - Motor Racing Publication Ltd - 1992

aver visto in TV una spettacolare scivolata di Barry a Brands Hatch non ero molto tranquillo. Invece appena ci salii sopra mi sentii a mio agio e a Donington feci subito dei buoni tempi, non troppo distanti dal record della pista. Il problema era la Ducati. Sapevo che la Honda rispetto all'anno prima aveva fatto progressi, mentre noi sembravamo essere tornati indietro. Nella gara di F1 avremmo dovuto rischiare molto di più di quanto avevamo pianificato...”.

Nonostante l'impegno, come prevedibile la F1 fu vinta da Alex George con la Honda, con Mike solo quinto. Nel Senior, invece, la Suzuki portò Mike alla quattordicesima vittoria al TT. Se quella del 1978 fu un trionfo fortemente emozionale, quello del 1979 fu un risultato raggiunto con grande professionalità e una guida magistrale, in perfetto 'stile Hailwood'. Il giro più veloce, record di classe, su soltanto 3,2 secondi più lento di quello assoluto stabilito da Mick Grant con una Kawasaki 750. Un altro capolavoro di 'Mike the Bike'.

“Non credevo di essere andato così veloce, ma fui davvero soddisfatto di aver fatto registrare quella media. Dimostrò che non avevo perso il mio smalto e che soprattutto la delusione nella gara della F1 era stato solo un episodio. Sapevo che nel Senior avevo una buona chance di vittoria e non volevo assolutamente farmela scappare. A differenza della Honda 500 che guidai nel 1967 la Suzuki era perfetta e vi assicuro che non c'è nessuna altra pista che come il TT mette alla frusta la ciclistica di una moto”.

Hailwood e la Ducati 900 con la quale vinse l'F1 TT del 1978, undici anni dopo la sua ultima vittoria con la Honda.



LA BELLA ADDORMENTATA DEL PRIMO GP D'ITALIA TORNA A RUGGIRE



La Ballot 3/8 LC, nonostante sia stata costruita nel 1920, emana ancora un fascino incredibile. Merito della sua linea essenziale e snella, come una sottilissima pelle cucita attorno alla meccanica sopraffina. Qui la vediamo nei pressi del parco della Pieve di San Pancrazio a Montichiari guidata dal collega di Auto.it Emiliano Perucca Orfei.

Settant'anni. Tanto, praticamente una vita intera, è durato l'oblio che ha "nascosto" la vettura che risplende nelle immagini di queste pagine, l'auto che, esattamente un secolo fa, nel 1921, vinse, con alla guida il francese Jules Goux, il primo Gran Premio d'Italia, quello che si tenne sul circuito di Montichiari, nei pressi di Brescia. Ma, nel nostro ambiente lo abbiamo imparato, un'automobile costruita bene e conservata ancora meglio ha ottime possibilità di ritornare al suo antico splendore: ne è un esempio la Ballot 3/8 LC, contraddistinta dal numero di telaio #1006, che ci siamo trovati di fronte alla preview esclusiva che l'Historic Racing Club Fascia d'Oro di Montichiari ha organizzato per un ristretto gruppo di giornalisti un paio di giorni prima del suo evento per il centenario del GP (potete leggere il servizio sul numero di novembre de La Manovella, ndr). Quest'auto è straordinariamente mantenuta dal collezionista austriaco Alexander Schaufler, che, dove possibile, ne ha mantenuto le caratteristiche procedendo a

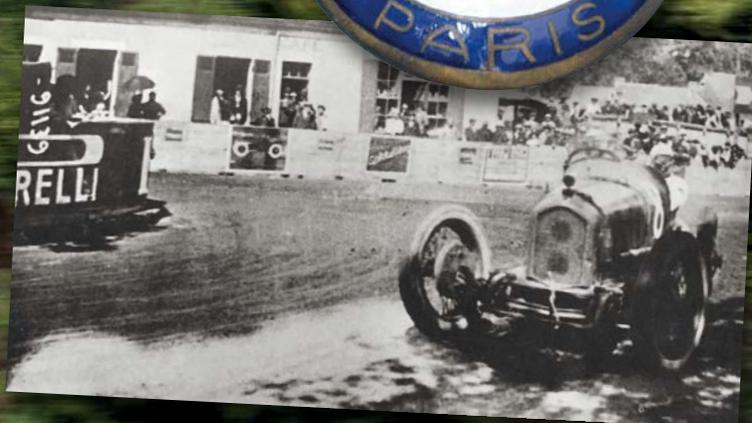
un restauro assolutamente conservativo e, dove necessario, ha provveduto a riparare e sostituire parti con riproduzioni il più possibile conformi alle originali.

Godere della bellezza estrema di questa vettura da competizione, estasiarsi nell'ascoltare il suo mastodontico 8 cilindri in linea gorgogliare al minimo e poi ruggire roco al salire dei giri e rimanere intimoriti di fronte alle enormi ruote alte e sottili, significa indubbiamente fare un tuffo in un passato che ci sembra molto lontano ma che in realtà, in vetture come questa, rappresenta un progresso e un'avanguardia meccanica incredibile: ecco perché è, secondo noi, importante ripercorrere la storia di quest'automobile unica.

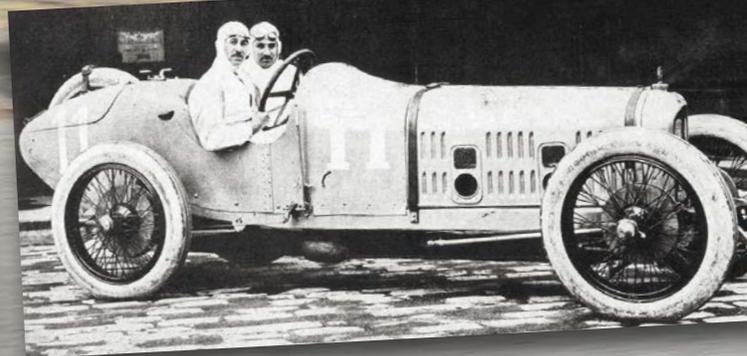
Novembre 1918. Terminata la Grande guerra, mentre in Europa si fa la conta della devastazione, la AAA (American Automobile Association), ha già comunicato la ferma intenzione di non rinunciare più alla 500 Miglia di Indianapolis, che tornerà a disputarsi regolarmente

DOPO SETTANT'ANNI DI OBLIO, LA VETTURA CHE VINSE IL PRIMO GP D'ITALIA, LA FRANCESE BALLOT 3/8 LC, È TORNATA A RUGGIRE SU STRADA, GRAZIE AL SUO PROPRIETARIO AUSTRIACO. NOI L'ABBIAMO FOTOGRAFATA E VISTA ALL'OPERA A MONTICHIARI, PROPRIO LÌ DOVE OTTENNE IL SUO PRIMO TRIONFO.

di Luca Marconetti



La Ballot 3/8 LC telaio #1006, in azione al GP di Francia di Le Mans del 1921. Sotto, di nuovo la "nostra" #1006 con l'equipaggio che avrebbe trionfato al primo GP d'Italia, a Montichiari: Jules Goux con il fido meccanico Jules Leboucq.



nel 1919. A questo annuncio, il pilota francese René Thomas prende subito il coraggio a piene mani e si rivolge a quelli che secondo lui sono i più geniali motoristi sulla piazza d'Oltralpe, i fratelli Ernst-Maurice ed Edouard Ballot, con l'idea di sviluppare una scuderia di vetture da corsa. Per i Ballot, che si trovano nel delicato momento di evoluzione da motoristi a costruttori di automobili, invece, qualche buona affermazione nelle competizioni sarebbe stata un ottimo biglietto da visita. Thomas poi, ha un asso nella manica: è amico di Ernest Henry, reduce dalla progettazione delle vincenti Peugeot L76 e 3L, appena uscito dall'azienda del Leone. I Ballot danno quindi a Ernest Henry carta bianca. Questo, durante la guerra, ha affinato le sue ricerche sulla progettazione della testata dei cilindri, arrivando all'assunto che la soluzione migliore è l'adozione delle camere emisferiche, così da poter adottare più efficienti valvole - comandate da due alberi in testa - con angolo fra di loro di 60°. I Ballot pensano a un

motore 8 cilindri in linea, che Henry realizzerà unendo le due bancate di quattro cilindri ciascuna dei monoblocchi già concepiti per Peugeot, arrivando a una cilindrata totale di 4817 cm³, ossia poco meno di 300 pollici cubici, limite imposto dall'organizzatore di Indianapolis. Così equipaggiate, le quattro vetture erogano una potenza di 150 CV. Pronte in appena 100 giorni, il 26 aprile del 1919 sono schierate sulla banchina del porto di Le Havre per essere imbarcate verso gli USA. Sul leggendario circuito americano, il 31 maggio dello stesso anno, le auto, tutte guidate da piloti francesi (Albert Guyot, René Thomas - il fautore della discesa in campo della Ballot - Louis Wagner e Paul Bablot) si dimostrano, fin dalle qualifiche, le più veloci ma saranno le conterrane rivali a sfilare le piazze più alte del podio, ossia le Peugeot, ironia della sorte, progettate dallo stesso Henry prima del suo approdo alla Etablissements Ballot: alla fine saranno 4^a (quella di Guyot) e 11^a (quella di Thomas). ➤



Le due finestrelle sul coperchio motore destro, per accedere ai carburatori rapidamente. Il magnifico 8 cilindri in linea bialbero con 4 valvole per cilindro in testa, progettato da Henry, ex Peugeot: il motore di 3 litri infatti, non è niente altro che l'accorpamento di due blocchi a 4 cilindri, lo si nota dai due gruppi di condotti di scarico.



L'angusto posto guida. In basso, a destra, si nota la maniglia di appiglio per il meccanico, che cingeva il braccio dietro al pilota.



La targhetta identificativa applicata dall'azienda sulla fusione del basamento. A sinistra si nota la saldatura effettuata dopo la riparazione di una biella.



Il tappo serbatoio a sgancio rapido.

Per il 1920 l'organizzatore di Indianapolis abbassa il limite della cilindrata a 3 litri, allineandosi alla scelta che sarebbe poi stata fatta dalla Formula Internazionale l'anno dopo. Henry, nonostante la contrarietà di Ernest-Maurice Ballot, appronta quindi altre tre (secondo alcune fonti quattro) vetture, sempre con motore 8 cilindri in linea ma con cubatura totale di 2970 cm³ (da cui la sigla 3/8), con 4 valvole per cilindro in testa, carburatore Claudel, accensione a due magneti Scintilla, in grado di raggiungere 110 CV a 3500 giri/min di potenza. Fra le novità i pistoni in lega leggera (fra i primi mai utilizzati), la frizione a cono rovesciati, i grandi freni a tamburo studiati dalla Isotta Fraschini e realizzati su licenza, la carenatura della parte inferiore della vettura (sorta di "fondo piatto" ante litteram) e carrozzeria con sezione frontale decisamente ridotta. Come successo per le 4,9 litri invece, sistema di lubrificazione, disegno di telaio, trasmissione e struttura generale dello chassis sono ereditati direttamente dalla Peugeot GP del 1913 realizzata da Henry. Il cambio è a 4 rapporti.

I risultati della 500 Miglia di Indianapolis del 1920, per la Ballot sono più positivi rispetto a quelli del 1921 ma, nonostante la pole position di Ralph de Palma, la vittoria sfuma di nuovo per un soffio: René Thomas e Ralph de Palma arrivano 2° e 5° (quest'ultimo dopo aver dominato la corsa per 465 miglia ed essere stato fermato da un incendio). Nel 1921 l'unica Ballot a prendere parte alla 500 miglia di Indianapolis è ancora quella del velocissimo Ralph de Palma, balzato subito

in testa e rimasto per 200 miglia ma costretto al ritiro per la rottura di una biella al 112° giro.

La sfortuna sembra non abbandonare la Ballot: per il GP di Francia di Le Mans del 25 luglio 1921, sono schierate le tre 3 litri e una nuova 2 litri 4 cilindri, per conformarsi all'inedita normativa che sarebbe stata introdotta l'anno successivo. Durante le qualifiche, la Ballot di Jean Chassagne sfiora i 160 km/h di media ma, in gara, le auto vengono beffate dalle nuove Dusenbergs provenienti dagli USA: nonostante queste girino a medie ben più basse (125 km/h), la squadra di piloti, tecnici e meccanici è rodada e organizzata. Per esempio, le ruote vengono cambiate e il serbatoio riempito ai box, invece che fermi sul percorso, come fa la Ballot (ecco perché quest'ultime presentano la ruota di scorta e le Dusenbergs no). Alla fine, la Dusenbergs di Jimmy Murphy, con le gomme a terra e il radiatore bucato, passa per prima il traguardo, costringendo De Palma alla seconda piazza, mentre Chassagne si è già ritirato per il cedimento del serbatoio benzina che colpisce danneggiandolo l'albero di trasmissione.

Come ben sappiamo, il primo agognato trionfo della Ballot sarebbe arrivato il 4 settembre del 1921, al primo Gran Premio d'Italia sul circuito di Montichiari, come abbiamo visto sui numeri scorsi de La Manovella (settembre, servizio di Rino Rao e Lorenzo Morello, ndr), le vetture di Jules Goux - la protagonista del nostro servizio (telaio #1006) - e Jean Chassagne, domineranno la corsa costringendo la fa-



L'auto, nonostante la mastodonticità di ruote e telaio a longheroni tipici degli anni '10 e '20, è dinamica e sinuosa, soprattutto nel particolare profilo a goccia della coda.

vorita (perfino il circuito, triangolare, è stato progettato per ottimizzarne le prestazioni...) Fiat 802 di Louis Wagner al terzo posto. È stato proprio l'ingresso di Goux, astuto e stratega oltre che ottimo pilota, a giovare a tutta la squadra: la Ballot decide di abbandonare, una volta tanto, la strategia della velocità, consumando meno carburante e preservando le gomme.

Nonostante sia quella più prestigiosa e ricca (se non altro per la prima vittoria internazionale, inoltre a una gara di inaugurazione di un evento ancora oggi in auge), è stato difficile ricostruire la storia sportiva della "nostra" 3/8 LC telaio #1006 quando correva ufficialmente. La Ballot infatti, verrà acquisita nel 1931 dalla Hispano-Suiza e il suo archivio sembrerà volatilizzarsi nel nulla. I successivi proprietari della vettura, infatti, prima sosterranno che si tratta di quella di Wagner, poi di quella di De Palma (a causa della riparazione sul basamento che sembra essere quella conseguente alla perdita della biella, effettivamente avvenuta alla 3/8 dell'italo-americano a Indy '21) infine di quella di Chassagne (che effettivamente la guida a Indy '20 e al GP di Francia del 1921). Del fatto che invece, sia stata guidata da Goux a

Montichiari (numero di gara 11) siamo sicuri grazie ad alcuni dettagli visibili nelle immagini dell'epoca: la maniglia di appiglio per il meccanico dietro la spalla destra del pilota, l'impugnatura del volante, il numero di rivetti sulla carrozzeria e altro.

E poi? Che ne è stato della Ballot in questi 100 anni? Nel 1922, col limite fissato a 2 litri, le 3/8 non avrebbero più potuto prendere parte ai GP europei ma continueranno comunque a essere utilizzate in competizioni più o meno importanti da Gentleman e Gentlewoman Drivers. Per fortuna però, da qui, imprese e cambi di proprietà sono più limpidi e documentati: viene acquistata il 23 febbraio del 1923 da sir Malcom Campbell direttamente dalla Ballot; l'inglese la usa intensamente per 4 anni, dopo di che continua a correre tra le mani di Jack Dunfee, uno tra i più famosi "Bentley Boys", che l'acquista nel 1927 e tra quelle della pilota australiana Joan Richmond nel 1933, per competere a Brooklands; passa poi agli inglesi Dennis Shipwright e Cecil Clutton per entrare, nel 1940, nel garage della facoltosa famiglia dei Crowley-Milling, dal quale è uscita solo nel 2016 con l'attuale proprietario. ■



Complessivo della sospensione anteriore, a frizione, e dei grandi freni a tamburo costruiti su licenza della Isotta Fraschini. A destra, il rinvio dello sterzo.



Il comando del freno a leva, il cavo dei freni posteriori e lo sgancio esterno della retromarcia (in alto).



All'interno della codina troviamo la ruota di scorta, che fa capolino dalla fenditura del coperchio e il serbatoio della benzina.

LA MOSTRA DEL CAVEC CONCLUDE LE CELEBRAZIONI DI MOTO GUZZI

CON LA GRANDE ESPOSIZIONE DELLA PRODUZIONE DELLA CASA
DI MANDELLO DEL LARIO, NON SENZA QUALCHE SORPRESA,
SI È CONCLUSA LA GRANDE ANNATA
DI FESTEGGIAMENTI PER I 100 ANNI DELL'AQUILA.

di Paolo Conti



**100 ANNI DI
MOTO GUZZI**
**SPORT
1923 - 1928**

Il modello "Sport", improntato alla
serie Sport 1.3, rappresenta l'evoluzione della
primogenita Guzzi, la "Nimote".
Consolidò le soluzioni tecniche elaborate da
Carlo Guzzi, così perfette da caratterizzare la
produzione per oltre cinquant'anni: il cilindro
orizzontale, il cambio a innesci, la trasmissione
a innesci, il cambio a innesci.
Lo Sport poteva essere equipaggiato, a richiesta,
con impianto di illuminazione Bosch.
Talmente robusto e affidabile da permettere
l'applicazione del motore, nel suo stato
originario, anche il biennio americano.
500cc di cilindrata, raggiungeva i 100 km/h.

La Sport originaria del 1923 e la GT Norge del 1928.
Ciascuna per le sue peculiarità e soluzioni tecniche innovative,
sono da considerarsi il germe del successo del Marchio.

È un percorso lungo 100 anni attraverso 100 moto, o quasi, quello proposto dal Club Amatori Veicoli d'Epoca Cremona, per celebrare il secolo di vita della Moto Guzzi. Nell'ampio salone del centro culturale Santa Maria della Pietà, che costituiva l'antico lazzaretto edificato al tempo della dominazione sforzesca alla metà del XV secolo, il presidente del sodalizio cremonese Claudio Pugnoli, assieme agli assessori Barbara Manfredini e Luca Bargazzi in rappresentanza dell'amministrazione comunale, ai vertici delle forze dell'ordine locali e al consigliere ASI Ugo Gambardella hanno inaugurato la mostra "100 anni di Moto Guzzi", che per oltre un mese ha fatto di Cremona il centro d'interesse per tutti i "Guzzisti", e non solo. Come è stato sottolineato nel corso della conferenza, a cui ha partecipato anche il vice presidente del CAVEC Paolo Nolli, la storia della Moto Guzzi non rappresenta solo quella dell'industria di Mandello del Lario, ma anche quella dell'intero motociclismo italiano e di un secolo del nostro stesso Paese. L'aspetto estetico e tecnico legato all'evoluzione dei modelli, si permea con quello socio-economico-culturale che i modelli esposti hanno rappresentato nel corso degli anni, attraverso le tappe che dalla fine della Prima guerra mondiale arrivano ai giorni nostri.

Il percorso della mostra è stato suddiviso per isole tematiche ed è stato allestito principalmente con le moto dei soci, offrendo una panoramica pressoché completa dei modelli realizzati nel corso degli anni. Ovviamente non ci sono tutti, mancano importanti modelli da competizione ma la storia è comunque ripercorsa grazie alle versioni di maggior successo commerciale.

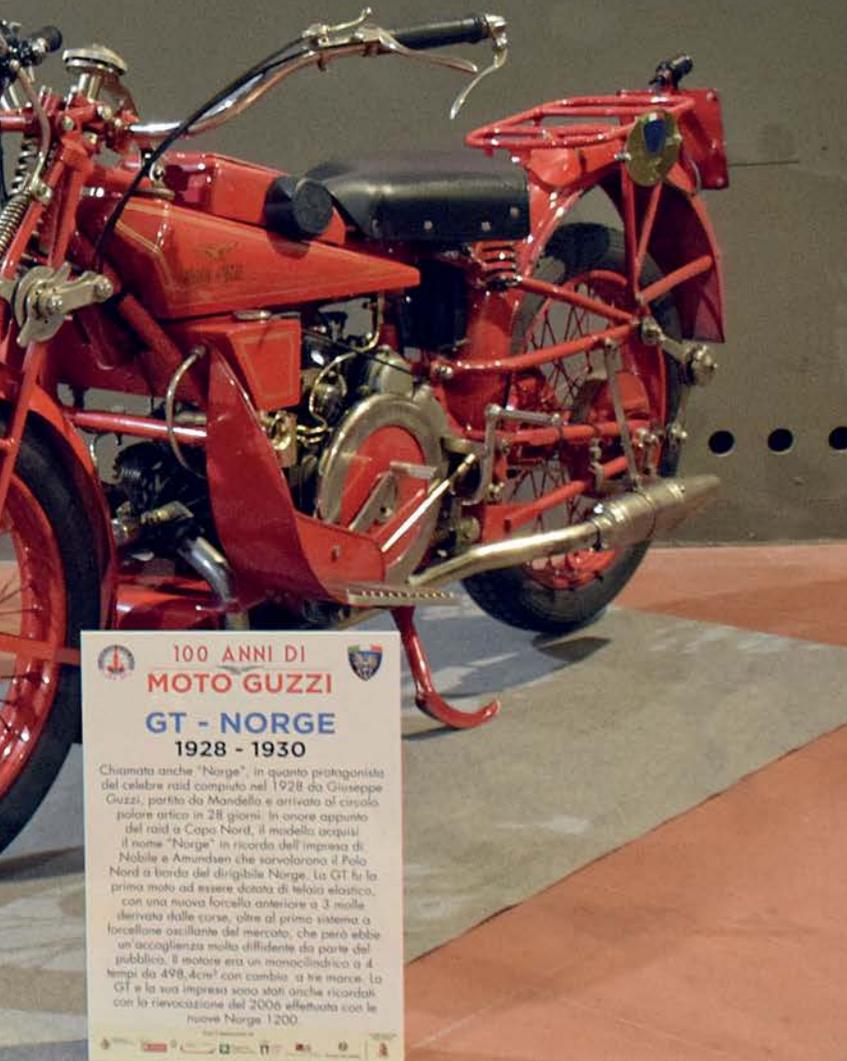
IL "PERCORSO"

Ad accogliere i visitatori c'è la GTS, la mezzo litro della seconda metà degli anni '30 che condensa la tradizione della tecnica Moto Guzzi con la propensione verso le nuove soluzioni. Il motore monocilindrico a cilindro orizzontale, con il volano esterno e la distribuzione a valvole contrapposte, che costituiscono una sorta di marchio di fabbrica delle mezzo litro costruite dall'inizio fino allo scoppio della Seconda guerra mondiale, si amalgamano con il cambio a quattro rapporti e il telaio elastico, ovvero con la sospensione posteriore, che rappresentano due delle innovazioni più importanti del periodo. Dopo la "prefazione", inizia il racconto vero e proprio della storia Moto Guzzi con il gruppo di moto "Dalle origini alle Sport" e in particolare con la Normale, la prima costruita in serie dal 1921 al 1924. ➤

L'inaugurazione, con i vertici del CAVEC, del Comune di Cremona, dei comandi locali delle Forze dell'Ordine e il consigliere federale Ugo Gambardella.



Il vicepresidente del CAVEC Paolo Nolli omaggia il consigliere federale Ugo Gambardella del catalogo della mostra. Con loro la GTS, presa come simbolo della mostra poiché condensa la tradizione della tecnica Moto Guzzi con la propensione verso le nuove soluzioni.



**100 ANNI DI
MOTO GUZZI
GT - NORGE
1928 - 1930**

Chiamata anche "Norge", in quanto protagonista del celebre raid compiuto nel 1928 da Giuseppe Guzzi, partito da Mandello e arrivato al circolo polare artico in 28 giorni. In onore appunto del raid a Capo Nord, il modello acquistò il nome "Norge" in ricordo dell'impresa di Nobil e Amundsen che sorvolarono il Polo Nord a bordo del dirigibile Norge. La GT fu la prima moto ad essere dotata di telaio elastico, con una nuova forcella anteriore a 3 molle derivata dalle corse, oltre al primo sistema a focalizzazione auxiliante del mercato, che però ebbe un'accoglienza molto diffidente tra parte del pubblico. Il motore era un monocilindrico a 4 tempi da 498,4cm³ con cambio a tre marce. La GT e la sua impresa sono stati anche ricordati con la rievocazione del 2006 effettuata con le nuove Norge 1200.

Il Falcone del 1950, una delle moto più apprezzate del secondo dopoguerra.

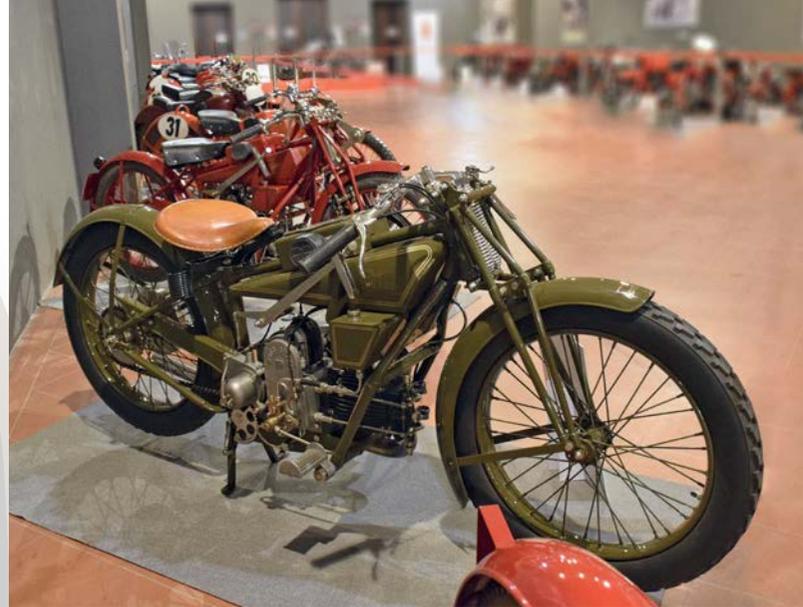


Guzzi, visto che fino al 1930 gli esemplari prodotti sono solo 78. La soluzione del telaio elastico ha maggior fortuna con la nuova versione introdotta nel 1931 con la GT 16, ovvero quella che rappresenta la versione a telaio elastico della Sport 15.

LA BEST SELLER

Alla fine del 1930 anche la Moto Guzzi abbandona la soluzione del serbatoio tra i due tubi superiori del telaio, le cosiddette "sottocanna", per adottare il più moderno e funzionale serbatoio a sella. Lo fa con la Sport 15, il modello destinato a sostituire la Sport 14, che, comunque, in poco più di 2 anni viene prodotta in 4285 esemplari ed era pubblicizzata come la macchina delle "trenta modifiche" per evidenziare i progressi tecnologici rispetto alla Sport. Nel 1933 viene introdotta quella che potremmo chiamare la seconda serie, con interventi estetici e tecnici: forcella a molla singola invece delle tre "ereditate" dalla "14" e,

La veloce e sportiva C2V del 1923.



nel motore, sostituzione della biella tubolare e bronzina con una nuova biella dotata di sezione a doppio T e rullini sul bottone di manovella, soluzione destinata a diventare comune sui motori successivi. La Sport 15 incontra subito una favorevole accoglienza e rimane in produzione, anche dopo l'introduzione di modelli più aggiornati, fino al 1939, con un totale di 5979 esemplari, diventando così la Moto Guzzi più venduta dell'anteguerra.

DALLE CORSE ALLA PRODUZIONE

Per completare il discorso sui modelli degli anni '20 e '30, non si possono dimenticare quelli da competizione delle origini, che con le loro soluzioni tecniche hanno poi influenzato la produzione successiva. Ad iniziare, per rimanere nell'ambito delle mezzo litro, dalla C2V, ovvero il motore a due valvole in testa costruito nel 1923 e la C4V, ad albero a camme in testa a quattro valvole dell'anno dopo. ➤

Le raffinate Condor (1938) e Dondolino (1946) 500.





Sopra e sotto, il Galletto, insieme al Guzzino, la motoleggera 65 del dopoguerra, al Cardellino e allo Zigolo.



I motocarri Ercole ed Ercolino, modelli da carico economici e affidabili, importanti per la ripresa del dopoguerra.

La prima, dopo l'arrivo del ben più performante modello successivo, da moto da competizione diventa una supersportiva, e il motore che prende il nome di 2VT viene montato anche sul telaio della Sport 14 e della Sport 15, per poi equipaggiare anche la GT 2VT a telaio elastico costruita in 167 esemplari dal 1931 al 1934. La quattro valvole fa il suo esordio con il "botto", vincendo nel 1924 il Campionato europeo, allora la massima competizione internazionale. Dopo essere destinata solo ai piloti ufficiali viene poi messa regolarmente in listino anche per i privati e con le versioni C4V - 4V TT e 4V SS resta in produzione sino al 1933 per un totale di 486 esemplari. Nel 1934, con l'introduzione del motore tipo V, ovvero a due valvole in testa, questa soluzione smette di essere una prerogativa delle sole supersportive o corsa, ma apre la strada ai modelli che caratterizzano la produzione delle monocilindriche 500 fino agli anni 70.

A partire dal 1926 la Moto Guzzi si impegna anche nelle corse della classe 250, nonostante la produzione delle "piccole" inizi solo nel 1932 con la 175, grazie alle facilitazioni di natura fiscale per questa cilindrata, e la prima 250 sia del 1934. Per l'impiego agonistico viene realizzata prima la 250 TT, disponibile dal 1926 al 1930 con testa e cilindro in ghisa, mentre dal 1928 al 1933 è disponibile anche la SS, che sino al 1930 ha la testa in bronzo. A partire dal 1934 la 250 viene riservata solo ai piloti ufficiali, mentre tra le stradali inizia la serie di modelli che partendo dal motore da 232 cm³ per arrivare al 246 cm³, con il cambio a 4 rapporti, nel 1939 culminerà nell'Airone, la media cilindrata italiana di maggior successo.

Nel 1939 con l'Albatros viene riproposta una 250 da competizione disponibile anche per i piloti privati, che nel secondo dopoguerra diventa tra le dominatrici della categoria. Alcuni motori Albatros, vengono ceduti a Gino Alquati, industriale cremonese appassionato di motonautica, che li adatta allo scopo e all'Idroscalo di Milano nel 1952 stabilisce il record europeo di velocità per la categoria, risultato migliorato nel 1954 (record mondiale).

IL DOPOGUERRA

Alla ripresa della produzione con la fine della Seconda guerra mondiale si registra una netta diversificazione della gamma. Da una parte ci sono le "eredi" delle moto di fine anni '30, che hanno nell'Airone, in produzione fino al 1957, e nel Falcone, costruito dal 1950 al 1967, i modelli di vertice, rispettivamente tra le 250 e le 500. Dall'altra ci sono quelle motoleggera come la 65, da tutti indicata con il nome di Guzzino, o i successivi Galletto e Zigolo, che grazie alla loro economicità abbinata alla facilità e polivalenza d'impiego contribuiscono alla ricostruzione e alla ripresa dell'intero paese. Quale sia la loro importanza sono i numeri a sancirlo. Il Guzzino, che viene presentato nella primavera del 1946, dopo 3 anni è già stato costruito in 50.000 unità. Il Galletto è in produzione dal 1950 al 1966, le serie sono tre, senza contare gli

esemplari iniziali con motore 150, con la cilindrata che da 160 nel 1952 passa a 175, nel 1954 cresce a 192 e nel 1961 dispone anche dell'avviamento elettrico e rappresenta la sola risposta concreta per contrastare il successo degli scooter. Lo Zigolo, prima con il motore 98 e poi 110 costituisce la linea di continuità dal Guzzino e il successivo Cardellino tra le motoleggere.

Un grande ruolo nel processo di ripresa del secondo dopoguerra l'hanno avuto anche i motocarri, che hanno continuato un ciclo produttivo iniziato ancora nel 1928. A rappresentarli sono stati esposti l'Ercole e l'Ercolino. Il primo ha un 500 a valvole in testa e cambio a 5 rapporti più retromarcia, che con vari aggiornamenti è stato prodotto dal 1946 al 1980, il secondo, costruito dal 1956 al 1970, ha un 192 cm³ derivato da quello del Galletto, per medie portate.

CON LE STELLETTE

Le caratteristiche tecniche abbinate alla grande affidabilità hanno fatto delle Moto Guzzi le preferite dalle Forze dell'Ordine e dall'Esercito. Agli esordi sono gli stessi modelli stradali a venir accessoriati per questo utilizzo, come succede ancora per Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza e Polizia Municipale, poi, per le forniture militari, sono numerosi i modelli costruiti appositamente. I più famosi sono l'Alce, che dal 1939 al 1945 è stata anche la moto più importante e numerosa tra quelle impiegate dall'Esercito italiano nella Seconda guerra mondiale, e la successiva Superalce, che dal 1946 al 1957 ne prese il posto. Tanto l'Alce quanto la Superalce condividono molti componenti tecnici con i modelli destinati all'utenza civile, con quello che ufficialmente si chiama Autoveicolo da montagna 3x3, ma conosciuto con il nome di "Mulo meccanico", visto che avrebbe dovuto sostituire il compito di trasporto dei muli nei reparti alpini. Oltre alla trazione integrale, ha la carreggiata variabile ed è cingolabile ed è la prima Moto Guzzi ad essere equipaggiata con il motore bicilindrico a V di 90°, uno schema che da metà anni 60 diventa il "nuovo" marchio di fabbrica dei modelli della Casa di Mandello del Lario ancora in produzione adesso.

DALLA V7 A OGGI

A partire dalla seconda metà degli anni 60 la storia e la produzione Moto Guzzi si identifica con quella del motore a V, che dalla prima V7 di 703 cm³ civile è arrivata alla V85 TT Centenario del 2021 attraverso l'evoluzione delle cilindrature, dalla più piccola di 350 alla più grande di 1400 cm³, dalle destinazioni d'uso, dal gran turismo allo sport, dalle gare di durata ai record di velocità e al fuoristrada, contribuendo a conservare e a far crescere quello che si può tranquillamente definire il "Mito Moto Guzzi" nel mondo. Un mito che il CAVEC di Cremona, corredandolo anche con un catalogo fotografico di tutte le moto in mostra, ha celebrato e contribuito a far conoscere. ■



Il caratteristico "Mulo Meccanico" per l'Esercito: cingolabile, prima Moto Guzzi a essere equipaggiata con il motore bicilindrico a V di 90°, è utilizzata per il trasporto dei muli nei reparti alpini.



Altro modello mitico la California.



La V50 della Croce Rossa. Sotto, le poderose V7: con il loro motore a V, dalla prima V7 di 703 cm³ alla V85 TT Centenario del 2021, con una evoluzione delle cilindrature dalla più piccola di 350 alla più grande di 1400 cm³ rappresentano un capitolo fondamentale della storia Moto Guzzi.



100 ANNI DI MOTO GUZZI
Gli anni 70-80
La serie V

RENÉ ARNOUX

IL PILOTA-MECCANICO AMATO DA TUTTI

DOPO LA VITTORIA IN F2, LE SUE PASSIONE E COMPETENZA PER LA MECCANICA LO AVREBBERO PORTATO A COLLABORARE COI TECNICI RENAULT PER CONCRETIZZARE LA PIÙ PAZZA SFIDA DELLA F1, UNA MONOPOSTO CON MOTORE TURBO, QUELLA CHE AVREBBE POI GUIDATO PER QUATTRO STAGIONI, ENTRANDO NELLA STORIA PER UN CELEBERRIMO DUELLO...

di Luca Marconetti
foto d'epoca Actualfoto



A Misano, per una prova del Campionato di F2 del 1977, corso e vinto con la Renault-ELF.



L'auto più celebre sviluppata e guidata da René Arnoux è stata la Renault RS10 biturbo che sarebbe diventata protagonista del celebre duello con la Ferrari di Villeneuve al GP di Francia di Digione 1979.

Alle recenti celebrazioni per i 100 anni del primo GP d'Italia, organizzate dall'Historic Racing Club di Montichiari (ne abbiamo parlato nel numero scorso e in questo a proposito della Ballot) c'era un ospite speciale, che con i GP di F1 - ovviamente più recenti di quello rievocato - ha avuto molto a che fare, tipo la più leggendaria sfida in pista fra due piloti, Digione 1979. Stiamo parlando di René Arnoux.

Inizia giovanissimo coi kart, poi si iscrive a una scuola di pilotaggio della ELF, che lo mette sulle monoposto della Formula Renault, della quale vince il titolo nel 1973. Nel 1976 approda in F2 con la Martini-Renault-ELF, l'anno dopo un altro titolo iridato, che gli permette, nel '78, di debuttare in F1, prima con Martini poi con la Surtees. Ma le sue qualità sarebbero, ancora una volta, emerse con la Renault nel 1979, affiancando Jabouille. Nel 1983, notato dal Drake per le sue prodezze, il passaggio in Ferrari, che gli permette di far registrare il miglior risultato della sua carriera, il 3° posto in Campionato. Rimane fino al 1985 quando torna in Francia, per gareggiare con la Ligier, senza fortuna, fino al 1989.

Oggi è ancora sorridente e gentile come allora, battuta sempre pronta, settantatré anni che sembrano cinquantacinque e quel sorriso spontaneo e brillante che l'ha sempre reso uno dei più amati del Circus Maximus delle corse automobilistiche. Inutile dire che, seduto al volante della Ballot come se l'avesse sempre guidata (d'altronde, può essere diversamente per uno che, prima si è fatto amica intima e poi ha portato al limite la Renault RS10, la prima monoposto sovralimentata a vincere un GP?), non si è sottratto alle domande di noi giornalisti curiosi ma anche grandi appassionati che serbano negli occhi e nel cuore quel celebre duello con Villeneuve...

Di Digione '79 ne avrà parlato un milione di volte. Vediamolo da un altro punto di vista: come avete fatto a non fare "il botto"?

"Con Gilles siamo sempre stati amici e nemici, amici nel paddock e nemici quando prendevamo il volante, ma di un'inimicizia cavalleresca, basando sempre la rivalità sul profondo rispetto reciproco. Poi sicuramente abbiamo rischiato, la F1 era pericolosa all'epoca e lo è oggi e ci sono sempre le variabili incoscienza e incapacità di comprendere realmente quello che si sta combinando... ma è così che si fa la storia, no? Però, mentre eravamo lì a sorpassarci a 230 km/h, sapevamo che entrambi avremmo "combattuto" lealmente e non ci saremmo traditi."

Vi siete resi conto che stavate entrando nella storia?

"Sul momento no, ognuno era concentrato sulla guida e sulla sua vettura (la mia peraltro aveva problemi di pescaggio della benzina). Io me ne sono accorto quando sono rientrato ai box e ho guardato verso gli spalti: erano tutti euforici, quasi isterici; il pubblico prima di noi sapeva che si era scritta la storia."

Come mai oggi, tutto questo, non capita più?

"Oggi in F1 tutto è calcolato scientificamente, al millesimo di secondo, il circuito scandagliato centimetro per centimetro e le gare sono gare di ingegneria. Guardate i cambi gomma: uno dei motivi dei recenti incidenti tra Verstappen ed Hamilton, Silverstone e Monza, sono dovuti a errori dei box nei pit stop, per un battito di ciglia. Perché ormai le vetture sono assolutamente equiparabili per prestazioni. E questo non può che esasperare i piloti. E succede quello che abbiamo visto. Per fortuna oggi questi impatti non hanno praticamente conseguenze, grazie ai più avanzati sistemi di difesa del pilota, e questo è ovviamente un grandissimo bene. Però allontanano forse un po' troppo dalla realtà?"

E poi i piloti ormai sono delle divinità: arrivano in circuito in elicottero con le guardie del corpo, si infilano nei motorhome con l'aria condizionata e non escono che un quarto d'ora prima della gara, diventando preda degli sponsor, precludendo loro quasi del tutto il contatto con i fans. All'epoca, al muretto, arrivavano i meccanici Ferrari con la pasta e quelli Renault con le omelette e si mangiava tutti insieme, con i giornalisti e lo staff, prendendoci in giro e scherzando.

Comunque io, se corressi ancora, mi divertirei: resta emozionante aver a che fare con auto appositamente concepite e costruite per andare forte, nonostante alettoni, elettronica e geometria."

Il Circus della F1 la considera sempre uno dei piloti più brillanti e uno dei più gentiluomini nel paddock.

Però la sua carriera ha visto anche qualche momento "no"... per esempio nessuno è mai riuscito a capire perché e come sia scaduto il suo contratto con Ferrari nel 1985.

"Non lo so ancora nemmeno io. Una cosa però oggi posso dirla: sono rimasto in ottimi rapporti con Enzo Ferrari e con i suoi successori." ➤

Arnoux, ai box, era sorridente e gentile con tutti. Qui con il suo grande amico Gilles Villeneuve (a destra) e Jody Scheckter (al centro), entrambi Ferrari.



Arnoux oggi al volante della Ballot 3/8 LC. Entrambi sono stati ospiti delle celebrazioni del primo GP d'Italia di Montichiari del 1921, organizzate dall'Historic Racing Club Fascia d'Oro.

Ripercorriamo la strada al contrario: che effetto fa oggi guidare una vettura del 1920, antenata di quelle che ha guidato 40 anni fa?

“Solo il pensiero di fare i 240 km/h con un'auto così con ruote da bicicletta e assetto da camion, su strade da asfaltare, mi mette i brividi (ma è un po' come quando Schumi guidò la mia Ferrari del 1983 e disse 'questi erano pazzi'...) però è davvero uno spettacolo, soprattutto se guardiamo l'innovazione tecnica che porta con sé. Questo motore, per esempio, è un violino! E se noi piloti siamo passati alla storia, lo dobbiamo anche a questi formidabili dinosauri qui.”

Quale è stata l'auto migliore che ha guidato in gara?

“Beh, la RS10. Non solo perché era stupefacente, con i suoi due turbo, ma perché ne seguì tutta la messa a punto. L'ho sudata quell'auto, siamo entrati in intimità profonda, la conoscevo fino all'ultimo bullone, anche perché io sempre avuto la passione per la meccanica (la sua prima professione è stata quella di tornitore, che fece quando si trasferì a Moncalieri, vicino a Torino, ndr), oltre che per la guida e ancora oggi mi piace sporcarmi le mani coi motori. Mi sono sempre piaciute le sfide e, presentare una vettura con un motore 1.5 turbo mentre tutti facevano i 3.000 aspirati, è forse stata la più pazza. ‘Gli inglesi ora ridono ma presto piangeranno’, mi dicevano gli ingegneri Renault, ma quello che mi convinse e che lo affermavano col cuore, con la consapevolezza di voler fare qualcosa di incredibile. E sape-

vo sarebbe stato un successo. Ben presto tutti adottarono il turbo e si toccarono potenze mai concepite, come i 1500 CV della Ligier con motore Renault che guidai nell'86.”

Quale è il circuito che preferisce?

“Da amante della tecnica, Spa. Lì infatti devi guidare preciso, ascoltare la macchina, assecondarla per portarla al limite (perché per vincere va fatto), giocare di fino con la meccanica. Poi, ovviamente, porto nel cuore Montecarlo, che è l'esatto opposto di Spa, lì devi essere aggressivo e basta.”

E “colleghi” che ricorda con affetto?

“Tutti, nessuno escluso, per i motivi che abbiamo detto prima. Però con Gilles ho avuto un rapporto speciale. Io lo chiamavo ‘l'acrobata’, perché lui era come se fosse continuamente in bilico su una corda d'acciaio, come i funamboli: cercava l'equilibrio e, per farlo, a volte, si scomponeva, cercava il limite da tutte le parti. La nostra amicizia è cominciata a Watkins Glen, USA, circuito molto interessante. Prima delle prove ufficiali chiedo a Gilles: ‘La curva prima dei box riesci a farla senza alzare l'acceleratore? Perché io alzo sempre’. E lui mi risponde: ‘Nemmeno io ci riesco. Però oggi pomeriggio ci provo’. E sapete cosa vuol dire ‘ci provo’ per Villeneuve? Che ci ha provato e ha distrutto la macchina! Infatti appena arrivato ai box, dopo essermi tranquillizzato del fatto che stesse bene, mi dice: ‘No René, non si fa in pieno’. Io ho adorato questo suo modo di essere.”



Il celebre duello di Digione del '79.



Al GP di Germania del 1984 a Hockenheim - uno dei circuiti più temuti da Arnoux - su Ferrari 126 C4.



UNA PASSIONE DA VIVERE SENZA CONFINI.

Tessera ASI 2022: la scelta migliore per vivere e condividere la tua passione!

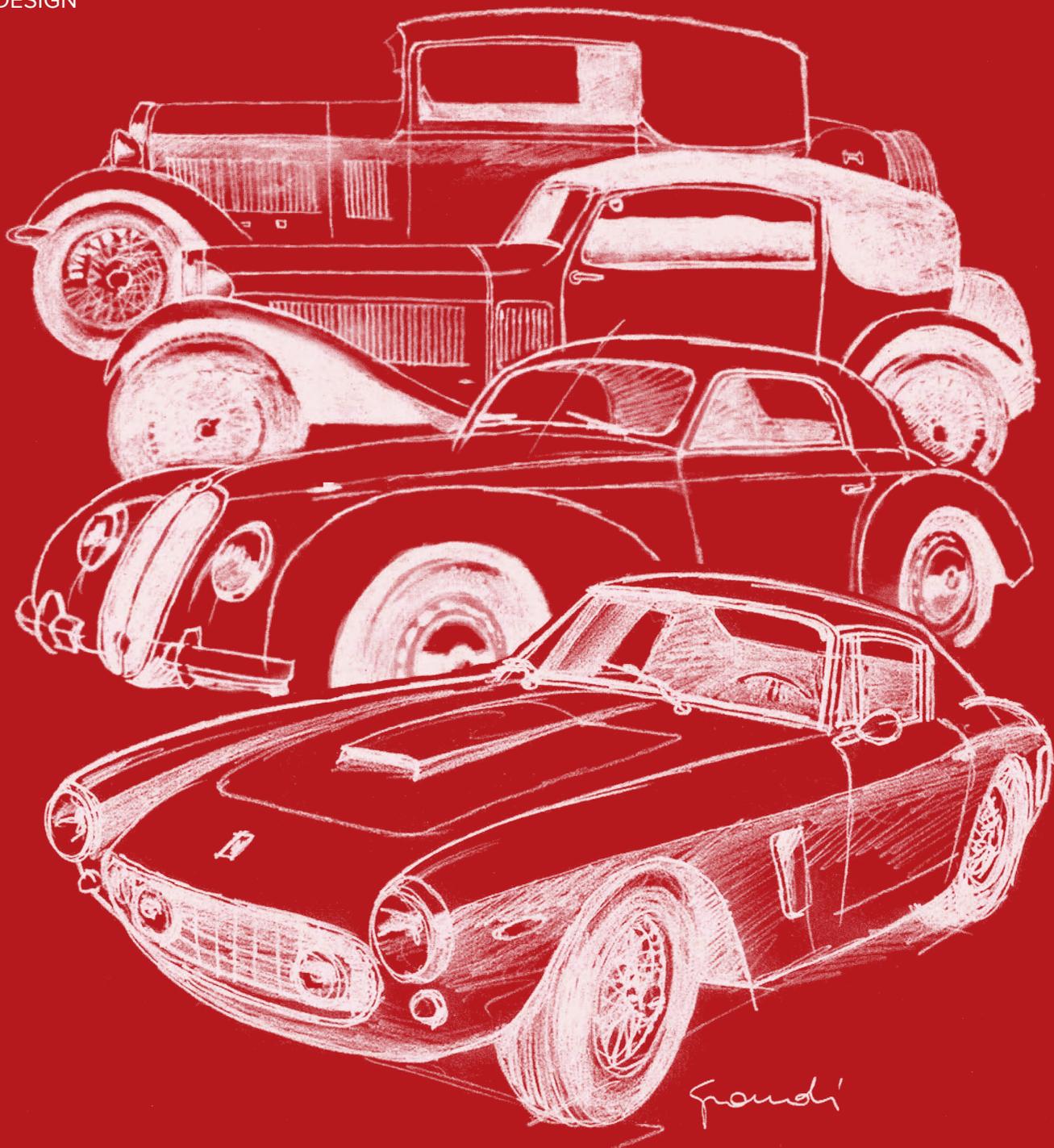
Rivolgiti ad uno dei club federati presenti su tutto il territorio nazionale e scopri un mondo di eventi e di servizi. **Info su www.asifed.it**

SCEGLI LA TUA TESSERA!

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



Inseguiamo emozioni, certifichiamo passioni.



UN'INVENZIONE TUTTA ITALIANA:
L'AUTO *Granturismo*
DI FELICE BIANCHI ANDERLONI

LA SIGLA GRANTURISMO EVOCA SPORTIVITÀ, LUSSO E DESIGN DA FUORISERIE, CHE RESISTE ALLE MODE DEL TEMPO. L'EVOLUZIONE DI QUESTO CONCETTO, SQUISITAMENTE ITALIANO, VISTO ATTRAVERSO LA MATITA DEL "SIGNOR TOURING".

di Massimo Grandi

Novant'anni fa, nella primavera del 1931, vedeva la luce un tipo di vettura che sarebbe diventata una icona dell'eccellenza italiana nel mondo dell'auto e del design.

Ci riferiamo all'auto Granturismo, alla GT, che poi nella sostanza non è una tipologia, ma oserei dire una vera e propria specie.

La Granturismo è indubbiamente un'invenzione tutta italiana, frutto della geniale combinazione di uomini e circostanze.

Ma per comprenderne a fondo sia la natura sia il processo creativo, occorre fare un passo indietro, negli anni '20, quando tra i gentleman driver che si dilettavano a correre con le proprie vetture, primeggiava come tipologia quella della Torpedo che, pur rimanendo un'ottima auto di famiglia, si prestava, visto il suo peso ridotto, alle prove di agonismo su strada.

Anche un giovane rampollo di una agiata famiglia dell'alta borghesia di Milano, appassionato delle belle auto, ma anche cultore della loro tecnica, discreto pilota, amava correre con la sua vettura in gare stradali: era l'Isotta Fraschini tipo 8 e lui si chiamava Felice Bianchi Anderloni.

Ironia della sorte, Felice aveva tre sorelle, che sposarono, tra il 1902 ed il 1907, rispettivamente: Cesare Isotta, Antonio Fraschini e Vincenzo Fraschini, in altre parole, Felice divenne il "cognato" dell'Isotta Fraschini.

IL COGNATO DELL'ISOTTA FRASCHINI

Non è un caso, quindi se nel 1904, a 22 anni, vista la sua passione nei confronti dell'auto, veniva letteralmente cooptato nella storica azienda costruttrice con il compito di collaudatore-dimostratore, ma diremmo noi, oggi, anche come promotor sales.

Proprio in quel mondo in cui lui viveva, composto da famiglie che potevano permettersi allora di acquistare una vettura come l'Isotta. Abile pilota, anche se "noblesse oblige" costretto a partecipare a gare riservate a gentleman driver, diviene profondo conoscitore della famosa "modello 8" in tutti i suoi aspetti compresi ovviamente

quelli legati ai problemi relativi alla carrozzeria, che, a quei tempi era completamente indipendente dallo chassis e dall'intero complesso meccanico strutturale dell'auto.

Già si insinua, allora, quell'ambito di ricerca, quantomeno come presa di coscienza di un insieme di fattori problematici relativi al peso e alla aerodinamica delle vetture, che poi diverrà il moto propulsore della sua futura attività di carrozziere.

Ma, è ancora più importante qui sottolineare che il suo doversi limitare, per ragioni di opportunità familiare, a partecipare a quelle gare nelle quali erano iscritte vetture in tutto simili a quelle in vendita sarà un primo elemento da tenere presente nella genesi della futura granturismo.

Felice Bianchi Anderloni è quindi sempre più impegnato nelle corse, anche e soprattutto dopo la cessione nel 1920 del pacchetto azionario di maggioranza della Isotta Fraschini al gruppo Cella (Peugeot Italia).

Tra le sue torpedo Isotta Fraschini tipo 8 troviamo quelle carrozzate da Castagna o da Sala, fino al 1926 quando insieme al suo amico e socio Gaetano Ponzoni fonda a Milano in via Ludovico Breme 65 la Carrozzeria Touring, rilevando la Carrozzeria Vittorio Ascari, già Carrozzeria Falco, specializzata, tra l'altro, in costruzioni aeronautiche, elemento che risulterà poi piuttosto rilevante. ➤

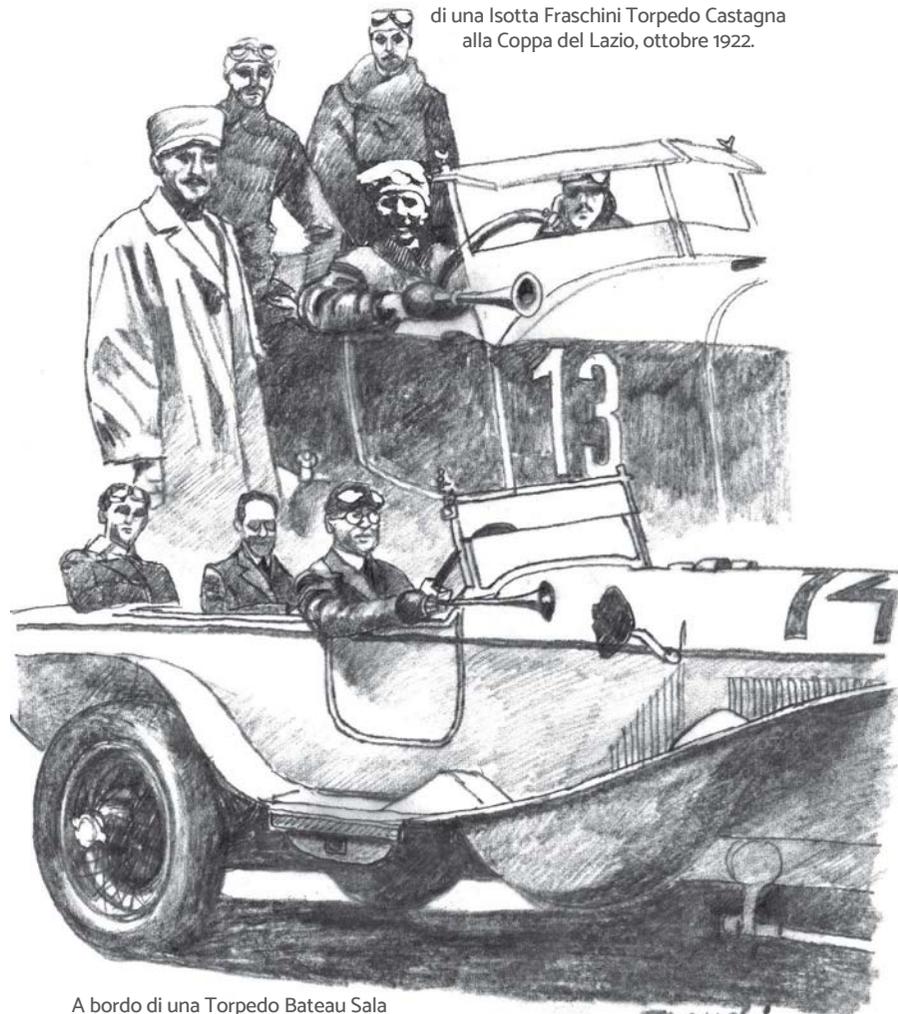


“IL PESO È IL NEMICO, LA RESISTENZA DELL’ARIA È L’OSTACOLO”

Intorno a questo imperativo viene a costruirsi la ricerca innovativa di Felice Bianchi Anderloni già dal 1926, quando per primo in Italia, appena impiantata la Carrozzeria Touring, proprio per affrontare la questione del peso, acquisì la licenza di costruzione Weymann, confortato anche dal fatto che la sua manodopera provenisse dall’ambito delle costruzioni aeronautiche che a quel tempo erano costituite fondamentalmente da telai in legno rivestiti di tela.

Le sue vetture così adottano il sistema Weymann come la Isotta-Fraschini-8A-Touring-Belvedere del 1927 o il sistema semi-rigido dove il pegamoide era applicato solo per il pannello come per l’Alfa Romeo 6C 1750 Turismo del 1930.

Felice Bianchi Anderloni al volante di una Isotta Fraschini Torpedo Castagna alla Coppa del Lazio, ottobre 1922.



A bordo di una Torpedo Bateau Sala alla corsa in salita di Rocca di Papa nel settembre 1923.

L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

GRAN PREMIO TURISMO
CIRCUITO DI MONZA (27 maggio 1923)

Km. 500 - Litri 21 (Kg. 15,200) di benzina per ogni 100 Km. - Peso vettura a vuoto Kg. 2000.

PRIMO ASSOLUTO di tutte le categorie:
TRUCCO VINCENZO IN ORE 4, 15' 25" +
con vettura ISOTTA FRASCHINI TIPO 8, di serie Torpedo con carico corrispondente a quello di 6 persone.
Peso complessivo della vettura Kg. 1876.

SECONDO ASSOLUTO di tutte le categorie:
BIANCHI ANDERLONI avv. FELICE
IN ORE 4, 16' 27" +
con vettura ISOTTA FRASCHINI TIPO 8, di serie Torpedo con carico corrispondente a quello di 6 persone.
Peso complessivo della vettura Kg. 1876.

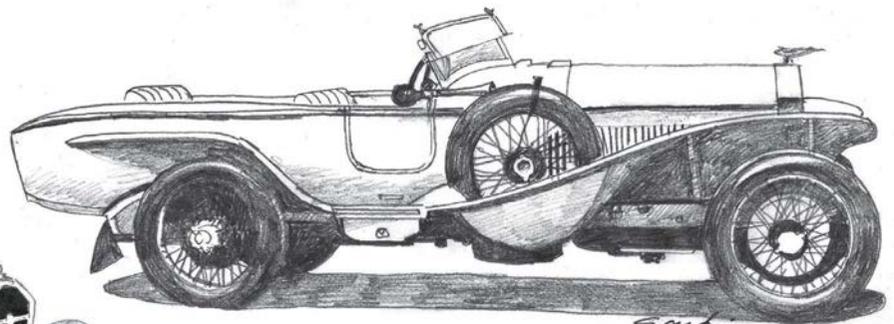
MEDIA Km. 117,582

GIRO PIÙ VELOCE di tutte le categorie:
Bianchi Anderloni avv. Felice
In 4' 44" (MEDIA Km. 120,761)

Due vetture ISOTTA FRASCHINI TIPO 8 iscritte
Due vetture ISOTTA FRASCHINI TIPO 8 partite

DOE VETTURE ISOTTA FRASCHINI TIPO 8 ARRIVATE I° E II°
con Carrozzeria Torpedo a 6 posti, di costruzione della Carrozzeria Italiana Creare Sala - Carburatore "Zenit" ed Alimentatore "Weymann" - Ruote "Rudge Whitworth" - Equipaggiamenti Elettrici "Bosch"...

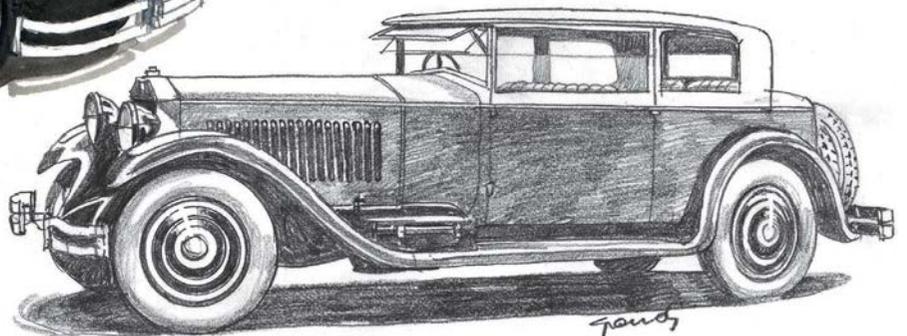
FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI Via Montefiore N. 79 - MILANO
UFFICIO VENDITE (Azienda Anonima Automobili) MILANO Via Montefiore, 73



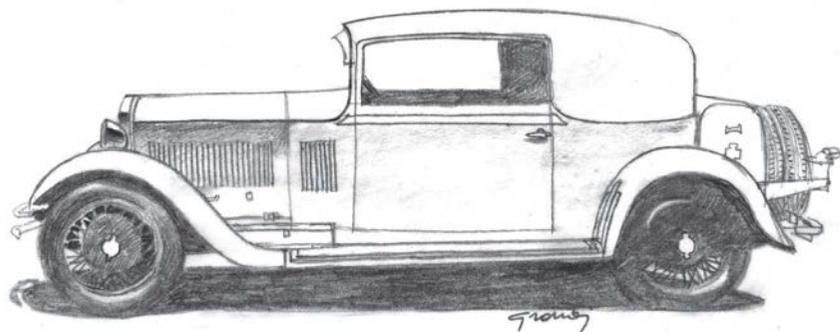
Isotta Fraschini Tipo 8 Torpedo "Bateau" Sala.



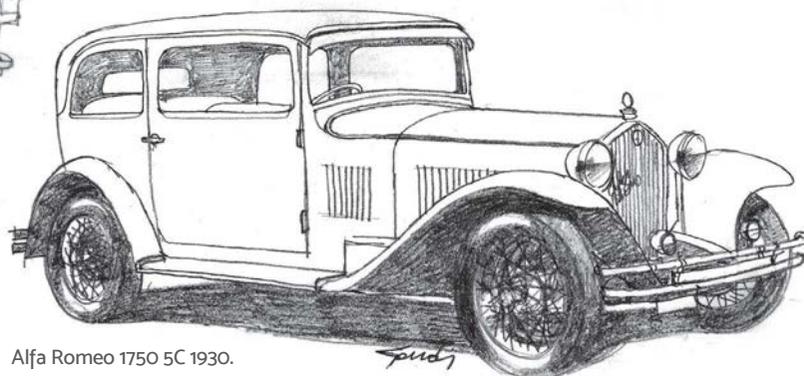
Isotta Fraschini Tipo 8 Torpedo Castagna



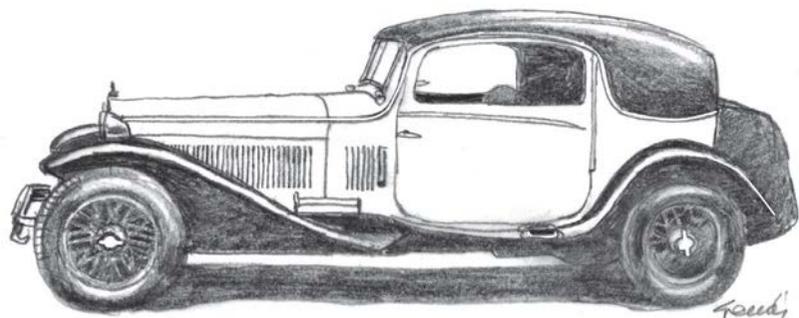
Isotta Fraschini 8A Touring "Belvedere" 1927.



Berlinetta Alfa Romeo Tipo 6C 1750 "turismo" 1930.



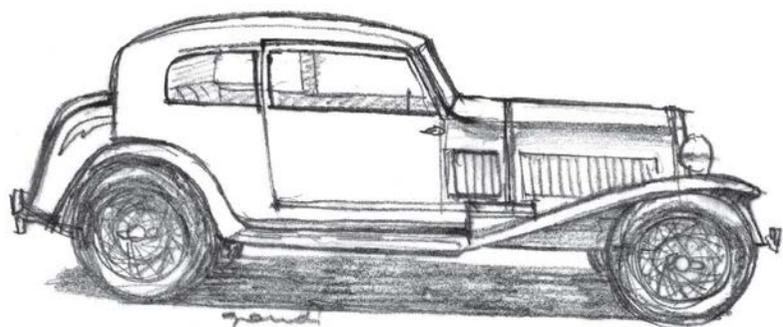
Alfa Romeo 1750 5C 1930.



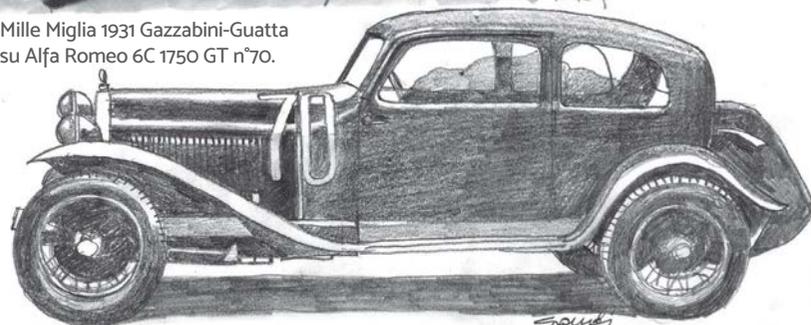
Alfa Romeo 6C 1750 "fugientem incurro diem" 1931.



Mille Miglia 1931 Gazzabini-Guatta su Alfa Romeo 6C 1750 GT n°70.



Alfa Romeo 6C 1750 Granturismo 1931.



Alfa Romeo 6C 1750 GT Mille Miglia 1931.

Per Bianchi Anderloni, cresciuto sportivamente alla guida di Isotta Fraschini, l'auto nella sua dimensione prestazionale non deve soltanto essere la più leggera e potente possibile, ma anche confortevole, elegante e ben rifinita anche negli interni, allestiti con materiali di ottima qualità. Un'auto quindi che possa svolgere la doppia funzione di vettura elegante con cui spostarsi quotidianamente e fare anche lunghi viaggi, ma al contempo in grado di partecipare attivamente ad attività agonistiche anche impegnative, come appunto, le sue Isotta Fraschini Torpedo. Ma proprio all'inizio degli anni '30 la tipologia "torpedo" diviene obsoleta e per Felice Bianchi Anderloni venne a presentarsi il problema di sostituirla con qualcosa di diverso che svolgesse in chiave innovativa la stessa funzione, di prefigurare una nuova tipologia di vettura, sempre stradale, quindi diremmo oggi, di uso quotidiano, ma al contempo in grado di partecipare adeguatamente ad attività agonistiche. Si dà il caso, ed ecco la prima circostanza, che nel 1930 l'Alfa Romeo, dopo la tipo Turismo, come evoluzione della IV serie della 6C 1750 S, esordisce sul mercato con la Tipo GT, una 6 cilindri in linea di 1752 cm³ e 55 CV con telai dal # 8613201 a # 8613600.

LE ALFA GRANTURISMO

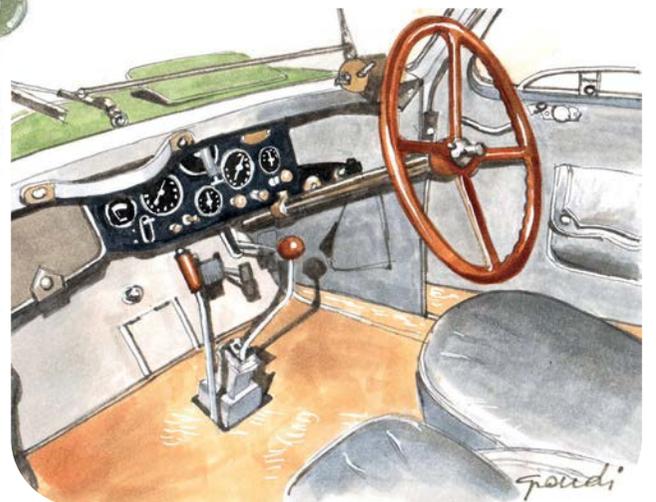
Intanto, seconda circostanza, nel 1930, nel regolamento della Mille Miglia fu prevista una classe Turismo, riservata a vetture chiuse con autotelaio di normale produzione. Bianchi Anderloni intuisce che proprio questo tipo di vettura, una berlina sportiva leggera, poteva essere in grado di sostituire la obsoleta tipologia torpedo.

Per l'Alfa Romeo la Touring allestisce alcune berline sulla 6C 1750 GT V serie (telai da # 10914401 a # 10914660). Sono vetture "semirigide" allestite ancora col sistema Weymann che ottengono subito la vittoria di classe nel 1931 alla Mille Miglia con Gazzabini-Guatta e nel 1932 con Minoia-Balestrero, dove Minoia si piazza addirittura come quarta assoluta battendo un gran numero di vetture "sport". Con questa vettura lo stesso Bianchi Anderloni, nel maggio del 1931 vince il VI Rally Milano-San Remo.

La 6C 1750 Granturismo Touring è una berlina leggera dalle forme eleganti ed armoniose tali da farle vincere il Concorso di eleganza di Villa d'Este del 1931 nella categoria "trasformabili", con il nome di "fugientem incurro diem", così battezzata da Gabriele d'Annunzio grande appassionato di auto ed estimatore in particolare delle Alfa Romeo vestite Touring. ➤



La capostipite, l'Alfa Romeo 6C 1750 GT.



Affascinato dalla 6C 1750, volle rendere omaggio al motore sovralimentato scegliendo un nome che ne esaltasse le straordinarie prestazioni. È con una vettura molto simile (telaio #10914461) che l'equipaggio Gazzabini-Guatta partecipa alla MM del 1931. Così come l'esemplare con telaio# 10914569 che nel 1931 con l'equipaggio Cortese-Balestreri si classificò 12° assoluto a quella Mille Miglia.

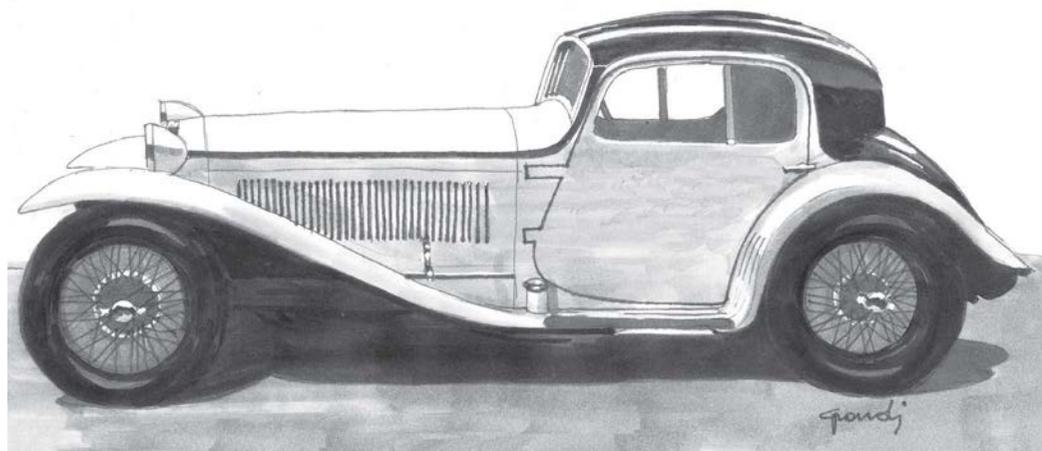
Non vi è dubbio che con questa vettura, una berlina sportiva leggera, si apra quel lungo percorso di ricerca e di produzione di Felice Bianchi Anderloni e della Touring e poi Touring Superleggera, che diverrà un tema fondamentale di questa Carrozzeria. La 6C 1750 Alfa Romeo GT è la capostipite di quella nuova specie che farà la fortuna dell'auto e del design italiano nel mondo: la Granturismo italiana. Sicuramente siamo solo all'inizio, le forme sono ancora piuttosto tradizionali, lo stesso sistema costruttivo Weymann non permetteva forme particolarmente elaborate. La modellazione è ancora sostanzialmente "rigida" nei volumi, ma il principio, l'essenza, la natura della nuova auto sono già definite, l'idea della granturismo come espressione di potenza, eleganza e bellezza è fissata, anche nella particolare cura degli interni che si mostrano assolutamente essenziali, ma curati, confortevoli, prodotti con materiali di prima scelta.

LA "SUPERLEGGERA"

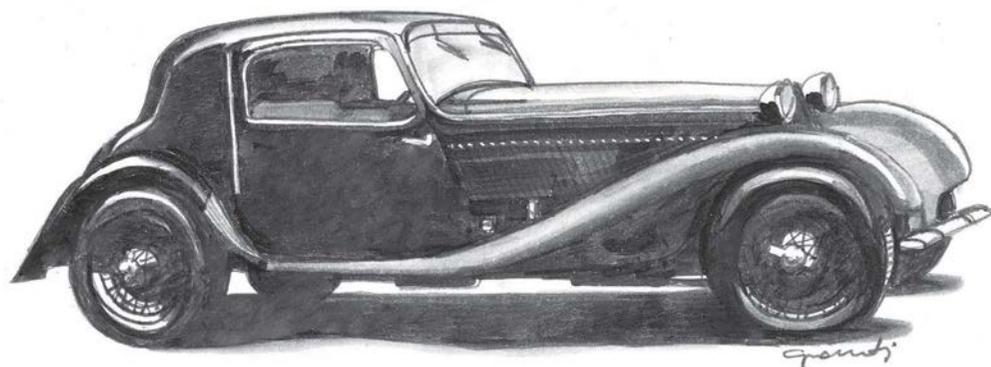
Ma questa idea, lo spirito di questa nuova creazione ha un rapido sviluppo. Lo possiamo vedere ad esempio in una vettura stupenda che non si fregia del titolo di Gt, ma che gt lo è a tutti gli effetti come l'Alfa Romeo coupé-spider tipo 8C 2300, che vincerà nel 1932 due prestigiosi premi: la Gran Coppa d'Oro e il Gran Premio di Eccellenza di Villa d'Este.

Come si evidenzia dalle immagini, in questa vettura già si mostrano quelle che poi diverranno le caratteristiche della granturismo italiana: un anteriore lungo e slanciato, un abitacolo arretrato, delle forme eleganti e armoniose, ma che al contempo intendono esprimere una propria dinamicità e una nascosta potenza, caratteristiche che si riconfermano nel modello 8C 2300 Coupé Aerodinamico sempre del 1932.

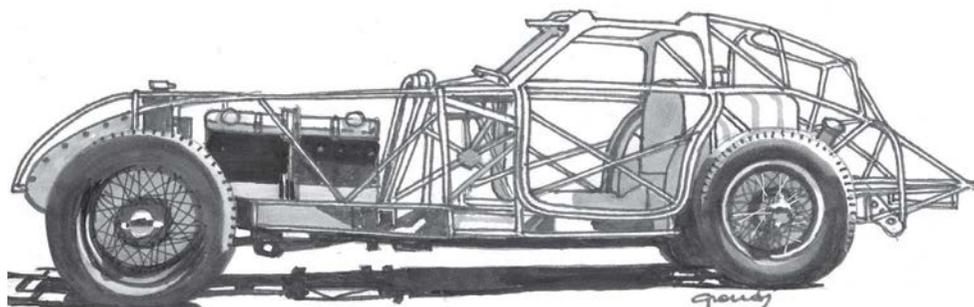
Ma è dopo il 1936, con il sistema "Superleggera", che l'idea si consolida e traccia con chiarezza lo sviluppo della "specie". Il sistema "Superleggera" si può dire che rivoluziona il processo evolutivo della forma-auto. Esso consisteva nella sostanza in un telaio-pianale centrale, al quale si integrava un sovra-telaio costituito da una gabbia in tubi sottili e di vario diametro che andavano a prefigurare la forma stessa della scocca. In altre parole il designer progettava una forma e il sovra-telaio seguiva e si adattava a tale forma, come si può bene vedere in questo disegno che rappresenta la famosa Alfa Romeo 2900 B Le Mans della Touring. ➤



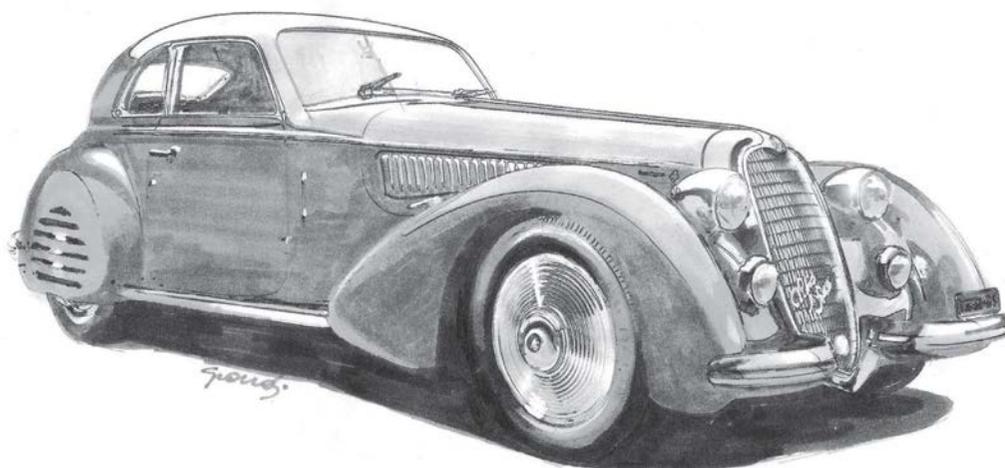
Alfa Romeo 8C 2300 Coupé 1932.



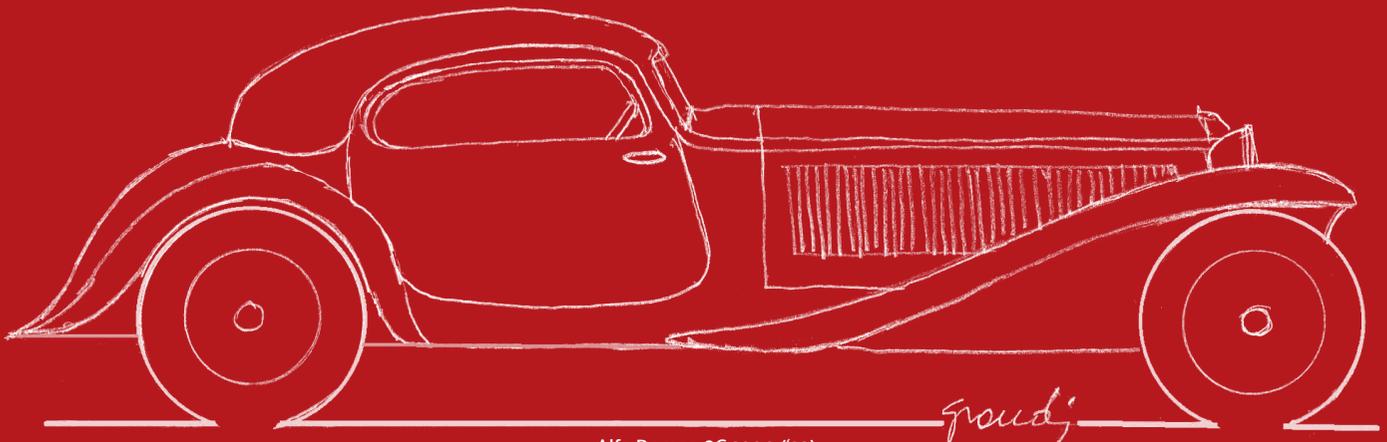
Alfa Romeo 8C 2300 Coupé Aerodinamico.



Alfa Romeo 2900 B Le Mans.



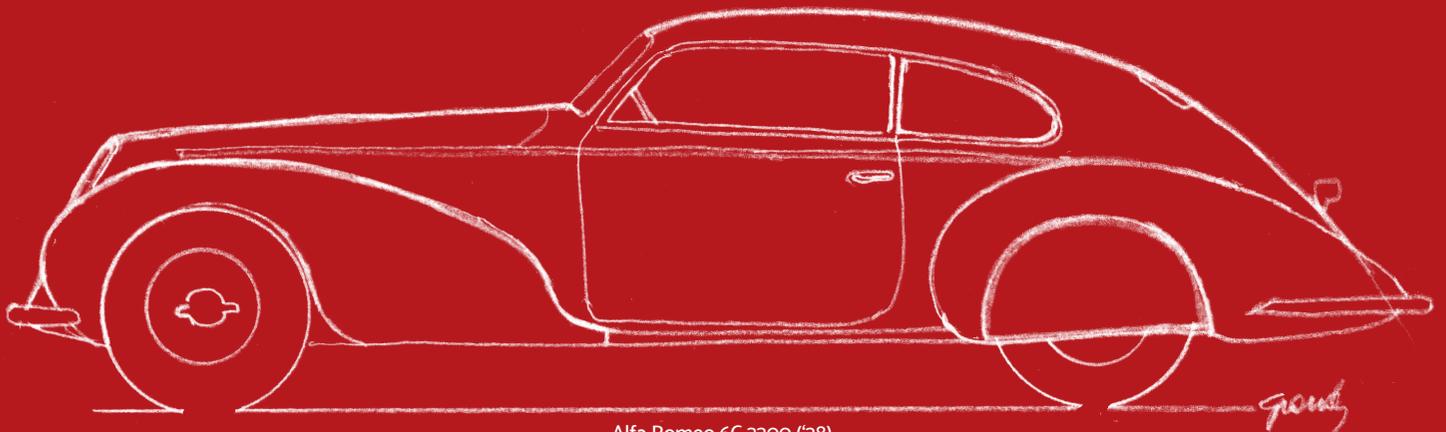
Alfa Romeo 8C 2900 B.



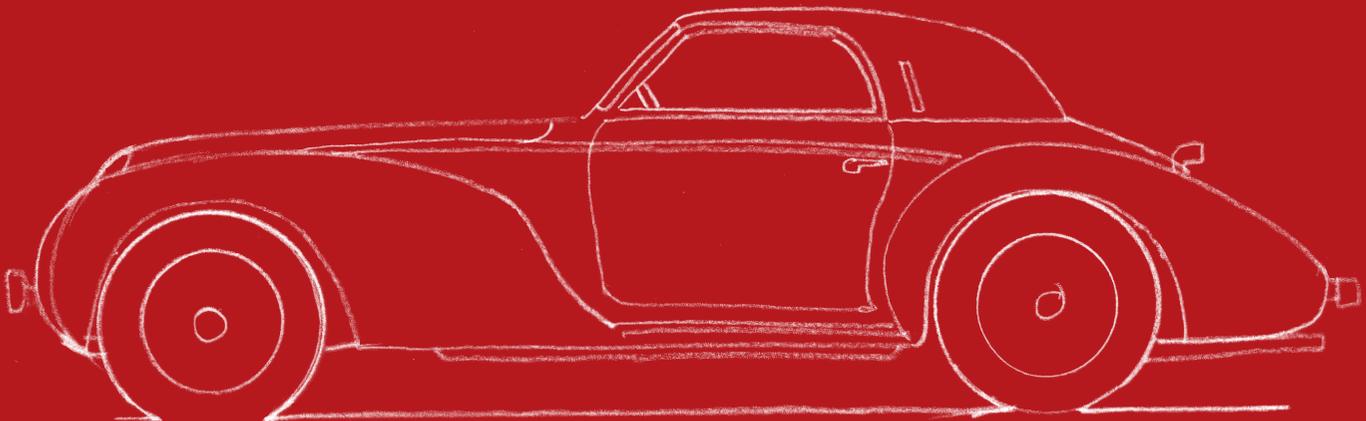
Alfa Romeo 8C 2300 ('32).



Alfa Romeo 8C 2900 ('37).



Alfa Romeo 6C 2300 ('38).



Alfa Romeo 6C 2500 SS ('39).

È davvero una nuova storia: da quel momento la forma dell'auto poteva essere pensata e disegnata con molta libertà e quindi si rendeva possibile anche una applicazione efficiente di principi di aerodinamica. Il nuovo sistema permette di superare le rigidità imposte dai vecchi sistemi costruttivi; non solo, il peso che viene risparmiato può essere in parte recuperato proprio migliorando l'abitabilità e il comfort di marcia. Così la Granturismo, sintetizzata nella formula di coupé sportivo raffinato ed esclusivo, riesce a esprimersi in tutta la sua vera natura come nella Alfa Romeo 8C 2900 B che esordisce al Salone dell'Auto di Milano del 1937.

Se andiamo a confrontare le forme della Alfa Romeo 8C 2900 B con quelle della 8C 2300 GT le profonde differenze sono palesemente evidenti, l'architettura è la stessa, ma il sistema "Superleggera" permette una modellazione più plastica con forme affusolate e decisamente più aerodinamiche e anche i parafranghi ad ala aperta assumono conformazioni avvolgenti con profilo a goccia. L'Alfa Romeo 8C 2900 B si mostra estremamente elegante e nel suo design riesce a esprimere ancor di più la sua anima nascosta, tutta la potenza di una potenziale vettura da corsa.

Con la 2900B si apre un nuovo percorso in rapida evoluzione nel quale si sperimentano e affinano alla Touring nuovi codici di linguaggio, nuovi lessici formali come nella Alfa Romeo 2500 S ed SS.

LA SIGLA "GRANTURISMO" DIVENTA MITICA

Ma questa nuova idea insieme ai nuovi codici e linguaggi non rimangono solo patrimonio della Touring; la GT, la berlinetta sportiva di lusso, trascinata anche dall'immagine del mondo dello sport agonistico, diviene in qualche modo una cifra fondamentale del successo del design e della tecnica italiana, arrivando alla grande stagione degli anni '60 e a quel capolavoro, vera immagine

emblematica della GT italiana che è stata ed è tuttora la Ferrari 250 SWB Pininfarina, quella che chi scrive considera da sempre l'ultima vera granturismo con degli interni belli come un salotto e talmente potente e veloce da aver vinto tutto quello che poteva vincere.

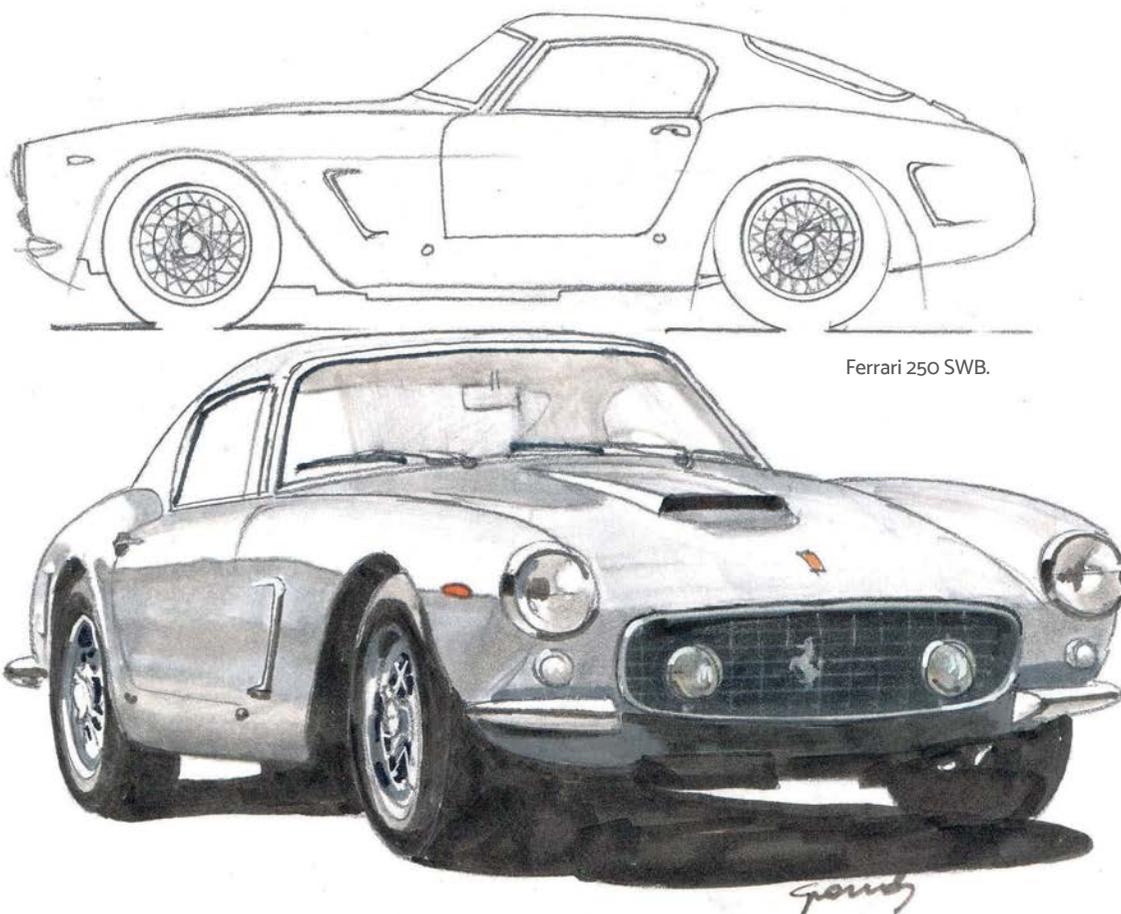
Quando si dice l'ultima vera granturismo, si intende dire l'ultima vettura granturismo italiana coerente allo spirito che Bianchi Anderloni volle imprimere a questa "specie"

La granturismo italiana, quella concepita da Bianchi Anderloni, non è mai stata una tipologia o una sigla, ma qualcosa di speciale, dove lusso, potenza, confort, immagine divenivano componenti essenziali di quello strano oggetto del desiderio che ti accompagnava il sabato sera a una elegante prima teatrale e la mattina della domenica, soltanto indossati i numeri di gara, ti poteva portare a vincere una prestigiosa ed impegnativa corsa su strada o in pista.

L'ultima perché con la sua erede, la Ferrari 250 GTO si superava questa definizione. Pur omologata per le gare come GT, la 250 GTO, rompeva il cerchio magico, vettura invincibile in pista, che non si prestava però a un uso quotidiano, a lunghi viaggi perché difficile da guidare e tutt'altro che confortevole.

Da quel momento per le granturismo, spinti da una pressante evoluzione sempre più esasperata del confronto agonistico, tutti i costruttori si vedono costretti a predisporre sempre una versione corsa oltre la versione "stradale"; come per la Ferrari che ereditò il ruolo della 250 GT, la 275 GTB.

Molte vetture GT a livello internazionale hanno visto la luce dagli anni '60 ad oggi, auto stupende, spesso veri capolavori del design e della tecnica, ma sono un'altra specie o se vogliamo una moderna evoluzione di quell'idea alla quale nel 1931 Felice Bianchi Anderloni diede vita con l'invenzione della Granturismo Italiana. ■



Ferrari 250 SWB.

L'AMMIRAGLIA DELLA GUERRA FREDDA

LA VOLGA È STATA L'AUTO DI PUNTA DELLA CELEBRE
AZIENDA SOVIETICA DI AUTOMOBILI GAZ.

TRA IL 1956 E IL 1970, LA M-21 HA SIMBOLEGGIATO L'INTENZIONE
DELL'URSS DI PROPORRE A UNA CLIENTELA ESCLUSIVA -
FUNZIONARI DEL GOVERNO SOCIALISTA E DEL KGB - UN PRODOTTO
D'ALTA GAMMA, ANCHE IMITANDO UN PO' LE GRANDI VETTURE
DEI LORO ACERRIMI NEMICI D'OLTREOCEANO...

di Luca Marconetti



LVolga, o, per traslitterazione dal russo, "la" Volga, è il fiume più lungo d'Europa, quello che attraversa la Russia da un capo all'altro. Ma per gli appassionati di motori Volga è anche il nome commerciale di una serie di modelli prodotti dalla sovietica, poi russa, GAZ (Горьковский автомобильный завод, traslitterando Gorkovsky Avtomobilny Zavod, ossia Fabbrica di Automobili di Gorky, oggi Nizhny Novgorod, "cittadona" della Russia occidentale da 1 milione e 250 mila abitanti, capitale dell'omonima Oblast) dal 1956 al 2010, in due generazioni e alcuni modelli in tiratura limitata. La prima generazione è contraddistinta dalla sigla M-21 e di questa ne sono state prodotte tre serie differenti, delle quali vedremo ora peculiarità e specifiche.

L'intenzione della casa di produrre una vettura sostitutiva della M-20 "Pobeda" (Vittoria, nome scelto da Stalin in persona), in pro-

duzione dal 1946 con molte specifiche ancora dell'anteguerra, si sviluppa nel 1951, iniziando dallo stile. Si sviluppano due filoni con altrettanti mascheroni in legno, quello denominato "Zvezda" (Stella), niente altro che una profonda rielaborazione della linea fastback della "Poveda" con pinne posteriori e vetri più grandi e quello chiamato "Volga", che consiste fin da subito in una berlina tradizionale a tre volumi con carrozzeria Ponton (ossia con la fiancata integrata a passaruota e pedane), presto giudicata la più adatta al gusto dello stile automobilistico degli anni '50. In entrambi i casi, comunque, rimarrà mal celata l'imitazione di celebri berline medio-superiori americane coeve, come la Chevrolet 210 Deluxe, la Plymouth Savoy e, successivamente, la Ford Mainline: volumi arrotondati, lungo cofano spiovente, cromature dappertutto, vistose pinne posteriori, interni luminosi con ampi divani per ospitare fino a 6 persone. ➤



La M-21 Volga del nostro servizio è una seconda serie del 1959. Questo genere di auto è passato alla storia per il colore nero, effettivamente scelto dai funzionari della Nomenklatura e dal KGB ma le tonalità disponibili sono in realtà moltissime.

Sotto, da sinistra, il primo prototipo di stile del 1953, pressoché definitivo. La mascherina a 8 feritoie voluta dal progettista Lev Yeremeev fu definita troppo americaneggiante e quindi fu scelta una soluzione che riportasse al centro la stella a cinque punte, simbolo dell'URSS. La catena di montaggio di Gorky (oggi Nizhny Novgorod), con metodi ancora semi artigianali. Vi lavoravano anche molte donne. (foto Archivio Ivan Paderin)





La prima serie del 1956, con la mascherina a listelli orizzontali e la stella (che le varrà anche il soprannome, Stella appunto). (foto Archivio Ivan Paderin)



Nella II serie del 1958, come la protagonista del nostro servizio, insieme a più cromature riappare una mascherina simile a quella dei prototipi, a 16 feritoie invece di 8. (foto Archivio Ivan Paderin)



Nella III serie del 1962, la mascherina è più sobria, scompaiono i rostri e il cervo (già scomparso a fine II serie), gli indicatori di direzione sono più ampi e le cromature sono semplificate. (foto Archivio Ivan Paderin)

Il primo prototipo motorizzato, realizzato sempre a mano, è del 1951. A capo del progetto viene posto Lev Yeremeev, giovane promettente ma famoso, all'interno dell'azienda per seguire le tendenze dell'Occidente.

Tra la fine del 1953 e l'inizio del 1954, vengono approntati e ottimizzati altri due prototipi, che inizieranno a vedersi per le strade di Gorky. Esteticamente l'auto si riconosce per il paraurti massiccio con rostri, la grande mascherina a 8 feritoie, il simbolo GAZ a fondo rosso con scritta in cirillico e il cervo rampante, simbolo della città dove l'azienda ha sede. Ampi vetri, parabrezza e lunotto (entrambi in un unico pezzo) e molto spazioso l'interno. Sotto il cofano troviamo un'unità maggiorata, rispetto a quella della "Pobeda", un 4 cilindri in linea con 2 valvole per cilindro in testa mosse da un albero a camme, perfettamente quadro (92x92 mm di alesaggio e corsa), cilindrata totale di 2445 cm³, rapporto di compressione di 6,6:1, alimentazione con un carburatore di produzione interna (K-22 L) in grado di erogare 75 CV a 4000 giri/min e 170 Nm di coppia a 2200 giri/min. Per decretare quale possa essere il migliore ma anche il più affidabile, un prototipo è equipaggiato con un cambio manuale a 3 marce non sincronizzate, uno con una trasmissione automatica, sempre a 3 rapporti, di ispirazione Ford O-Matic. Per la ciclistica, si fa ancora ampio affidamento alla "Pobeda": sospensioni anteriori a ruote indipendenti con doppio braccio trasversale, posteriori a ponte rigido e balestre semiellittiche. Ammortizzatori a leva. Freni a tamburo.

La linea generale, molto influenzata dalla moderna mascherina cromata a feritoie voluta da Yeremeev, è ritenuta dai funzionari sovietici troppo americaneggiante, cosicché il maresciallo Zhukov suggerirà caldamente di inserire nel frontale la stella a cinque punte simbolo dell'URSS. E così sarà: mentre nel maggio del 1955 il viaggio di un prototipo da Mosca alla Crimea viene documentato a fini propagandistici, nell'ottobre 1956, con un nuovo frontale, sempre recante il cervo ma ora dominato dalla stella (che le varrà il soprannome "Zvezda", appunto Stella) circondata da una sobria mascherina a due listelli orizzontali di stile più europeo (ricorda le berline Peugeot e Simca di quel periodo) che americano, la vettura viene deliberata. Ma il motore di 2445 cm³, prodotto da un dipartimento speciale della GAZ a Zavolzhye, non è definito ancora affidabile per la produzione in serie; quindi, per gli esemplari iniziali (fino al luglio 1957, compresi i soli 6 esemplari completati negli ultimi due mesi e mezzo del 1956) viene scelto l'ultimo motore montato sulla "Pobeda", un 2432 cm³ a testa piatta con valvole laterali e albero a camme nel basamento, erogante 66 CV a 3800 giri/min. Per il momento, è disponibile col solo cambio manuale a tre rapporti. Questi sono i cosiddetti esemplari di pre-serie, mentre quelli considerati "I serie", vedranno la luce nell'estate del 1957, quando viene finalmente adottato il 2445 cm³ a valvole in testa ma sempre con albero a camme nel basamento (e non in testa, come nei prototipi) e la possibilità di scegliere il cambio manuale o automatico, diventando, in questo caso, la prima auto sovietica di serie dotata di

tale trasmissione. Le versioni domestiche mantengono il rapporto di compressione normale di 6,6:1 per 70 CV (M-21 con cambio automatico, M-21V con cambio manuale), quelle per l'esportazione presentano un valore di 7,5:1 per 80 CV (M-21E automatica, M-21D manuale).

A fare un netto balzo, rispetto al passato, sono la qualità interna e il confort percepiti: sui due ampi divani, trasformabili in letto, possono trovare posto sei persone; la plancia è dotata di una ricca batteria di strumenti e di una presa di corrente per la torcia in dotazione; il tachimetro ha una lunetta trasparente per essere retroilluminato dal sole; è disponibile l'autoradio a doppia banda. Le vendite - destinate a una clientela ristretta e molto abbiente, per lo più a membri della Nomenklatura e del Partito - non convincono e, al padiglione sovietico di Expo '58, ecco la "II serie" della M-21, lanciata sul mercato a febbraio 1959 con un frontale caratterizzato da una mascherina cromata molto simile a quella del prototipo del 1955 (a 16 fenditure invece che 8), che le varrà il soprannome di "Akula", Squalo. La seconda serie, della quale fa parte anche la protagonista del nostro servizio (ne leggerete di più nel riquadro dedicato), è la più riuscita delle Volga M-21, anche per i suoi affinamenti meccanici. Intanto scompare il cambio automatico per lasciar posto a un manuale con seconda e terza sincronizzate; telaio e carrozzeria sarebbero stati rinforzati; il cruscotto avrebbe adottato una fascia superiore antiriflettente in floccato (poi in skai); i fari posteriori presenteranno i catadiottri; il tergicristallo sarà munito di spruzzatore; invariato il motore, anche se questo è più leggero e, dal 1960, dotato di un nuovo carburatore (K-105). Il modello per l'esportazione è ora denominato M-21K, con interni più curati, maggiori cromature all'esterno e ammortizzatori idraulici telescopici, optional che i clienti russi possono comunque ottenere con sovrapprezzo (M-21U).

Nel 1961 scompare invece il cervo, preda dei teppisti, altamente dannoso per i pedoni in caso di investimento e generatore di fastidiosi schizzi d'acqua sul parabrezza quando piove.

Ad aprile 1962 è la volta della "III serie", soprannominata "Kit", Balena, sempre per la mascherina, rinnovata con un design più sobrio e moderno (con una batteria di 36 feritoie più fitte), abbinata al paraurti senza rostri e a indicatori di direzione più fascianti. Sulle fiancate, spiccano invece i nuovi profili cromati "a pinna" posti in cima ai passaruota, sia davanti che dietro, e la fascia cromata alla base delle portiere liscia, non più nervata. All'interno i sedili sono in lana, il padiglione rivestito in vinile. Gli ammortizzatori sono idraulici telescopici anche per i modelli domestici. La versione base è designata M-21L, la variante per esportazione M-21M (alla quale si aggiunge anche quella con guida a destra, M-21N), mentre quella dotata di tutti gli accessori è sempre la M-21U. Nel 1965, in occasione dell'introduzione di longheroni rinforzati e di un nuovo sterzo a sfere e rulli, la denominazione ufficiale perde la "M" davanti e rimane semplicemente 21. Il 15 luglio 1970, dalla catena di montaggio di Gorky, esce l'ultima "21" seguita, senza interruzioni, dalla nuova "24". Dopo un fugace prototipo con carrozzeria van nel 1961 (M-22A), col lancio della III serie nel 1962 viene presentata anche la variante station wagon di serie M-22, dalla quale sarebbe derivata anche una apprezzata versione ambulanza (M-22D). In tutto le Volga M-21/21 prodotte saranno 638.875, delle quali circa 470.000 solo di III serie. Fra le altre, la maggior esportatrice sarà la belga Sobimpex, che vi installerà motori diesel (Perkins da 66 CV, poi Rover da 65 e infine Indenor da 69).



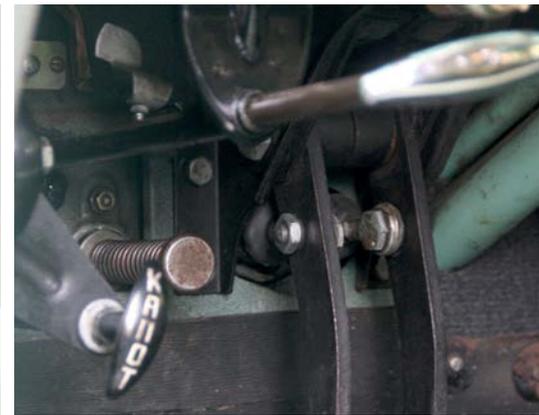
Il simbolo GAZ con scritta in cirillico e il cervo, simbolo della città di Gorky, replicato sia nel simbolo sia come mascotte.



Gli interni della II serie si arricchiscono di una fascia superiore antiriflesso in vinile, mentre radiò e orologio sono ancora di serie.



Il comodo divano anteriore, in finta pelle e lana.



I comandi della climatizzazione in cirillico. Fra le finchezze di questa ammiraglia, il pomello per sistemare l'antenna radio dall'interno del padiglione. Il tasto da premere ogni 200 km per lubrificare i 19 punti di ingrassaggio, come si faceva in Europa fino agli anni '40.

Sotto, da sinistra, il robusto piede che permette, reclinando lo schienale anteriore, di creare nell'abitacolo un letto matrimoniale. La ricca cassetta degli attrezzi col crick e la torcia a filo, collegabile a una presa sotto la plancia. Il "passaporto tecnico", sorta di libretto di circolazione originale. Fra gli accessori più bizzarri e rarissimi, il proprietario della nostra protagonista possiede anche questa sorta di samovar da auto!



Il semplicissimo motore 4 cilindri di meno di 2,5 litri. Da notare l'ordine del vano motore, la scatola porta batteria in grafite e il cavo che comanda le alette del radiatore, per evitare che d'inverno l'acqua geli. Nella vista posteriore si nota più di tutto lo stile americaneggiante della "nostra": pinne, cromature e taglio basso del passaruota.

Nonostante le molte migliorie rispetto alla "Pobeda", anche la "Volga" risulterà un'auto lenta (la 2445 cm³ accelera da 0 a 100 km/h in 34 secondi e raggiunge al massimo i 135 km/h), rumorosa e decisamente poco parca nei consumi. Per risolvere tali criticità, almeno le prime due, nel 1962 ecco la GAZ 23: stessa carrozzeria della 21 ma motore V8 di 5526 cm³, capace di 195 CV a 4400 giri/min e di una coppia di 402 Nm a 2200 giri/min, per raggiungere i 170 km/h e coprire lo "0-100" in 16 secondi, con cambio esclusivamente automatico. Sarà destinata solo agli altri funzionari del KGB e quindi rarissima. Oggi un esemplare di GAZ 23 restaurato, in Russia o in Ucraina, può valere anche 200.000 euro...

Per la location, si ringrazia il ristorante "La Limonera" di Rovellasca (CO).



Jurij Gagarin fu tra i fortunati che ottennero in regalo una Volga (II serie, come quella di Marco), dal Governo. A destra, il premier russo Vladimir Putin fa provare a George W. Bush la sua M-21 Volga. Anche in questo caso si tratta di una II serie, la più apprezzata dell'intera produzione.

UNA GAZ M-21 VOLGA MATCHING NUMBER? MARCO CE L'HA

In queste pagine ci troviamo di fronte a un modello M-21 II serie. È probabilmente la sola in Italia, ed è anche l'unica vettura d'epoca, accanto a un paio di Harley, del comasco Marco Perugini che, più che un collezionista, è un profondo conoscitore della storia di quest'auto, per la quale ha avuto una vera e propria folgorazione. "Mi sono sempre piaciuti i mezzi rari e inusuali, le edizioni limitate" - ci confida, e continua - "quindi la Volga fa proprio al caso mio!". Marco l'ha scoperta quando ha cominciato a frequentare i parenti di sua moglie Inna, in Moldavia. Durante uno di quei viaggi, ha visto una M-21 abbandonata per strada e se n'è innamorato: "La sua imponenza, la lamiera spessa, tutte quelle cromature rovinata, quelle immense poltrone distrutte dai topi. Mi sono chiesto come sarebbe dovuta essere, una vettura così, da nuova. Ho iniziato a documentarmi e, con l'aiuto di mio suocero e la traduzione di mia moglie, ho scoperto che era il massimo della produzione automobilistica sovietica degli anni '60, una vettura che valeva 12 anni di lavoro di un operaio e che veniva venduta solo a funzionari governativi, pezzi grossi del KGB, alti ufficiali e pochi altri ricchi della Nomenklatura. Ho deciso che ne avrei avuta una, ovviamente da portare in Italia. Ho pressoché viaggiato in tutti i paesi dell'ex URSS alla ricerca di un esemplare ma trovavo solo relitti; finché nel 2017, tramite un amico di famiglia, salta fuori lei, perfettamente conservata all'asciutto, sotto due dita di polvere, nella zona del Donbass. La vado a vedere: ad accogliermi c'è una signora in abiti tradizionali che mi racconta che era del marito, che l'aveva ottenuta nel 1977 dal primo proprietario, un ministro sovietico che la usava solo per andare alla dacia (le tipiche case di campagna russe, ndr) nel weekend. Quando, nel 2014, in seguito all'autoproclamazione della Repubblica Popolare di Doneck, scoppia la Guerra di Donbass, per sottrarla ai bombardamenti i figli del proprietario decidono di portarla al sicuro fuori dalla zona di scontri, in un paese chiamato Kharkiv e, dopo un paio di anni, di venderla. Nonostante nell'immaginario collettivo le Volga siano tutte nere - perché le utilizzava il KGB durante la Guerra Fredda e così vengono rappresentate da documentari e film su quell'epoca - era di questo stupendo color acquamarina, scelto fra le decine disponibili a catalogo! Ho deciso che doveva essere

mia. Convinti i proprietari, che volevano venderla a un conterraneo, inizia la trafila burocratica... per immatricolare l'auto con una targa dell'UE e importarla in Italia. Arrivo in Estonia dove, dopo un viaggio infinito (a causa delle molte ore di attesa e incomprensione alla dogana tra Ucraina e Polonia), tramite un contatto sicuro l'auto viene collaudata e immatricolata e da lì la porto in Italia, per reimmatricolarla con tutto ciò che comporta la burocrazia nostrana... L'auto era perfetta ma qualcosa andava sistemato. Trovare certi ricambi è stata un'impresa tragicomica. Un aneddoto per tutti: appena i ricambisti ucraini, sentivano una voce femminile - quella di mia moglie, senza la quale tutto ciò non sarebbe stato possibile - attaccavano il telefono indignati!"

La storia di questo modello Marco, l'ha conosciuta grazie a una fonte importantissima, il libro "21" di Ivan Paderin (in Italia lo vende solo la Libreria dell'Automobile di Milano), la bibbia della GAZ M-21 scritta da questo giornalista russo che, per gli appassionati del marchio, è come un profeta. Con Ivan, che si è subito dimostrato disponibile e gentile, Marco ha stretto un rapporto di amicizia. Studiando la sua auto, per esempio, ha scoperto che è una Matching Number, ossia tutte le componenti meccaniche, strutturali ed estetiche, sono marchiate '1959', l'anno di costruzione dell'esemplare, il che ci fa presupporre che sia ancora tutto originale. Oggi la M-21 color acquamarina di Marco ha 35000 km e lui la usa la domenica per qualche giretto sul lago di Como. Dopo il nostro incontro, Marco ha iniziato le pratiche per l'ottenimento della Targa Oro ASI.



TORNA A CASA ARIETE!

AL MUSEO SAME DI TREVIGLIO È ARRIVATO UNO SPLENDDO
ESEMPLARE DI ARIETE PROVENIENTE DALLA FRANCIA,
COMPLETAMENTE RESTAURATO DAL PERSONALE SDF
E ORA ESPOSTO AL PUBBLICO.

CARATTERIZZATO DA UN DESIGN NUOVO E MODERNO,
È STATO UNO DEI MODELLI SAME PIÙ DIFFUSI ALL'ESTERO.

documentazione e foto Archivio Storico SDF

SAME



L'Ariete T esposto al Museo di Treviglio,
per la meraviglia del pubblico



Preparazione della vernice blu scuro del carro da parte dei tecnici SDF.



Il carro ripulito a fondo e sabbato.



Apposizione di una nuova mascherina sul coperchio frontale.



Il carro appena verniciato.

SDF (Same-Deutz-Fahr) consapevole dell'importanza di arricchire il proprio patrimonio storico conservato all'interno del Museo SAME di Treviglio, ha trasferito dalla filiale francese un SAME Ariete costruito nel 1969. Questo modello, prodotto dal 1968 al 1970 in oltre 2.400 esemplari, è considerato una pietra miliare della produzione SAME, in quanto rappresenta l'internazionalizzazione del marchio nel mondo. Molti di questi modelli, infatti, furono venduti in Sud America, Africa e, in particolar modo, a Cuba.

Il trattore, arrivato a Treviglio nell'autunno del 2020, è stato sottoposto a vari interventi di restauro per rimuovere i segni del tempo. In particolare, nonostante la macchina si presentasse originale nelle sue parti, si è dovuto provvedere a un'accurata pulizia, alla riverniciatura del carro e della carrozzeria e al ripristino di alcuni elementi danneggiati (come le targhette laterali e il cruscotto). Tutto il lavoro di restauro è stato realizzato da personale interno e l'Archivio Storico, recuperati i documenti fondamentali (fotografie, dépliant pubblicitari, disegni e pubblicazioni tecniche), ha coordinato le fasi di lavoro che hanno coinvolto con competenza e passione l'Ufficio Qualità (in particolare l'Officina e l'Academy), l'Ufficio Acquisti e la Ricerca e Sviluppo. ➤



La sistemazione del serbatoio del carburante davanti al propulsore 4 cilindri in linea.



Riverniciatura di volante, mascherina strumenti e luci posteriori.



Prove sul campo di un esemplare con cabina chiusa e scarichi a camino laterali.

Il posto di guida completo, con in primo piano il comando della Stazione Automatica di Controllo Same con Valvematic: in giallo la manetta per il sollevamento, in verde quella per regolare la profondità di lavoro, e le due viti di arresto corrispondenti. Sulla ghiera invece, le 12 posizioni di sollevamento e le varie modalità di profondità dell'attrezzo, in posizione controllata nel blu, per l'affondamento rapido (flottante) nel rosso e per l'attivazione automatica della regolazione dello sforzo nel verde.

A gennaio 2021, una volta conclusi i lavori di restauro, il trattore è stato collocato all'interno della collezione permanente del Museo, pronto per essere ammirato non appena riaprirà le sue porte ai visitatori.

L'Ariete fin dal lancio si propone come un mezzo robusto e adatto a impegni decisamente gravosi, disponibile sia a due sia a quattro ruote motrici (Ariete T 4RM) e dotato della celebre stazione automatica di controllo Same con Valvematic. Il motore a gasolio è un 4 cilindri in linea raffreddato ad aria a iniezione diretta, con valvole in testa, rapporto di compressione di 15,5:1, una cilindrata di 4980 cm³ per una potenza di 85 CV. Il cambio è a 8 rapporti (con riduttore, ossia 4 lenti e 4 veloci) e 4 re-

tromarce, inseribili con una leva per selezionare lente, veloci e retromarcia e una selettoria. A richiesta, è disponibile anche un superiduttore, che agisce sui primi tre rapporti del cambio (ma non sulla marcia diretta). Lo sterzo, nella versione a 4 ruote motrici, è coadiuvato dall'idroguida, ottenibile a richiesta su 2 RM. Esteticamente, il nuovo Ariete, si differenzia nettamente dal precedente grazie a una linea spigolosa e massiccia, caratterizzata dall'affilato coperchio anteriore e dal frontale a diedro, con presa d'aria superiore orizzontale e inferiore trilobata. Nuova anche la grafica delle scritte e il posto guida, più confortevole e completo. È uno stile che viene inaugurato proprio con l'Ariete e che contraddistinguerà i modelli di Treviglio fino agli anni '90. ■



Un'immagine dell'Ariete di fronte allo stabilimento di Treviglio.



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 |
|---------------|--|---|---|---|
| NORD | 100€ | 110€ | 191€ | A PARTIRE DA 250€ |
| CENTRO | 110€ | 120€ | 217€ | A PARTIRE DA 260€ |
| SUD | 120€ | 130€ | 227€ | A PARTIRE DA 270€ |

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

La garanzia del mese

GUIDA LIBERA

Non devi comunicare nessun nominativo, i mezzi possono essere condotti da chiunque abbia compiuto 25 anni d'età.

Tutte le garanzie prestate da TUA Assicurazione SPA

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

Per Te S.r.l.

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

PER INFORMAZIONI 011 0883111

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



Il CA 100 "terrestre" in volo.

CAPRONI CA 100

IDRO O TERRESTRE? QUESTO È IL DILEMMA

STORIA DI DUE IMPEGNATIVI RESTAURI VOLANTI

Quasi centenari, i due aerei dei quali parliamo in questo servizio sono perfettamente efficienti e si possono vedere sorvolare il suggestivo lago di Como e le pianure padane: l'uno ammassando nell'idroscalo comasco, dove ha sede l'unica scuola di volo in Europa per l'abilitazione all'idro e all'anfibio, l'altro nell'aeroporto di Bresso.

Il Caproni CA 100, in versione idrovolante, è il più antico al mondo, originale e autentico, in efficienza di volo e l'unico con i galleggianti in legno. L'altro è la sua versione terrestre, che si differenzia per avere il carrello di atterraggio. L'orgoglioso proprietario e pilota, Gerolamo Gavazzi, ne ha personalmente curato il restauro ottenendo prestigiosi riconoscimenti internazionali, oltre alla certificazione Targa Oro di ASI. Entrambi sono gli aerei più vintage in Italia, con il certificato di navigabilità in corso di validità e gli unici anteguerra. Questa la straordinaria storia della gloriosa Caproni, degli unici due esemplari volanti e del loro impegnativo restauro.

A sinistra, Gerolamo Gavazzi ai comandi.





Il "Caproncino" idrovolante sul Lago di Como.

**GEROLAMO GAVAZZI, PROPRIETARIO DEI DUE STUPENDI VELIVOLI PROTAGONISTI DEL SERVIZIO, NEL DILEMMA DI SCEGLIERE FRA LE VERSIONI CON GALLEGGIANTI PER L'ACQUA O CON CARRELLI TERRESTRI...
LI HA PRESI TUTTI E DUE E LI HA RESTAURATI FINO ALL'ULTIMA VITE!
LA STRAORDINARIA STORIA DI UN VELIVOLO LEGGENDARIO
E DELLA INCREDIBILE PASSIONE CHE HA PORTATO I DUE ESEMPLARI
A ESSERE I PIÙ ANZIANI IN ITALIA ISCRITTI NEL REGISTRO AEROMOBILI ENAC.**

di Claudio Tovaglieri

LE OFFICINE AERONAUTICHE CAPRONI E IL CA 100

Gianni Caproni fonda la sua industria agli albori del '900 e il primo volo del CA 1 è del maggio 1910. Il velivolo originale è ancora oggi esistente ed è esposto al Museo di Volandia.

La crescita e affermazione del suo prodotto aeronautico Gianni Caproni la raggiunge nella Prima guerra mondiale. Sono più di un centinaio i progetti realizzati o solo concepiti e migliaia gli esemplari di velivoli venduti alle nascenti forze aeree di tutto il mondo. Tra questi il CA 100, denominato simpaticamente "Caproncino", che mette le ali nel 1928 per soddisfare l'esigenza di un affidabile aereo da turismo e da addestramento primario (scuole di pilotaggio dei piloti militari e civili) dalle semplici caratteristiche: biposto, biplano dalla potenza limitata e intorno ai 100 CV. Il concorso statale venne vinto da Caproni. Il generale Italo Balbo, a presiedere la giuria, nella sua avveniristica visione, desiderava un aereo con ali ripiegabili che, riducendo la sagoma, poteva essere posto su di un carrello stradale e facilmente trasferito e rimessato in un'area residenziale. L'originalità del progetto restò inattuata ma prese corpo un altro non meno ambizioso programma: agevolare gli ufficiali piloti nell'acquistare aerei personali con uno speciale pagamento rateale. All'epoca gli ufficiali di Cavalleria avevano il possesso di un "cavallo di agevolezza"; il pilota, moderno cavaliere, avrebbe potuto

acquistare "l'apparecchio di agevolezza". La bontà del progetto e la sua affidabilità consentì al CA 100, costruito in oltre duemila esemplari con potenze variabili dagli 85 CV ai 145 CV, di restare in produzione per oltre due lustri.

Di costruzione tradizionale in legno, metallo e tela rientrava nella categoria al di sotto dei 1000 kg al decollo, a pieno carico. L'impiego operativo termina alla fine degli anni '30, quando lo Stato Maggiore dell'AMI lo sostituisce con il Breda 25. Tuttavia, agevolando il Ministero la vendita dei propri CA 100 ai privati, molti di questi ebbero rinnovata vita negli Aeroclub, brevettando migliaia di piloti.

IL CAPRONI CA 100 TERRESTRE I-ABMT

Costruito nel 1933 dalla SA Aeroplani Caproni per la Regia Aeronautica, come aereo scuola di primo periodo, il velivolo ebbe la matricola militare fino al 1939; successivamente passò ad un privato che lo modificò in idrovolante. Rimessato all'idroscalo di Pavia per tutto il periodo bellico, al termine del conflitto fu ceduto a una ditta di lavoro aereo con sede a Milano che lo riconvertì in terrestre, impiegandolo per il traino di striscioni. Nel 1962, ormai ritenuto obsoleto per l'impiego di lavoro aereo, rimase dimenticato in un hangar a Bresso e nel 1996 fu acquistato dal socio ASI Gerolamo Gavazzi che ne curò il maniacale recupero e la rimessa in linea di volo. ➔



Il "Caproncino" come si presentava nell'hangar di Bresso prima del restauro.



Il motore dell'I-ABMT sbarcato dopo anni di abbandono.



Sopra, alcuni particolari delle ali in legno del velivolo durante la fase di restauro. Qui a lato e sotto, gli interni ultimati e il cruscotto con gli strumenti originali.



IL CAPRONI CA 100 IDROVOLANTE I-ABOU

Costruito nel marzo 1935 dalla Macchi di Varese e consegnato alla Regia Aeronautica Militare nei mesi successivi, fu assegnato inizialmente alla Brigata Aerea di Roma-Lido per la scuola di primo periodo per poi giungere all'Idroscalo di Desenzano del Garda. Restò nell'impiego operativo aeronautico fino al 1940, quando venne acquistato da Samuele Silvani, famoso motonauta, che lo trasferì all'Idroscalo di Pavia e lo immatricolò civile per poi approdare nel 1947 in quel di Como dove è tuttora hangarato. L'aereo volò fino al 1967 per il neonato Aeroclub, poi la storia si ripete e viene tristemente dimenticato nell'hangar. Dopo una curiosa parentesi nel giardino di un facoltoso industriale, dal 1985 è anch'esso di proprietà di Gerolamo Gavazzi che con grande sacrificio e competenza lo ha rimesso in volo dopo ben sei anni di duro ed esemplare restauro.

LE OFFICINE MECCANICHE COLOMBO, S.A. IL RITROVAMENTO E LA REVISIONE DEI MOTORI

La fabbrica ebbe sede a Milano. Fondata nel 1915 fu poi acquisita dall'Alfa Romeo. Il primo e non facile compito di Gavazzi, tessera ASI n. 16883 e Commissario Nazionale di settore, volendo operare con il massimo rigore e nel pieno rispetto della originalità, fu quello di reperire i ricambi per la cui ricerca occorsero anni. I motori installati erano ahimè finiti, avendo esaurito le ore di volo: stanchi, trasudavano olio e non raggiungevano la potenza. Gavazzi, resosi conto della loro inaffidabilità, cercò propulsori analoghi anche presso lo Stato Maggiore della A.M. il quale, dopo ricerche, concluse che da decenni non c'era più nulla nei propri depositi.

Altro tentativo ma con insperato esito positivo, fu esperito presso gli Istituti Tecnici Aeronautici. Quando infatti ogni speranza sembrava vana, si trovò un Colombo S.63 in un istituto di Roma. Il motore di proprietà della AMI, era stato concesso in comodato all'Istituto a scopi didattici. Nel contempo si veniva a conoscenza che incredibilmente a Cinecittà vi era un motore Colombo utilizzato per generare il vento a scopo cinematografico. Un terzo Colombo S.63 fu invece reperito all'Istituto Tecnico Malignani di Udine.

La disponibilità di questi consentì di ridare vita a due motori risolvendo così il non facile ostacolo. Entrambi, raffreddati ad aria, sviluppano una potenza di 140 CV a 1850 giri/min e montano un'elica in legno bipala a passo fisso trattivo.

DA AERODINA AD HISTORICAL AIRCRAFT GROUP - ITALY

Il 21 dicembre del 2004 viene fondata Aerodina Club e il 25 febbraio dell'anno successivo il Consiglio di ASI accetta il Club come Ente federato, nella neonata Commissione Nautica, Aeronautica e Motonautica dell'Ente. (voluta fortemente dall'allora vicepresidente di ASI Umberto Anerdi, anch'egli pilota e motonauta).

L'associazione, unica nel genere in seno alla nostra Federazione, coglie i medesimi scopi statutari e ideali di ASI e pertanto la tutela del mezzo storico aeronautico come bene culturale e tecnologico, favorendo la preservazione, il restauro e il mantenimento in stato di volo degli aeromobili.

Primo Presidente è Gerolamo Gavazzi.

Dal 2014 l'Historical Aircraft Group si è fusa con Aerodina Club per incidere con maggiore determinazione nella progettualità, consapevoli che l'ulteriore prestigio e importanza derivanti dalla fusione delle due associazioni rappresenta un impegno che onora e che sprona a continuare quanto già realizzato spingendo verso ulteriori traguardi.

Oggi l'associazione conta circa 300 soci tra proprietari di velivoli e semplici appassionati e organizza ogni anno raduni e un Air Show, noto come Fly Party, al quale partecipano decine di migliaia di spettatori con esibizioni di aerei di assoluto pregio rigorosamente vintage.

L'Aeronautica Militare è ben grata della presenza di aerei HAG alle più importanti manifestazioni in abbinamento alla nostra PAN.

HAG ha una propria sede presso l'aviosuperficie di Bagnoli di Sopra in provincia di Padova e l'attuale Presidente, socio e commissario nazionale di settore ASI è il comandante Stefano Gambaro pilota professionista e comandante di Boeing 747.



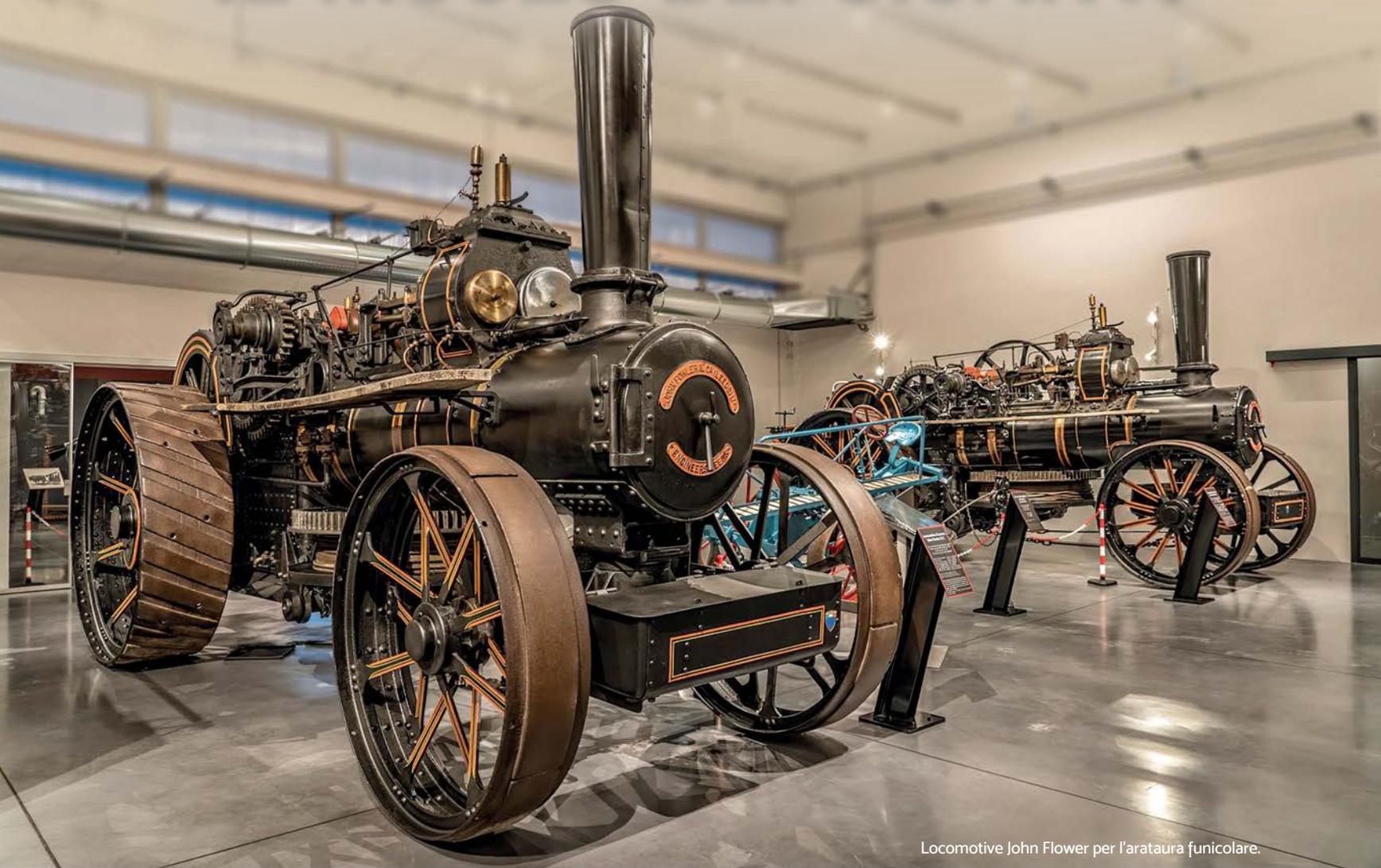
I due velivoli Caproncini ritratti in volo. I due aerei sono i più datati iscritti nel registro degli aeromobili dell'ENAC e sono quindi perfettamente in efficienza.

Anche la ricerca degli strumenti non è stata meno impegnativa, così per le eliche originali, in legno. In particolare gli altimetri, le bellissime e famose bussole Pezzani, i diavoletti (avvisatori di incendio motore, ad azione meccanica) e gli orologi. Si era nel periodo dell'autarchia e tutta la strumentazione era rigorosamente di fabbricazione nazionale. Per concludere, i due restauri sono stati molto impegnativi non trovandosi il materiale e per certi versi il compito di Gavazzi fu aiutato, per giudizio del medesimo, dalla fortuna abbinata alla tenacia, pur essendo, a suo tempo, il CA 100 un aereo molto diffuso, così come il motore Colombo. Tuttavia in quegli anni era più facile demolire che conservare e pochissimi avevano una sensibilità, al contrario di quanto già presente nei settori automobilistico e motociclistico. Non è quindi un caso che gli aerei di Gavazzi siano i più datati iscritti nel registro aeromobili tenuto da ENAC (ente omologo della Motorizzazione e del PRA per le auto). Purtroppo si sta perdendo quella manualità tipica delle maestranze aeronautiche dell'epoca, oggi abituate a lavorare con materiali altamente tecnologici e macchinari ben differenti dagli antichi torni manuali. Peraltro in questi ultimi anni, anche grazie a una mutata sensibilità e passione, ogni anno vengono rimessi in condizione di volo aerei di più recente datazione.

L'impegno di Gavazzi ha ottenuto meritato premio e la FAI (Fédération Aéronautique Internationale) gli ha conferito il diploma Phénix per l'idrovolante con questa motivazione: "Per il restauro dal 1985 al 1991 di un aereo Caproni 100 che volò per la prima volta nel 1934 e fu abbandonato nel 1968". Il restauro ha impiegato 6 anni e richiesto più di 10.000 ore di lavoro oltre a quelle impiegate per la ricerca dei documenti d'epoca e di parti di ricambio originali. Nel settembre 2002, dieci anni dopo, un nuovo diploma Phénix è stato consegnato a Gavazzi: "Per la fedele ricostruzione del Caproni CA 100 e il suo restauro alle condizioni di volo di questo velivolo immatricolato I-ABMT". ■



IL MUSEO DEI GIGANTI



Locomotive John Flower per l'aratura funicolare.



Locomobile Richard Garrett and Sons per la trebbiatura del grano.



Sopra, rullo compressore Ruston Proctor, locomotiva stradale Nichols Shepard e locomotiva Marshall. Molti gli appassionati intervenuti all'inaugurazione.



LE ENORMI MACCHINE A VAPORE DELLA COLLEZIONE RISI.

di Danilo Castellarin

I restauri di molte auto e moto richiedono spesso, come ben sanno i nostri lettori, ingenti sacrifici. Immaginate il tempo e le risorse necessarie per ridare vita ai dinosauri del secolo scorso, ossia le enormi macchine a vapore che favorirono lo sviluppo dei territori, aumentarono la produttività delle terre coltivate e, soprattutto, alleviarono la fatica di chi le lavorava. Il 'Museo delle Macchine a Vapore' della Famiglia Risi di San Giovanni in Persiceto (Bologna) sarebbe piaciuto al regista Bernardo Bertolucci, l'autore della strepitosa pellicola 'Novecento', affresco superlativo di un'epoca lontana.

All'inizio dell'estate, sabato 3 luglio, la famiglia Risi ha aperto ufficialmente questo straordinario scrigno, unico in Italia, che propone un viaggio alla riscoperta di un mondo dimenticato, fatto di locomobili e locomotive a vapore perfettamente restaurate e riportate nelle condizioni di funzionamento. Dunque un'opera di grande valore storico e culturale. A introdurre il visitatore nel museo è il racconto della vita di Franco Risi (1934-2020) e della sua grande passione per le macchine a vapore, che lo portò a raccogliere, sin dal 1980, una straordinaria collezione di circa una trentina di esemplari, costruiti tra la fine del XIX e la prima metà del XX secolo. Architettura e immagini, insieme a tecnologia e interattività, illustrano i contenuti di questo museo in modo coinvolgente e si rivolgono a tutti coloro, specialisti e non, che amano la memoria della nostra società.

Fra i pezzi esposti la locomobile Marshall, che era stata acquisita nel Regno Unito, nei pressi di Reading, a ovest di Londra, nel 1996: caratteristica per le sue notevoli dimensioni, venne utilizzata per comandare la pompa che svuotò il laghetto di Villa Smeraldi, sede del museo della civiltà contadina di S. Marino di Bentivoglio (BO).

Franco Risi realizzò anche la riproduzione, in scala originale, dell'unico esemplare di trattore cingolato a vapore: 'Hornsby chain track

tractor' che fu utilizzato, intorno al 1910, per rifornire di carbone i campi auriferi del Klondike, in seguito alla grande corsa all'oro nel territorio canadese dello Yukon.

Il rullo compressore Ruston Proctor, che ha trascorso lunghi periodi lavorativi nell'area di Bologna e i bambini chiamavano "schiacciasassi" restando a bocca aperta quando passava sull'asfalto bollente, venne acquisito da Franco Risi a San Giorgio di Piano nel 1982. La locomotiva stradale Nichols Shepard proviene dal Michigan, è stata perfettamente restaurata da Risi e resa funzionante. In particolare, gli interventi meccanici su questa macchina hanno riguardato la frizione, l'albero a gomito, ingranaggi, boccole, piano, casse posteriori e tettuccio.

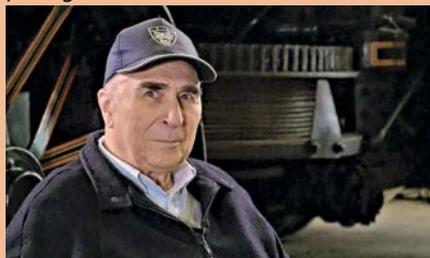
La locomobile Richard Garretts è stata acquistata nei pressi di Parma alla fine degli anni '80 e restaurata completamente già nel 1988. Nel corso del Novecento aveva trascorso lunghi periodi lavorativi nell'area di San Giovanni in Persiceto e di Argelato, dov'era stata prevalentemente utilizzata per la trebbiatura del grano e del riso.

Nato da una famiglia di agricoltori a San Giovanni in Persiceto, a pochi chilometri da Bologna, Franco Risi, al quale ha dedicato un intenso ricordo Mino Faralli in queste pagine, venne rapito fin da bambino da quelle grosse e potenti macchine impiegate per l'aratura funicolare nelle risaie nelle zone depresse, pervase dalle acque. L'emozione scese dagli occhi al cuore e accese la fantasia di quel bambino sensibile che costruì, in miniatura, negli anni duri del dopoguerra, una locomobile perfettamente funzionante. Mai avrebbe pensato che, molti anni dopo, grazie all'aiuto del fratello Mirco e dei figli Sauro e Sandro, insieme all'amore della moglie Bruna, quei giganti sarebbero stati raccolti, restaurati e custoditi e consegnati alla storia in un museo che porta il suo nome.

L'AMICO DEL VAPORE

di Mino Faralli

Franco Risi si sentiva "fuori dal tempo" e nutriva il dubbio di occuparsi di oggetti ormai inutili per via, diceva, del "cattivo vicinato con la politica che li considera ingombranti e persino inquinanti". Era un uomo umile (virtù oggi scomparsa) e molto schivo. Nel 1997 abbiamo costituito insieme la Commissione Tecnica Macchine Agricole & Industriali, che ho guidato, comprendendo, per industria, anche le lavorazioni nei caseifici, canapa, trebbiature e movimentazioni in generale, prima affidate ad animali o persone, quasi indiscriminatamente. Rinunciò alla carica di commissario tecnico nazionale, ambita da molti. Con il tempo, nacque fra noi una reciproca stima e nei viaggi mi ripeteva: "Mino, il vapore è una forza bestiale e sovrumana" e si dispiaceva del fatto che non fossero state portate avanti ricerche adeguate per valorizzarla. Mi parlava spesso del difficile restauro della 'Hoffer Schranz Clayton Shuttleworth', sempre coinvolgendo con la sua sconfinata passione la moglie Bruna, i figli Sauro e Sandro, i due fratelli, protagonisti anch'essi nella ricerca e che oggi danno sostenibilità alla memoria.



Franco è stato uno storico competente e appassionato. Possedeva una sconfinata conoscenza e citava i grandi tecnici con straordinaria naturalezza. Diceva sempre che sarebbe stato felice di "mettere voglia" ai più giovani di raccogliere l'eredità della storia. Al resto, diceva Franco, ci avrebbe pensato l'ASI.

INFO UTILI

Museo Macchine a Vapore Franco Risi
Via Biancolina n. 4/81, 40017 San Giovanni in Persiceto (Bo)
Informazioni: tel 051.6871757 e 347-4197808

E-mail: maa@agenter.it e info@museodelvapore.it
Internet: www.museodelvapore.it

Il museo è aperto tutto l'anno con i seguenti orari: sabato e domenica ore 10-12 e 16-18.

Solo su richiesta: dal lunedì al venerdì ore 10-13 e 15-18.





Il Giro Motociclistico di Sicilia ha chiuso l'ottima annata del Trofeo Tricolore. Nell'immagine il suggestivo passaggio delle moto presso le Saline di Trapani.

Ha preso il via da Piazza Verdi a Palermo la 3^a edizione del Giro Motociclistico di Sicilia, prova conclusiva di ASI Circuito Tricolore. Sullo sfondo dell'imponente Teatro Massimo, nel pieno centro del capoluogo siciliano, si sono ritrovati i 72 partecipanti provenienti da quasi tutte le province italiane, ma anche da Austria, Germania, Svizzera e Malta. Ad attenderli circa 500 km suddivisi in quattro tappe, che hanno toccato per metà la parte occidentale dell'Isola, la cosiddetta Sicilia borbonica.

L'atmosfera è quella delle grandi occasioni, e non potrebbe essere altrimenti. È evidente il segnale che la ripartenza della Sicilia, e non solo, passa anche attraverso i tanti temi e i relativi obiettivi proposti, e alla fine raggiunti, dal Giro Motociclistico. Ad iniziare dalla positiva risposta degli appassionati, "locali" e non, che non si sono fatti condizionare dalla situazione pandemica, visto che solo il 20 per cento degli iscritti è siciliana, e dalla grande coesione sul piano organizzativo, che ha registrato l'unione e l'impegno di ben 13 club federati ASI dislocati in tutte le province dell'Isola, anche in quelle non attraversate da questa edizione del raduno.

Una coesione d'intenti che dovrebbe servire da esempio, ed è stata sottolineata anche dal presidente nazionale Alberto Scuro, presente in duplice veste, quella istituzionale e, ancora più importante e significativa, in quella di partecipante. Vederlo al via in sella alla Laverda

750, anche se solo per la sessantina di km della prima frazione della tappa iniziale, è stata l'ennesima conferma del suo interesse verso il settore motociclistico, come verso ogni altra branca del motorismo storico. Nelle intenzioni avrebbe voluto arrivare al traguardo serale, ma la variazione d'orario dell'ultimo momento su un volo aereo per presenziare ad un altro appuntamento il giorno successivo, lo ha costretto ad abbandonare la compagnia anticipatamente.

Tra gli altri traguardi raggiunti non sono meno importanti quello della totale sicurezza sanitaria e il protocollo ecosostenibile e solidale, che l'ASI ha sostenuto per la prima volta in questa manifestazione. L'aspetto sanitario è stato curato attraverso la partnership con l'ente di promozione sportiva Libertas Sicilia, con l'Associazione Medico Sportiva di Palermo e il supporto della Protezione Civile. Alla partenza i due enti sono stati rappresentati dal professor Giuseppe Mangano, presidente Libertas-Comitato Regionale sportivo Sicilia, mentre per l'Associazione Medico Sportiva è intervenuto il presidente dottor Beppe Virzì. Assieme a loro hanno portato il saluto il presidente del CONI Sicilia dottor Giuseppe Canzone, l'onorevole Anna Maria Cadonia, componente la "Commissione speciale di indagine e di studio per il monitoraggio dell'attuazione delle leggi" e il dottor Girolamo Crivello, capo servizio ufficio interventi protezione civile città metropolitana di Palermo. ➤

GRAN FINALE PER IL TROFEO TRICOLORE NELLA SICILIA BORBONICA

LA 3^a EDIZIONE DEL "GIRO" CON PARTENZA E ARRIVO A PALERMO
DOPO 4 GIORNI E QUASI 500 KM HA RICHIAMATO PIÙ DI 70 PARTECIPANTI AL VIA,
COMPRESO IL PRESIDENTE SCURO, ACCORSO PER SANCIRE IL SUCCESSO
DEL CIRCUITO TRICOLORE CHE SI È CONCLUSO
PROPRIO CON LA CLASSICA SICILIANA.

di Paolo Conti



Il saluto dei rappresentanti dei club organizzatori, provenienti da ogni angolo dell'Isola.



Le moto prima della partenza davanti al Teatro Massimo, a Palermo. Variegato il parterre di mezzi partecipanti, che andava dagli anni '30 fino ai primi 2000.



Il più giovane partecipante, Domenico Simonato di 14 anni su Laverda 50 Atlas.



Una Laverda 100 Regularità, una delle 6 prodotte. Dietro di lei Resi Lovison su Lambretta.

Una volta esaurita quella che potremmo chiamare la fase istituzionale, con il doveroso completamento delle iscrizioni, dove purtroppo non si è potuto presentare un secondo gruppo di motociclisti maltesi, fermato per la quarantena imposta dalle normative anti-Covid, la lunga carovana ha iniziato a snodarsi per le vie di Palermo con destinazione Monreale. Nella centralissima piazza Vittorio Emanuele, dominata dallo splendore del Duomo, la cui costruzione iniziò nel 1172 e che dal 2015 l'Unesco l'ha inserito tra i Patrimoni dell'Umanità, c'è solo il tempo per una breve sosta. Ma per questa, come per tutte le altre mete visitate o anche solo attraversate, il raduno serve a stimolare l'interesse, mettendo le basi per una visita successiva.

La meta successiva è la Real Casina di Caccia di Ficuzza, edificio costruito a partire dalla fine del 1700 come tenuta estiva da adibire alla caccia, ma dove il re Ferdinando di Borbone visse ininterrottamente dal 1810 al 1813. Il percorso attraversa alcune località, la Piana degli Albanesi e Portella della Ginestra tristemente noti anche per i tragici fatti del secondo dopoguerra.

A Ficuzza, in una masseria, dopo aver affrontato circa un terzo del percorso, c'è la sosta per il pranzo, con il presidente Scuro, come già ricordato, che deve lasciare il gruppo. Alla ripartenza, dopo una quindicina di chilometri è prevista una sosta a Corleone, con possibilità di visita alla Chiesa Madre e al vicino Museo su mafia e antimafia. Ad accogliere il raduno e a porgere il benvenuto c'è l'assessore Gianfranco Grissaffi. Al "traguardo" di tappa, posto al Villaggio Mosè di Agrigento mancano più di 100 km, da percorrere sulle strade interne della Sicilia, in un susseguirsi di saliscendi e ampi curvoni che stimolano il piacere di guida, ma che mettono a dura prova affidabilità meccanica e tenuta dei piloti a causa di un fondo stradale in molti tratti piuttosto compromesso. L'arrivo a Agrigento è al buio della sera, ma per godere dello splendore della Valle dei Templi non ci sono problemi: è questa la meta iniziale della seconda tappa. Dopo i 190 km del primo giorno, che sommati all'attraversamento dei centri abitati, Palermo su tutti, si sono rilevati piuttosto impegnativi, c'è un po' più di "respiro" per una manifestazione che vuol essere soprattutto una passeggiata turistico-culturale. La visita al Parco archeologico di Agrigento richiederebbe ben oltre il tempo previsto dal programma, ma anche in questo caso vale quanto già detto. Assieme ai capolavori realizzati dall'uomo non manca la possibilità d'ammirare quelli della natura, con lo splendore della Scala dei Turchi, che ammalia nei pochi minuti di sosta. Si prosegue poi per Sciacca, mentre nel pomeriggio a Campobello di Mazara (TP) non può mancare la fermata davanti alla sede di "Auto e Motocicli Sport Club d'Epoca", uno dei 13 club federati organizzatori. La conclusione della tappa è fissata a Petrosino (TP) dopo circa 150 km, ma non prima di essersi fermati al Museo



Gli equipaggi a Ficuzza.

della Civiltà Contadina e delle Cave di Cusa, nell'area archeologica di Campobello di Mazara, dove il gruppo dei motociclisti viene accolto dalla vicesindaca Antonella Mocerì. Alla ripartenza inizia la prova di media, con la registrazione dell'orario per ciascun partecipante, che si conclude davanti all'albergo per la notte dopo circa 7 km. La terza frazione ha come prima meta Marsala con la visita al Museo Archeologico Baglio Anselmi, dov'è custodito il relitto dello scafo di una nave punica assieme a quella che viene chiamata "Nave Sorella" e a molti oggetti e suppellettili dello stesso periodo. La scoperta del territorio continua lungo la strada che da Marsala porta a Trapani, nella zona famosa per le saline e per la fauna tipica di questo ambiente.

Una volta a Trapani alle moto si aprono le strade che arrivano nella centralissima Piazza del Municipio. Nel "salotto buono" della città ad aspettare i partecipanti c'è il concorso d'eleganza dinamico con particolare attenzione all'abbinamento tra moto e abbigliamento del conducente. Non che le condizioni della moto non siano altrettanto importanti, ma per quelle certificate ASI è stato dato per scontato che corrispondano alle caratteristiche estetiche e tecniche originali. La giuria è composta dall'onorevole Rosalia D'Alì, assessora al Turismo e alla Cultura, dalla professoressa Elena Avellone, delegato provinciale del CONI, da Salvatore Mustazza in rappresentanza del Club Francesco Saltarelli e dal consigliere ASI Leonardo Greco.

Alla conclusione è il territorio a tornare protagonista, imboccando la strada che sale a Erice. Lo spettacolo durante la salita, la sosta una volta in vetta e la successiva discesa è da lasciare senza fiato, con lo sguardo che si "perde" in grandi panorami da qualsiasi parte lo si volga. La tappa di 129 km, transita anche da Castellammare del Golfo e si conclude a Terrasini.

Siamo ormai all'epilogo con la tappa conclusiva che riporta la carovana al Golf Club di Parco Airoldi a Palermo. Prima dell'ideale bandiera a scacchi che segna la fine del percorso, c'è la deviazione per Partinico con una breve sosta in piazza del Duomo, prima dell'ultima cinquantina di chilometri per archiviare anche la 3ª edizione del Giro di Sicilia.

Il nostro racconto si è concentrato sul percorso e i luoghi attraversati, anche se con una descrizione ridotta all'osso, quasi dimenticando le moto e i loro piloti, gli altri grandi protagonisti del Giro. Come si può

vedere anche dalle foto la varietà è stata assoluta, spaziando dagli anni '30 alle ventennali con una nutrita partecipazione di Lambretta, dimostrando che la Moto Guzzi Sport 14 del 1930, la più datata, può benissimo viaggiare assieme alla BMW R 1200 Custom del 2001, la più recente. Così come le due corsaiole Moto Guzzi GTC hanno viaggiato assieme alla Laverda 50 Atlas di Domenico Simonato, che con i suoi 14 anni è stato il conduttore più giovane, e lo stesso vale per la Harley-Davidson 1340 Fat Boy, la più "grossa" e con l'esclusiva Laverda 100 Regolarità.

La lunghezza e le difficoltà del giro non hanno spaventato le quattro donne al via o i nuclei famigliari, con padre e figlio o marito e moglie entrambi alla guida della propria moto, contribuendo a fare del Giro di Sicilia qualcosa di unico nel panorama dei raduni italiani. ■



Mauro Pasotti su sidecar BSA in cima alla salita di Erice.

DOLOMITI IRA CLASSIC TUTTI I COLORI DELL'ALTO ADIGE

I VIGNETI, I MELETI, I PANORAMI DEI PASSI ALPINI E DEI PASCOLI DI ALTURA CHE FANNO RISPLENDERE L'ALTO ADIGE, SONO STATI LO SCENARIO PRIVILEGIATO DELLA "CLASSICA" ORGANIZZATA DAL VETERAN CAR TEAM DI BOLZANO.

di Luca Marconetti



Le auto ordinatamente disposte nella piazza d'armi del complesso delle Caserme del Reggimento Logistico Julia di Merano.

Qual è quel club in grado di portarvi a pranzo in un giardino-esposizione di orchidee di tutti i tipi, colori, forme e provenienze? Di farvi sfilare fra i meleti più famosi del mondo e dentro a ben 4250 ettari di vigneti (quelli di Pinot, Chardonnay, Gewürztraminer, Sauvignon, Müller-Turgau, Cabernet e un'altra infinità di uve)? Di portarvi in cima a un paio di passi alpini? E poi di sfidarvi con una serie di prove cronometrate dentro un complesso militare in disarmo con degli incredibili scorcì post-industriali? La risposta è più semplice di quanto si possa pensare: è il Veteran Car Team di Bolzano.

Sì, perché tutto questo è successo veramente, all'edizione 2021 di Dolomiti Ira Classic (iscritta a calendario ASI come Manifestazione di Abilità a Cronometri Liberi), l'evento di punta del club bolzanino, il fiore all'occhiello fra quelli che si è inventato quel gran eclettico di Davide Brancalion, che una ne pensa e mille ne fa (riesce perfino a non far piovere a ottobre...), con il prezioso aiuto

di Elisa Artioli, responsabile della segreteria del club e coadiuvato da una rotatissima squadra supervisionata da Angelo Monachella e Roberto Tampella. Un vero e proprio "pot-pourri" di colori, di sapori e di emozioni, quello del quale abbiamo potuto godere nelle - splendide! - giornate di sabato 9 e domenica 10 ottobre, a spasso fra le provincie di Bolzano e Trento.

Sì, perché sabato, dopo l'esposizione delle vetture in piazza Tribunale a Bolzano, la carovana si è messa in marcia per la tappa di 250 km, condita da ben 51 rilevamenti cronometrici (curati da Alessandro Stentella ed eseguiti dai ragazzi di ASI Crono), i primi effettuati nella bella struttura del Centro di Guida Sicura "Safety Park", alle porte del capoluogo altoatesino. Da lì, direzione provincia di Trento, passando per Laives, Egna e poi via sulla meravigliosa Strada del Vino, attraversando i caratteristici borghi di Cortaccia, Termeno, Caldaro, San Michele, Andriano e Terlano, con sosta per il pranzo all'ombra

I vincitori Mayr/Hillebrand su Volkswagen Maggiolone "Porsche-Salzburg Kafer" del 1972 fra i meleti di San Michele. È uno dei VW preparati dal concessionario di Salisburgo per il Campionato Rally del 1972, dove corse nella categoria Gr2.



La Fiat Campagnola del 1965 di Tosin/Gamper appena giunta in cima al passo Mendola.

La rarissima BMW 2002 Turbo di Pagnutti durante le prove fra i mezzi pesanti e i magazzini delle Caserme di Merano.



della bellissima chiesa tardo-gotica dell'Assunta, che ospita un ciclo di affreschi del XIV secolo, fra i più importanti della cosiddetta Scuola di Bolzano. Dopo pranzo, spazio alla guida, con il transito ancora per un breve tratto sulla Strada del Vino e poi salita al Passo Mendola, dove, sulla sua emozionante - sia per il piacere che dà il percorrerla, sia per i panorami strepitosi - striscia d'asfalto, si è tenuta la prova a media, una delle particolarità di questo evento. Arrivati in cima ai 1362 m del Passo, discesa verso Merano attraverso il passo Palade e il paese di Lana, con destinazione il complesso delle Caserme del Reggimento Logistico Julia, al cui interno, gli equipaggi hanno affrontato una serie di 18 prove, facendo "danzare" le proprie auto fra campi di atletica, dormitori, palestre, magazzini, scuderie, autorimesse e piazze d'armi, il tutto al tramonto: uno spettacolo davvero unico e suggestivo. Calorosissima poi l'ospitalità del Comandante del Reggimento Julia, il colonnello Antonio Bocconcelli, che ha chiesto ai proprietari tante curiosità sulle loro vetture e, a sorpresa, ha fatto preparare per i partecipanti un piccolo rinfresco. Rush finale con la risalita verso la Valle dell'Isarco per le prove nel campo sportivo di Collalbo. La giornata si è conclusa con la cena di gala sotto la moderna cupola vetrata del "salone delle feste" del Four Points Sheraton di Bolzano, base logistica per i numerosi equipaggi provenienti da lontano (Piemonte, Emilia Romagna, Veneto, Lombardia e molti esteri: tedeschi, svizzeri e austriaci).

Domenica partenza di buon mattino, per le prime 5 prove, delle 30 previste, presso la storica concessionaria Mercedes-Benz di Bolzano "Autoindustriale", main sponsor della manifestazione e poi per la bellissima passeggiata panoramica verso la valle Isarco toccando suggestivi paesini incastonati in uno scenario da cartolina, come Vanga, Auna di Sopra, Collalbo, Barbiano e poi ridiscesa verso Bolzano attraverso Ponte Gardena, Colma, Campodazzo, Prato Isarco, Cardano. Ultima tappa il Raffener Orchideen Welt di Gargazzone, per l'ultimo "colpo di scena" messo in piedi dal Veteran Car Team di Bolzano: il pranzo di chiusura manifestazione e le premiazioni svoltesi fra centinaia di migliaia di orchidee.

Variegato e, rispetto alla media, "singolare" il parco auto partecipanti... Non capita infatti spessissimo di vedere a un evento una Opel Kadett A del 1963, una Simca 1301 Special, una BMW 2002 Turbo, una Chevrolet Corvette C3 in livrea "Pace Car" e i Volkswagen Maggiolone "Porsche-Salzburg Kafer" (Gr.2, preparati dal distributore VW-Porsche di Salisburgo per i rally, dotati di motore di 1,6 litri ed eroganti 105 CV). E poi tante Porsche, qualche altro Maggiolino, Opel, Triumph, Lotus, Alfa Romeo, Fiat, Lancia (una stupenda Delta Evo I nero metallescente con interni in alcantara verde e tettuccio apribile). Una due giorni originale e mai scontata, condita da panorami mozzafiato e da tramonti indimenticabili, dedicata alla bella guida ma anche al piacere di stare insieme e godere delle bellezze di questo estremo angolo di Italia. ■



L'Alfa Romeo Spider Duetto del 1989 dell'unico equipaggio femminile (le tedesche Hornung/Weitzer) fra i vigneti e le cantine della celebre Strada del Vino, nei pressi di Caldaro.



Nerone/Cernic su Chevrolet Corvette del 1962 con lo sfondo dello splendido panorama dei prati che costellano il paese di Auna di Sopra. Sasha, il più giovane pilota partecipante, ha sempre tenuto un abbigliamento assolutamente adatto alla sua stupenda vettura.



Pizziol/Pizziol, papà e figlio, fra i pascoli d'alpeggio della Valle dell'Isarco.

IL 23° RAID DELL'ETNA NEL SEGNO DEL COMMISSARIO MONTALBANO



Futterer/Malkmus su Morgan Plus 8 del 1982.

DOPO LA SOSTA FORZATA E QUASI A SORPRESA DELLO SCORSO ANNO QUANDO LO STOP È STATO IMPOSTO SOLO A POCHI GIORNI DAL VIA, QUANDO TUTTO ERA PRONTO, E SI PENSAVA CHE GLI OSTACOLI "COVID" FOSSERO STATI SUPERATI, IL RAID DELL'ETNA È RIPARTITO QUEST'ANNO ALLA GRANDE.

di Mario Da Costa

È stato un ritorno di quelli molto attesi, quello del 2021 del Raid dell'Etna, e lo è stato secondo tradizione, con una settantina di vetture di gran pregio provenienti da ben sette nazioni: Italia, Austria, Germania, Svizzera, Svezia, Colombia e Polonia, quest'ultima presente con ben 10 equipaggi.

La manifestazione organizzata come sempre dalla Scuderia del Mediterraneo di Catania dall'affiatata coppia Stefano Consoli e Giovanni Spina, si è valsa come sempre dell'ormai più che rodato staff, che non ha patito la sosta obbligatoria dello scorso anno, permettendo ai partecipanti di unire alla passione sportiva delle 35 prove speciali cronometrate, il piacere di godere lungo il percorso di circa 1000

chilometri delle bellezze dell'isola.

La manifestazione (svoltasi dal 26 settembre al 2 ottobre) si è avvalsa di due sponsor tradizionali come Michelin ed Eberhard più Mafra. Come tradizione quasi tutti gli equipaggi sono giunti a Palermo sede di partenza con il traghetto Genova-Palermo della Grandi Navi Veloci.

Purtroppo la recrudescenza covid in Sicilia ha impedito che dopo lo sbarco degli equipaggi la prima cena della manifestazione si tenesse come di consueto nei meravigliosi saloni di palazzo Francavilla con le vetture parcheggiate in viale Libertà. Così in extremis si è stati dirottati nel parco di Villa Airoldi, club di golf



Moscicki/Moscicki su Mercedes Benz 280 SL "Pagoda" del 1969 durante le prove nel Circuito di Pergusa. Fanno parte del nutrito gruppo di equipaggi provenienti dalla Polonia, tutti sulle belle Mercedes "Pagoda".



I vincitori Belotti/Marchesi su Jaguar XK140 del 1955 con di sfondo le mitiche tribune di Cerda.



in pieno centro città con il monte Pellegrino e il suo Castello Utveggi a fare da sfondo.

L'indomani il via ufficiale della manifestazione con la visita di Bagheria con le sue ville gioiello come Villa Palagonia, palazzo Butera, il museo del giocattolo e delle cere. Nel pomeriggio le prime prove cronometrate sul mitico circuito delle Madonie e della Targa Florio. L'indomani dalla Targa Florio si è passati alla pista dell'autodromo di Pergusa dove nelle due prove previste in pista è stato assegnato ai primi tre classificati il trofeo Ability Mafra. Quindi gli equipaggi hanno raggiunto Siracusa con visita dell'isola di Ortigia e visita guidata tra i palazzi più famosi e monumenti prestigiosi con immancabile degustazioni di prodotti tipici.

E venne il giorno clou, dedicato al commissario Montalbano il personaggio dell'opera di Andrea Camilleri, con la visita a Punta Secca e all'abitazione con la terrazza affacciata sul mare dove risiede il commissario nei vari episodi della fiction. A seguire un aperitivo con gli apprezzati vini di Valle dell'Acate e altre delizie del posto. A pochi chilometri di distanza il pranzo con il catering del più rinomato ristorante di Caltagirone, nel verde e spettacolare parco di villa Fegotto, dove sono stati girati diversi episodi delle prime serie di Montalbano, con selfie a go-go da parte di tutti i partecipanti.

Poi gli ultimi due giorni dedicati all'Etna con la Coppa delle Dame e le ultime prove cronometrate che hanno sancito la classifica finale.

Alla fine, al netto dei cronometri, prima piazza della classifica assoluta per i bresciani Belotti/Marchesi su Jaguar XK140 del 1955, seguiti dai campani Calise/Siervo su Alfa Romeo Giulietta Spider del 1961 e dagli alto-atesini Kofler/Kofler su Porsche 356 A del 1958. Coppa delle Dame alle polacche Maluszynska/Dobaniewicz su Mercedes Benz 280 SL "Pagoda" del 1970.

Per partecipare a un evento così impegnativo come lunghezza e percorso, c'è bisogno di automobili affidabili e robuste. E quindi tantissime le Porsche, dalle varie 356 alle più moderne 911 (comprese le Modern del "Porsche Tribute"), le Alfa Romeo, dalle 2600 alle Giulietta, passando per Spider e Montreal. Ci sono poi le numerose Mercedes SL "Pagoda" del folto gruppo polacco, qualche Ferrari e molte inglesi assortite. Non sono comunque mancate le chicche, come le Lancia 037 e Stratos della Frank One Classic Car Collection, la Lancia Vici Corsa "Siluro" del 1950 di Giuseppe Confalone e le più uniche che rare McLaren M1C del 1967 e AC Cobra del 1965 degli svizzeri Ivo e Marino Rebmann. L'auto più anziana è invece la fiammante Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato del 1930 di Daniele Turrisi. ■



Mollik/Mollik su Triumph Spitfire del 1980.



Passerella a Catania per la Stratos HF del 1975 di Francone/Tinsa.

Glockner/Fiermann su Bentley 4 1/4 Le Mans del 1936.



SULLE STRADE DI DORINO IN RICORDO DI UN GRANDE CAMPIONE

LA 12^a EDIZIONE DELL'EVENTO ORGANIZZATO DAL CLUB AUTO STORICHE PESARO IN ONORE DEL GRANDE DORINO SERAFINI, È STATA UNA GIORNATA ALL'INSEGNA DELLA PASSIONE E DEL POTERSI RITROVARE DOPO TANTO TEMPO.

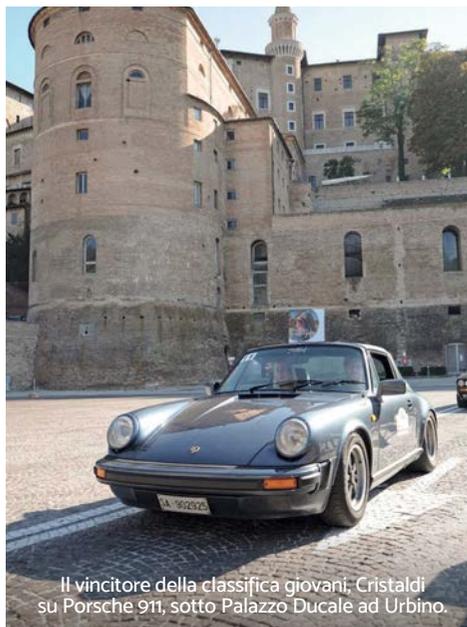
di Roberto Saguatti



Le auto nella suggestiva cornice di Borgo Pace.



Il vincitore Claudio Pannilunghi su Lancia Fulvia Zagato.



Il vincitore della classifica giovani, Cristaldi su Porsche 911, sotto Palazzo Ducale ad Urbino.

La storia del grande ed indimenticato pilota Dorino Serafini, oltre a rivivere "quotidianamente" tramite il Club Auto Storiche Pesaro, intitolato al Campione delle due e quattro ruote, viene celebrata ogni anno con un evento, giunto alla sua 12^a edizione, iscritto a calendario ASI come manifestazione turistica culturale con prove. Domenica 3 ottobre, una trentina di "gioielli su ruote", hanno mosso da Borgo Santa Maria alla volta di Borgo Pace (dove gli equipaggi sono stati accolti dalla sindaca Romina Pietrantoni), percorrendo un suggestivo percorso sulle placide colline pesaresi, in una bella giornata di sole e attraversando anche il paese natale di Serafini, Tubo di Urbino. Al netto dei cronometri - gestiti come sempre da ASI Crono - a dominare la classifica assoluta è stato Pannilunghi su Lancia Fulvia Sport Zagato, davanti a Volpi su Alfa Romeo 2600 Sprint e Amadori su MG TC. Per la classifica giovani, gradino più alto del podio per Cristaldi su Porsche 911 SC, per quella dame Rita Magnanini su Fulvia Coupé. L'evento è riuscito anche grazie alla collaborazione dell'associazione "Terra di Piloti e Motori", presieduta da Alberto Paccapelo. L'evento è stato seguito dal commissario delegato ASI Claudio Camilli. Una giornata all'insegna del ritrovarsi e dello stare insieme, in ricordo di un grande Campione come Teodoro "Dorino" Serafini che, ci piace immaginare, fosse presente anche lui all'evento. ■

CON LE STORICHE ALLA "PALLA" DI POMODORO

Spazio anche al glamour, questa estate, per il Club Auto Storiche Pesaro che, nella serata del 7 agosto, ha collaborato con l'associazione "Terra di Motori e Piloti" per la 2ª edizione del Concorso di Eleganza "Epoca by Night", mostra statica di auto d'epoca nel suggestivo scenario della "Palla" di Arnaldo pomodoro, uno dei luoghi simbolo di Pesaro. La retrospettiva di auto dal dopoguerra a oggi - una quarantina, dal curioso mini-fuoristrada Fervers



Ranger fino all'imponente Cadillac Eldorado passando, fra le altre, da regine assolute come Ferrari 365 GT/B4 Daytona, decretata all'unanimità "Best of Show", BB, Testarossa, 348 - è stata ammirata da migliaia di turisti e appassionati. All'evento è stato presente il presidente ASI Alberto Scuro e l'amministrazione comunale di Pesaro.

Carrozzeria Autofficina "2000"
S. Croce sull'Arno

*Tradizioni Importanti come il Natale
Tantissimi Auguri*

Carrozzeria Autofficina 2000
Via delle Confina di Fucecchio, 4
SANTA CROCE SULL'ARNO (PI)
Tel. 0571 30597 www.carrozzeria-2000.it

TROFEO MILANO

LA CLASSICA MENE GHINA È TORNATA



Lo stupendo colpo d'occhio sui mezzi partecipanti sulla Pista di Collaudo dell'Ex-Stabilimento Alfa Romeo di Arese e oggi parte del museo "La Macchina del Tempo".

DOPO LO STOP FORZATO DEL 2020, IL CMAE È TORNATO A REGALARE AI SUOI EQUIPAGGI E AI MOLTI PROVENIENTI DA FUORI REGIONE, UNA SUGGESTIVA GIORNATA DOVE I LUOGHI, I PANORAMI E L'IMMENZA PASSIONE PER I VEICOLI D'EPOCA, L'HANNO FATTA DA PADRONE.

foto Francesco e Roberta Rastelli Blue Passion Photo

Sabato 9 ottobre 2021 si è svolta la quindicesima edizione del Trofeo Milano, la gara di regolarità organizzata dal Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca (CMAE) e quest'anno sponsorizzata dal celebre brand di orologi di prestigio Breitling.

Per la grande classica del motorismo storico meneghino è stato un ritorno in grande stile, dopo lo stop imposto dal Covid all'edizione 2020. Alla manifestazione, infatti, hanno partecipato 78 auto e una quarantina di moto condotte da diversi gentlemen drivers, ma anche da semplici amatori tra cui equipaggi femminili e molti giovani (settore molto importante per il CMAE, come ha dimostrato anche l'organizzazione di un evento del Trofeo Giovani ASI in estate), tutti animati dalla stessa passione e dallo stesso entusiasmo per il motorismo d'epoca oltre che mai come quest'anno - dalla voglia di ritrovarsi per condividerla e per tornare a trascorrere una giornata in amicizia. La gara (per le auto, mentre per i motociclisti si è trattato di un raduno) si è svolta in una cornice suggestiva, come di consueto per la classica organizzata dal club meneghino. Il percorso disegnato dai rodati organizzatori

del CMAE ha toccato infatti diversi luoghi emblematici di Milano come l'Ippodromo SNAI San Siro, punto di partenza dell'evento, il Museo Storico Alfa Romeo "La Macchina del Tempo" di Arese, dove gli equipaggi hanno ingaggiato battaglia sulla pista di collaudo subito dopo pranzo e il Castello Sforzesco, luogo ormai "simbolo" del Trofeo Milano, dove nel pomeriggio le auto e le moto sono state protagoniste di una suggestiva parata pubblica. Nella serata si è tenuta la cena di gala nel caratteristico Cortile della Rocchetta, location unica all'interno degli spazi del Castello, dove l'equipaggio composto da Matteo Carbone e Virginia Parasmo è stato premiato vincitore della quindicesima edizione del Trofeo Milano, a bordo di un'Alfa Romeo 2000 Spider Touring del 1957.

Tra i vari premiati, da segnalare la coppia formata da Anna e Giannina Aiaragli, prime classificate tra gli equipaggi "Dame" con la loro Alfa Romeo Giulia SS del 1963, e l'equipaggio composto da Massimo e Niccolò Rocco che si è aggiudicato la Categoria Giovani alla guida di una Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint del 1962.

Nonostante i molti marchi rappresentati, quello del Biscione la fa da padrone fra le strade che si dipanano tra il capoluogo lombardo e Arese, quartier generale dell'Alfa Romeo.



Le moto riunite sotto al padiglione espositivo del Museo di Arese.



Folla per il transito delle auto in piazza Castello.

GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- **RAMATURA A SPESSORE**
- **NICHELATURA**
- **CROMATURA**
- **NICHELATURA OPACA**

- **PULITURA - SABBIAATURA**
- **LUCIDATURA**

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE

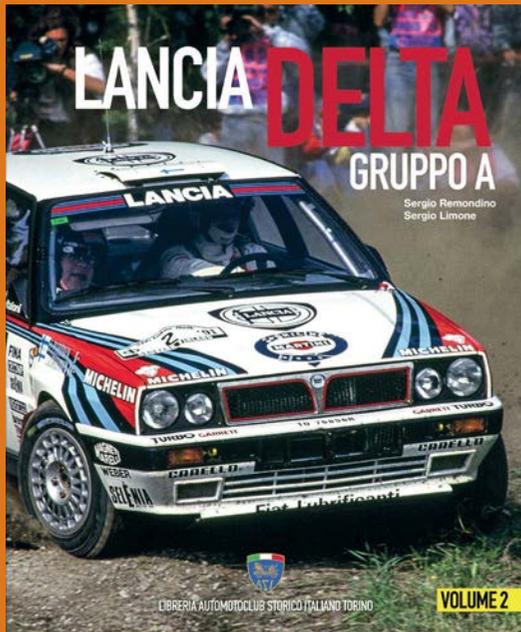
Via dell'Industria, 20 - 26016 Spino d'Adda (CR)

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**



DELTA, GLI UOMINI

Dopo il primo volume, andato a ruba, dedicato a tutte le versioni della Lancia Delta Gruppo A, arriva l'attesissimo secondo volume, dedicato agli uomini che hanno reso grande una delle vetture da corsa più vincenti di sempre, eterno motivo di orgoglio del Made in Italy. Sergio Remondino e Sergio Limone, raccontano quindi, con l'occhio di chi, quel viaggio incredibile e fenomenale, l'ha vissuto in prima persona, una cavalcata trionfale, partita da Torino, corso Marche 38, mitica sede dell'Abarth e arrivata sui podi dei più importanti Rally del Mondo. E allora voce a chi è stato capace di tali imprese: Miki Biasion, per primo, con 15 successi in gare iridate e 2 titoli Piloti e poi Juha Kankkunen, Markku Alén, Didier Auriol. Un viaggio appassionante, una storia tutta italiana fatta di successo, vittorie ma anche di momenti difficili e duri, il tutto raccontato nei due volumi editi da ASI che, per renderli uno strumento indiscusso di condivisione di una grande passione, possono essere riuniti in un apposito cofanetto



"Lancia Delta Gruppo A. Volume 2" di Sergio Remondino e Sergio Limone, Libreria ASI, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 240 pagine, 45,00 €

I titoli della Libreria ASI sono disponibili sul sito www.asishop.it,

MAC, IL GENIO DI MACALUSO CHE RIVIVE NELLA FONDAZIONE

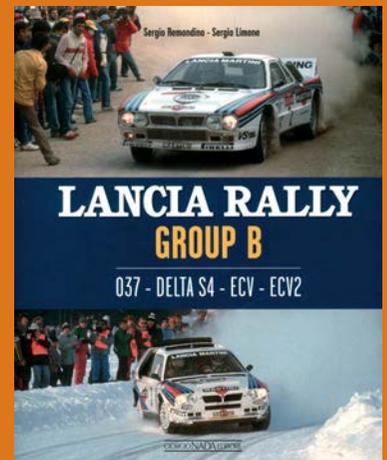
In copertina Luigi "Gino" Macaluso è in piedi accanto a una 124 Spider rossa. Co-pilota, ha corso nei rally prima con il bravo Luciano Trombotto, pilota di Pinerolo, Torino, quando la Squadra Corse Fiat era sotto l'occhio attento di un altro pinerolese, Gianfranco Silecchia. "MAC" vince il titolo del Campionato Europeo Rally 1972 con Lele Pinto (6 vittorie su 12 gare, 2 piazzamenti), poi il CIR 1974 (Campionato Italiano Rally) a fianco del milanese Maurizio Verini. "MAC" era architetto, valido imprenditore nel settore degli orologi, importatore dei Breitling poi, in Svizzera, proprietario della nota Girard Perregaux di La-Chaux-de-Fond, marca che sconfinerà anche nella Ferrari, modelli con le lettere GP e il Cavallino Rampante. Poi seguita dalla Daniel Jean Richard. In una bella foto è accanto a Luca Montezemolo, che ne ha scritto un bel ricordo insieme a quelli di Angelo Sticchi Damiani (presidente ACI Italia), Stefano Domenicali, del Duca di Richmond & Gordon (presidente del Goodwood Group e fondatore del Goodwood Festival of Speed e Goodwood Revival: nel 2021 era presente la Collezione Macaluso con 5 vetture). Un grande e doveroso omaggio all'uomo quindi vissuto soprattutto attraverso alle sue auto, delle quali è stato pilota e poi collezionista e che oggi sono diventate parte della Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica, creata dai figli e da sua moglie Monica, per continuare a condividere il suo "credo": l'auto come fenomeno culturale e grande testimone sociale.



"MAC. Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica", coordinato da Sergio Remondino; Rizzoli Electa, testo in italiano, foto in b/n e a colori, 250 pagine, 70,00 €

LE MITICHE GRUPPO B FIRMATE LANCIA

Dici Gruppo B e subito vengono in mente quei "mostri" da rally che correvano in giro per il mondo nel cuore degli anni '80, entusiasmando le folle sciabordanti, prima che troppe tragedie ne segnassero la fine. E parlare di Gruppo B non può prescindere da una casa, che in questa categoria, l'ha fatta da padrone, con auto incredibili come 037 e Delta S4: Lancia. Ecco perché dedicare un libro alle Lancia Gruppo B significa fare una cavalcata in un periodo glorioso, mitico e "mitologico" un titolo mondiale, quattro europei, quattro "italiani", pagati, purtroppo, con le vite spezzate di Bettega, Toivonen, Cresto. È questo il fulcro del racconto magistralmente, come sempre, architettato da Sergio Remondino per raccontarci queste auto delle quali, però, non si può esimersi dal farne una trattazione - quanto più approfondita possibile - tecnica, che è infatti curata da un ingegnere che, quei modelli, non solo li ha vissuti, ma li ha sudati, benedetti e maledetti: Sergio Limone. Si parte dalla Beta Trevi Bimotore per arrivare alle ECV ed ECV2 del mai nato Gruppo S, passando da Beta Montecarlo, 037, Delta S4. Di ognuna vengono riportate le caratteristiche tecniche, le peculiarità di guida, la carriera sportiva. Ora capite il regalo che vi fa Nada per Natale? Un libro che ogni appassionato di Lancia e di Rally, deve avere nella sua biblioteca.



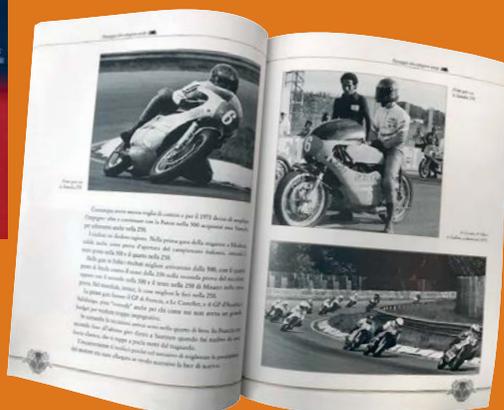
"Lancia Rally Group B" di Sergio Remondino e Sergio Limone, Giorgio Nada Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 240 pagine, 50,00 €

UN TEAM FORMIDABILE

Il team motociclistico Gallina è stato una fucina di piloti e campioni impareggiabile, nel panorama delle competizioni del secolo scorso. Questo infatti ha saputo sia preparare al meglio le moto che via via si sono succedute in scuderia, con l'ausilio di tecnici competenti, talvolta in grado di improvvisare soluzioni idonee alle condizioni di gara di quel periodo, sia evidenziare il valore dei piloti, nel portare all'estremo il mezzo e quindi, a vincere. Questo testo, curato in prima persona da Roberto Gallina e scritto con Sergio Brunella, è proprio il racconto puntuale e personale di tutto ciò: nuovi concetti tecnici, attenzione all'elettronica (novità assoluta per allora), soluzioni innovative per essere al top e arrivare a risultati raggiunti da poche altre scuderie come il Team Gallina è stato in grado di fare. A correlare il testo anche le molte, preziose, testimonianze: dei campioni, che hanno messo in risalto il meraviglioso periodo passato insieme, tra gioie ma anche tra incomprensioni e rivalità; giornalisti (Federico Urban, Carlo Maria Florenzano) che hanno seguito con assiduità il Team e che sono stati in grado di raccontare le corse a chi le viveva dall'esterno; i tecnici, che danno la misura del grande lavoro del Team. Un libro imperdibile per gli appassionati del motociclismo tricolore e non solo.

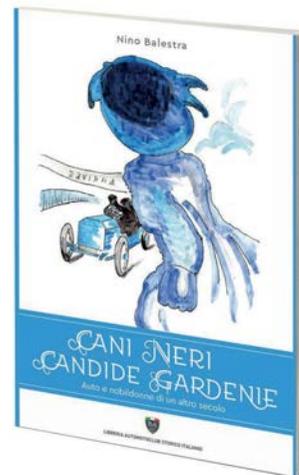


"Roberto Gallina. La mia vita tra motori e campioni" di Sergio Brunella e Roberto Gallina, Libreria ASI, testo in italiano, disegni e foto b/n e colori, 290 pagine, 34,00 €



AUTO E NOBILDONNE DI UN ALTRO SECOLO

Dopo "Il Giovane Giorgetto", vincitore del premio "Best in Class 2021", la Libreria dell'ASI presenta il suo nuovo romanzo, "Cani Neri e Candide Gardenie", scritto dall'ex direttore de La Manovella e assiduo collaboratore Nino Balestra. Profondo conoscitore del mondo dei motori, Balestra si è destreggiato con maestria in una storia dove intrecci e colpi di scena dominano e creano un'atmosfera magica, facendo rivivere ai lettori lo charme della Belle Epoque, fatti reali mescolati alla fantasia, ambienti e luoghi realmente esistiti con personaggi immaginari ma perfettamente calati nella realtà di quel periodo. E poi ci sono le automobili di fine '800 e inizio '900 con il loro carico di fascino magnetico, "terreno" ideale per far nascere amori, avventure, vicende. Un libro da regalare a colpo sicuro.

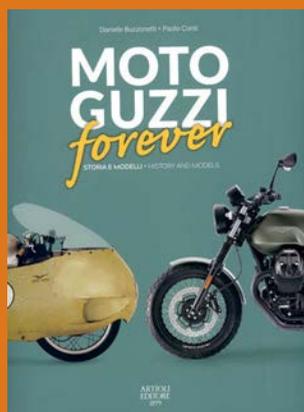


"Cani Neri e Candide Gardenie" di Nino Balestra, Libreria ASI, testo in italiano, disegni in b/n, 144 pagine, 15,00 €

oppure compilando il coupon presente a pagina 104 di questo numero o telefonando allo 011/8198130.

UNA GUZZI È PER SEMPRE

Si è fatto un gran parlare nel 2021 di Moto Guzzi: merito del compleanno più importante di tutti, 100 anni. Ora, spenti i riflettori sui tanti eventi svolti, gli appassionati possono approfondire la storia del grande Marchio italiano dell'Aquila scoprendone i retroscena, le curiosità più interessanti, gli aneddoti dimenticati e quelli che invece hanno contribuito alla "costruzione" di un mito assoluto, come pochi nel campo del motociclismo. A soddisfare questa fame di sapere, ci hanno pensato Daniele Buzzonetti e Paolo Conti (storico collaboratore de La Manovella), in questo libro che esce volutamente a fine anno, come a suggellare l'importanza di questo secolo. Per esempio, sapevate che Gioacchino Colombo, papà del V12 Ferrari, apprezzava tanto il monocilindrico 250 di Carlo Guzzi che, dopo la guerra, tenne conto dei concetti progettuali e costruttivi applicati a Mandello (distribuzione ad albero a camme, alesaggi e corsa uguali fra loro, etc)? E che un motore Guzzi ha motorizzato una 500 per renderla più brillante? Sono solo due delle tantissime storie contenute nel libro edito da Artioli che, ovviamente, è anche un excursus puntuale e preciso della storia di questo "fenomeno italiano", fino a i giorni nostri.



"Guzzi Forever" di Daniele Buzzonetti e Paolo Conti, Artioli Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 272 pagine, 48,00 €

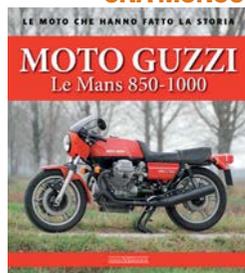
I SEGRETI DELL'AERODINAMICA DELLE VETTURE DA ENDURANCE

L'Endurance è probabilmente una delle discipline più dure e per questo avvincenti del Motorsport. Affrontarla soprattutto dal punto di vista tecnico, significa, anche per i neofiti, scoprire un mondo fatto di ingegno, soluzioni al limite della fisica e ardire tecnologico e meccanico oltre ogni limite. Se tutto ciò negli anni si è diffuso anche in altre categorie (come ad esempio la F1), una volta certi capolavori ingegneristici erano appannaggio di queste auto. Ecco perché tre esperti del settore, Romanelli (ingegnere), Pannullo (grafico e illustratore) e Zanello (giornalista), hanno deciso di portare gli appassionati alla scoperta di queste auto, dalle celebri Gruppo C ai prototipi ibridi odierni. Un percorso, introdotto da brevi resoconti storici, fatto da centinaia di disegni tecnici dettagliati per comprenderne i segreti: aerodinamica - l'argomento più complesso - motorizzazioni, modalità di guida.



"Endurance WEC. Dalle Gruppo C ai prototipi ibridi. Analisi tecnica" di Riccardo Romanelli, Antonio Pannullo e Marco Zanello, Giorgio Nada Editore, testo in italiano e inglese, disegni a colori, 188 pagine, 44,00 €

UNA MONOGRAFIA SULLA "PRONTO CORSA" DEGLI ANNI '70



In questo anno di celebrazioni per i 100 anni Guzzi, c'è spazio anche per le monografie. Quella che abbiamo di fronte, di Antonio Cannizzaro e Alberto Pasi, riguarda la 850 Le Mans, la moto che, a metà anni '70, fu concepita come evoluzione della V7 Sport senza mai averla soppiantata. Una moto "pronto corsa" (il suo sviluppo è fortemente legato alle esperienze della Squadre Corse di Mandello) ma anche un grande successo di pubblico, raro connubio tra prestazioni, versatilità e robustezza meccanica.

"Le Moto che hanno fatto la Storia. Moto Guzzi Le Mans 850-1000" di Antonio Cannizzaro e Alberto Pasi, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 120 pagine, 28,00 €



€ 24.00



T-SHIRT IN COTONE

T-shirt in morbido cotone elasticizzato con colletto in comoda costina e inserti a contrasto. Patch ASI ricamata sul cuore.
Colore: Azzurro e Nero/Rosso. Taglie dalla S alla 3XL.

€ 32.00



POLO PIQUET

Polo in morbido e leggero cotone piquet, con inserti a contrasto e bordo maniche elasticizzato. Patch ASI ricamata sul cuore.
Colore: Azzurro e Nero/Rosso. Taglie dalla S alla 3XL.

€ 65.00



FELPA FULL-ZIP

Felpa full-zip con esterno in poliestere e interno in cotone, polsini elasticizzati e tasche laterali. Patch ASI ricamata sul cuore.
Colore: Azzurro e Nero/Rosso. Taglie dalla S alla 3XL.

€ 44.00



GIACCA WINDSTOPPER CON CAPPUCIO

Leggera e impermeabile, polsini e fondo elasticizzati, chiusura con zip e tasche laterali.
Colore: Azzurro e Nero/Rosso.
Taglie dalla S alla 3XL.

SCARPE SNEAKER

€ 98.00



Sneaker casual in pelle e tessuto traspirante, colore silver-azzurro. Tg 36-46 (Verificare le taglie rimaste)

ESCLUSIVE FIBBIE DA LACCI IN METALLO CON STEMMA ASI



Scopri anche una selezione della linea Martini Racing

€ 42.00

T-SHIRT REPLICA

Replica originale dell'iconica tuta Sparco - Martini Racing. Materiale: jersey stretch (95% cotone - 5% elastane - 170gr. m)
Colore: Bianco, Blu Marine e Rosso.
Taglie dalla S alla XXL.



€ 68.00

POLO REPLICA

Polo ispirata all'iconica tuta Sparco-Martini Racing. Materiale: pregiato 100% cotone piquet.
Colore: Bianco, Blu Marine. Taglie dalla S alla XXL.



CAPPELLINO € 32.00

Ricami 3D frontali



€ 72.00

OCCHIALI DA SOLE

Protezione da raggi - UV EN ISO 12312-1



SNEAKER SL-17 € 99.00

Scarpa bassa fashion in pelle leggera con suola racing P6. Fussbet rivestito con shock absorber. Taglie dalla 36 alla 46 (Verificare le taglie rimaste)





ASIShop.it

Collezione Ufficiale Asi - Autunno - Inverno

NOVITÀ



€ 38.00

SMANICATO IMBOTTITO

Gilet caldo e confortevole, foderato in pile.
Chiusura frontale a zip,
2 tasche esterne a filetto con zip,
1 tasca interna con velcro.
Stemma ASI in similpelle lato cuore.
Colori Verde oliva o Blu navy.
Taglie dalla XS alla 3XL
Vestibilità abbondante

NOVITÀ



€ 64.00

PARKA UNISEX

Parka unisex idrorepellente con cappuccio foderato con coulisse e stopper. Finitura manopescata piacevole al tatto, interno imbottito ideale per il freddo. Chiusura frontale con zip, 2 tasche anteriori con zip, tasca interna con chiusura a strappo. Fondo manica elasticizzato. Stemma ASI in similpelle su spalla destra, targhetta asi in metallo sul cuore.
Colori Blu Navy - Rosso - Grigio scuro
Taglie dalla S alla 3XL
Vestibilità regolare

NOVITÀ



€ 48.00

PIUMINO BIKER

Giacca imbottita 100% nylon 20D con design trapuntato in stile biker. Colletto e polsini con chiusura a bottone, tasche sul petto con zip e tasche laterali sui fianchi, imbottitura calda ma leggera. Non è una giacca da moto. Colore nero, ricamo ASI con bandiera italiana lato cuore.
Vestibilità asciutta, taglie dalla XS alla 3XL

~~€ 48.00~~ € 35.00



FELPA COLLEGE "TEDDY"

Felpa Teddy con le iconiche maniche a contrasto. Toppe "ASI" in stile College sul cuore e sulla schiena. Tasche a filetto e chiusura con bottoni automatici. Vestibilità asciutta.
Colori: Blu Royal e bianco - Grigio e Nero - Bordeaux e Grigio - Blu Navy e bianco.
Taglie dalla S alla 3XL

Esclusivo portachiavi ASI - Sparco in vera pelle ricamata in omaggio con ogni ordine di prodotti Martini Racing



€ 32.00

BERRETTO POMPON

50% lana 50% acrilico con rivestimento in pile.

NOVITÀ



€ 89.00

FELPA CON CAPPUCCIO

Felpa con cappuccio replica originale dell'iconica tuta.
Sparco-Martini Racing. Materiale: 65% poliestere - 35% cotone - 300gr. mq. Cappuccio foderato in morbido jersey.
Colore: Bianco, Blu Marine e Rosso.
Taglie dalla S alla XXL.



€ 220.00

BOMBER REPLICA

Giacca replica orig. dell'iconica tuta Sparco-Martini racing. Tasche laterali e tasca interna con zip. Materiale esterno: 100% poliammide; interno: in poliestere.
Colore: Bianco, Blu Marine.
Taglie dalla S alla XXL.



CRONOGRAFI



MOD. GP € 110.00

Cassa in acciaio con finitura spazzolata, diam. 45 mm
Impermeabilità: 5ATM - Vetro piatto - Datario - Quadrante: texture fibra di carbonio.
Cinturino: nylon effetto tessuto
Movimento: Epson VR32.
Confezione personalizzata inclusa



MOD. PILOTA € 115.00

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. STEEL

Cassa in acciaio, diam. 41 mm,
Impermeabilità: 10 ATM - Vetro piatto - Datario - Quadrante effetto metallizzato. Cinturino in acciaio.
Movimento: Rhonda 5030.D
Confezione personalizzata inclusa

€ 185.00



CAPPELLINI DA BASEBALL € 12.00

Cappellini da baseball 6 pannelli con visiera rigida, in morbido cotone oppure in leggero spandex/tessuto tecnico. Misura unica regolabile. Stemma ASI ricamato a colori sul fronte e scritte assortite sul retro. Disponibile in vari colori (vedi modulo).

CRAVATTE IN SETA JACQUARD € 38.00
100% Made in Italy - Cucite a mano - Pala 7,5 cm



MODELLO HONK-SUR-HONK

Fantasia di routine tono su tono Logo ASI a contrasto in pala.
Colori: bordeaux e giallo oro

MODELLO RALLYMENTAL

Righe a effetto tracce di pneumatico e logo ASI a contrasto in pala.
Colori: Verde-blu e Grigio-nero



MODELLO OIL-OVER

Fantasia di macchinine all-over a contrasto. Colori: Blu scuro e Celeste (macchinine bianche)

OROLOGI "SOLO TEMPO"



UNISEX MOD. COLORS € 68.00

Cassa in acciaio, diam. 36 mm, Impermeabilità: 10 ATM - Vetro piatto - Datario Movimento al quarzo Myota - Bracciale in vera pelle effetto cocodrillo, quadrante in colore coordinato. Confezione personalizzata inclusa.
Colori disponibili: Nero, Blu, Marrone, Verde, Arancione

OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB

Cassa in acciaio diam. 40 mm, datario, impermeabilità 10 atm. Bracciale in acciaio, carica automatica. Confezione regalo inclusa. Ghiera rosso-blu con bracciale jubilee.

€ 95.00



€ 85.00

€ 180.00



OROLOGI DA DONNA

Cassa in acciaio solido, diam. 31 mm, datario, impermeabilità 5atm, movimento al quarzo Miyota, confezione personalizzata inclusa.
Mod. Saint Tropez - quadrante bianco con strass
Mod. Moorea - quad- blu petrolio e numeri romani

PORTACHIAVI



MODELLO BADGE € 12.00

Portachiaavi in vero cuoio con stemma ASI in metallo a base dorata. Dimensioni mm 50x45, colori disponibili nero, blu e rosso



MODELLO SPORT € 8.00

Etichetta resinata con stemma ASI sul gancio metallico e fascetta a effetto intrecciato in puro stile retrò. Fascetta - mm 50x20, colori nero, marrone e ocra.



MODELLO SILVER € 8.00

Charm in metallo lucido con stemma ASI inciso a laser su fronte e retro. Dimensioni scudo mm 25x20



MODELLO 3D € 8.00

Portachiaavi in pvc gommato con dettagli in rilievo di grande effetto su fronte e retro, dimensioni stemma mm 42x38



TUTA DA PILOTA € 90.00

Tuta da gara con ricami ASI lato cuore e inserti elasticizzati. Colori disponibili Nero-rosso e Nero-blu, taglie dalla S alla XXL



TELO € 72.00 COPRIKART

Telo coprikart universale con sagomatura per il volante, completo di custodia. Bicolore argento/azzurro e argento/rosso.



€ 68.00

ZAINO PORTA PC

Zaino impermeabile con schienale ergonomico imbottito e nastro per inserimento maniglia trolley. Grande tasca interna con elastico per inserimento PC fino 15" + 2 tasche frontali + 2 tasche laterali. Spallacci in stile cintura di sicurezza. Capacità 15 lt, colore nero con dettagli in rosso, nero o blu.



CASCO JET € 85.00

Casco Jet con calotta in ATM e frontino antisoletta, omologazione ECE 22-05. Inclusi sticker ASI specifici per caschi. Colori disponibili Bianco lucido e Nero opaco, taglie dalla S/55 alla XL/61

€ 68.00 / € 78.00

COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

Copre l'abitacolo sia con la capote chiusa che aperta, 4 magneti antiabrasione rivestiti agli angoli per agganciarlo alla carrozzeria.



Non adatto a vetture in alluminio o vetroresina per le quali è disponibile su richiesta il modello con corde elastiche. Tessuto nero impermeabile e antistrappo con stemma ASI. Formato regular: Dim. mt. 2,00 x mt. 1,40 - Formato grande: Dim. mt. 2,50 x mt. 1,40 Per le vetture compatibili consultare www.asishop.it

TELO COPRIAUTO DA INTERNO

Telo da interno elasticizzato e aderente con stemma ASI sul fronte. Antistatico, Anticondensa, Traspirante, Lavabile in lavatrice. Prodotto 100% Italiano.

Mod. Base: Tessuto bi-elastico 100% poliestere, colore azzurro con sacca coordinata.

Mod. Elite: Soffice tessuto elasticizzato e antipolvere che contribuisce anche a mantenere lucida la carrozzeria.

Colori rosso o blu scuro con borsa coordinata con inserti in similpelle.

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.

Da € 85 a €195



€ 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 € 28.00

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



€ 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



€ 15.00

COPRIVOLANTE UNIVERSALE

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

PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA

€ 4.00

Prodotto in esclusiva con Ma-Fra, al fresco profumo di talco, posizionabile sulla bocchetta di ventilazione. Dimensioni cm 6x3



€ 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



BRACCIALE SALVAVITA AIDME

€ 14.00

Regolabile ed in silicone, vi si possono inserire da app i dati medico-sanitari e di emergenza di chi lo indossa per renderle visibili, in caso di necessità, agli operatori sanitari tramite tecnologia NFC. Personalizzato ASI, nelle colorazioni blu e azzurro. Più info su www.aidmenfc.it



COVER PER SMARTPHONE € 19.00

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.asishop.it

€ 9.00

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE

Mascherina in cotone con strato tnt protettivo certificato e clip stringinaso. Utilizzabile in ambito domestico e lavorativo (non è un disp. Sanitario). Lavabile e riutilizzabile, personalizzata con stemma ASI e macchinine a contrasto. Colori blu o celeste con macchinine all-over, nera senza macchinine.



BORSONE VINTAGE WEEKEND € 48.00

Modello da viaggio in cotone canvas color grigio slavato in stile vintage con scudetto ASI in similpelle. 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.

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.





MODULO D'ORDINE 12/2021

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

Inviare via fax al n. 011 8197753 oppure via mail: info@asiservice.it
tel. 011 8198130 - www.asishop.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 | <input type="checkbox"/> | 312P - Forse la più bella Ferrari da corsa | € 85 | <input type="checkbox"/> | LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI | € 15 | <input type="checkbox"/> |
| SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER | € 17 | <input type="checkbox"/> | 500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro | € 23 | <input type="checkbox"/> | LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI | € 22 | <input type="checkbox"/> |
| STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone | € 21 | <input type="checkbox"/> | ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente | € 33 | <input type="checkbox"/> | LA PIÙ VELOCE | € 21 | <input type="checkbox"/> |
| CARROZZERIA ALLEMANO TORINO | € 27 | <input type="checkbox"/> | ALFA ROMEO GTA | € 23 | <input type="checkbox"/> | LE AUTO DELLA INNOCENTI | € 22 | <input type="checkbox"/> |
| IL PARADIGMA SCAGLIONE | € 21 | <input type="checkbox"/> | AUTOMOBILI MARINO | € 17 | <input type="checkbox"/> | LE MOTO DELLA BIANCHI | € 33 | <input type="checkbox"/> |
| TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI | € 22 | <input type="checkbox"/> | BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto | € 22 | <input type="checkbox"/> | LE NOSTRE INDIAN | € 27 | <input type="checkbox"/> |
| "I Grandi Carrozzeri" 6 VOLUMI | € 99 | <input type="checkbox"/> | BMW R90S | € 17 | <input type="checkbox"/> | MARTIN'S CARS | € 23 | <input type="checkbox"/> |
| MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet | € 9 | <input type="checkbox"/> | CARLO UBBIALI | € 20 | <input type="checkbox"/> | MARTIN'S BIKES | € 25 | <input type="checkbox"/> |
| MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior | € 9 | <input type="checkbox"/> | CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15 | € 19 | <input type="checkbox"/> | MICROMOTORI ITALIANI | € 24 | <input type="checkbox"/> |
| MINI GUIDE - Alfa Romeo 164 | € 9 | <input type="checkbox"/> | COPPA DELLA PERUGINA | € 21 | <input type="checkbox"/> | MOTO MALARONI | € 19 | <input type="checkbox"/> |
| MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupé 1.2 - 1.3 | € 9 | <input type="checkbox"/> | CORSE RUVIDE | € 21 | <input type="checkbox"/> | NANNI GALLI Professione Pilota | € 19 | <input type="checkbox"/> |
| MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4 | € 9 | <input type="checkbox"/> | DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI | € 24 | <input type="checkbox"/> | NEFTALI OLLEARO | € 19 | <input type="checkbox"/> |
| "Mini guide" 5 VOLUMI | € 35 | <input type="checkbox"/> | DONNE DA FORMULA UNO | € 21 | <input type="checkbox"/> | PAOLO STANZANI - Genio e regolarità | € 17 | <input type="checkbox"/> |
| RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse | € 33 | <input type="checkbox"/> | DUE RUOTE SOTTO LA MOLE | € 21 | <input type="checkbox"/> | PATRIARCA un uomo un'epoca una storia | € 21 | <input type="checkbox"/> |
| Giuseppe Campari - EL NEGHER | € 24 | <input type="checkbox"/> | ERMANNINO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda | € 15 | <input type="checkbox"/> | PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo | € 25 | <input type="checkbox"/> |
| LOUIS CHIRON | € 41 | <input type="checkbox"/> | ERMINI | € 33 | <input type="checkbox"/> | PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER | € 26 | <input type="checkbox"/> |
| "Caracciola + Campari + Chiron" 3 VOLUMI | € 79 | <input type="checkbox"/> | FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO | € 19 | <input type="checkbox"/> | PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS | € 85 | <input type="checkbox"/> |
| FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO | € 27 | <input type="checkbox"/> | FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante | € 17 | <input type="checkbox"/> | POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI | € 33 | <input type="checkbox"/> |
| FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO | € 22 | <input type="checkbox"/> | FERRARI DEBUTTO A CARACALLA | € 21 | <input type="checkbox"/> | PRIMO CIRCUITO MOTOCICLISTICO - 1914 | € 10 | <input type="checkbox"/> |
| FIAT ABARTH 1000 BIALBERO | € 27 | <input type="checkbox"/> | FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - The freedom car | € 29 | <input type="checkbox"/> | QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO | € 35 | <input type="checkbox"/> |
| MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO | € 27 | <input type="checkbox"/> | FIAT PANDA L'intramontabile | € 40 | <input type="checkbox"/> | SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo | € 21 | <input type="checkbox"/> |
| MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc | € 27 | <input type="checkbox"/> | GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione | € 17 | <input type="checkbox"/> | TARGHE&TARGHE Vol. 1 | € 25 | <input type="checkbox"/> |
| Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI | € 99 | <input type="checkbox"/> | GIOVANNI MICHELOTTI Una matita libera | € 55 | <input type="checkbox"/> | THE BERTONE COLLECTION | € 70 | <input type="checkbox"/> |
| CANI NERI CANDIDE GARDENIE | € 15 | <input type="checkbox"/> | GRAN PREMIO di BARI 1947-1956 | € 16 | <input type="checkbox"/> | TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd | € 39 | <input type="checkbox"/> |
| ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni | € 34 | <input type="checkbox"/> | IL GIOVANE GIORGETTO | € 24 | <input type="checkbox"/> | TRATTORI, MOTORI E CARIOCHE di Romagna | € 19 | <input type="checkbox"/> |
| LANCIA DELTA Gruppo A OPERA INTERA | € 109 | <input type="checkbox"/> | IL RITORNO DELLA F.A.T.A. | € 20 | <input type="checkbox"/> | VEICOLI STORICI | € 17 | <input type="checkbox"/> |
| Solo Volume 1 | € 49 | <input type="checkbox"/> | L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017 | € 40 | <input type="checkbox"/> | VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO | € 29 | <input type="checkbox"/> |
| Solo Volume 2 | € 45 | <input type="checkbox"/> | L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia | € 24 | <input type="checkbox"/> | WOOLER | € 18 | <input type="checkbox"/> |
| Solo Raccogliitore | € 15 | <input type="checkbox"/> | L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive | € 21 | <input type="checkbox"/> | ZAGATO E SPADA DESIGNER | € 25 | <input type="checkbox"/> |
| | | | LA COLLINA DEGLI AUDACI | € 27 | <input type="checkbox"/> | | | |

ASISHOP

| | |
|---|---|
| PIUMINO BIKER € 48 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL |
| SMANICATO IMBOTTITO Verde oliva <input type="checkbox"/> Blu Navy € 38 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL |
| PARKA UNISEX € 64 <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"/> Grigio Scuro | |
| FELPA "TEDDY" <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"/> Royal <input type="checkbox"/> Grigio/Nero <input type="checkbox"/> Bordeaux (no M) <input type="checkbox"/> Navy € 35 <input type="checkbox"/> | |
| T-SHIRT <input type="checkbox"/> Azzurro <input type="checkbox"/> Nero/Rosso € 24 <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 |
| POLO PIQUET Nero/Rosso (solo S e XXL) € 32 <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"/> Azzurro |
| FELPA FULL ZIP Azzurro <input type="checkbox"/> Nero/Rosso € 65 <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 |
| GIACCA WINDSTOPPER Azzurro <input type="checkbox"/> Nero/Rosso € 44 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL (no Nero/Rosso) <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL (no Azzurro) |
| SCARPE SNEAKER Silver/Azzurro € 98 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> 36 <input type="checkbox"/> 38 <input type="checkbox"/> 39 <input type="checkbox"/> 40 <input type="checkbox"/> 41 <input type="checkbox"/> 42 <input type="checkbox"/> 44 <input type="checkbox"/> 45 <input type="checkbox"/> 46 |
| TUTA DA PILOTA Nero/Rosso <input type="checkbox"/> Nero/Blu € 90 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL |
| CASCO JET Bianco <input type="checkbox"/> Nero € 85 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> S/55 (esaurito bianco) <input type="checkbox"/> M/57 <input type="checkbox"/> L/60 <input type="checkbox"/> XL/61 (esaurito nero) |
| ZAINO PORTA PC Nero <input type="checkbox"/> Rosso/Nero <input type="checkbox"/> Blu/Nero € 68 <input type="checkbox"/> | |
| TELO COPRIKART Argento/Rosso <input type="checkbox"/> Argento/Blu € 72 <input type="checkbox"/> | |
| T-SHIRT REPLICA Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> Rosso € 42 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL |
| POLO REPLICA Bianco <input type="checkbox"/> Marine € 68 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL |
| FELPA CAPPUCCIO Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> Rosso € 89 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL |
| BOMBER REPLICA Bianco <input type="checkbox"/> Marine € 220 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL |
| SCARPE SL-17 MARTINI RACING € 99 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> 36 <input type="checkbox"/> 37 <input type="checkbox"/> 38 <input type="checkbox"/> 39 <input type="checkbox"/> 44 |
| OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING € 72 <input type="checkbox"/> | |
| CAPPELLINO MARTINI RACING € 32 <input type="checkbox"/> | |
| BERRETTO POMPON € 32 <input type="checkbox"/> | |
| CRAVATTA IN SETA € 38 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Bordeaux <input type="checkbox"/> Giallo oro |
| HONK-SUR-HONK Verde/Blu <input type="checkbox"/> Grigio/Nero | |
| RALLYMENTAL Blu scuro <input type="checkbox"/> Celeste | |
| OIL-OVER € 12 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Blu Navy <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Verde Militare <input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu Royal |
| CAPPELLINO BASEBALL ASI € 12 <input type="checkbox"/> | |
| CRONOGRAFI € 115 <input type="checkbox"/> GP € 110 <input type="checkbox"/> STEEL € 185 <input type="checkbox"/> | |
| PILOTA € 115 <input type="checkbox"/> GP € 110 <input type="checkbox"/> STEEL € 185 <input type="checkbox"/> | |
| OROLOGI donna Moorea € 85 <input type="checkbox"/> Saint-Tropez € 95 <input type="checkbox"/> | |
| OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB € 180 <input type="checkbox"/> | |
| OROLOGIO unisex mod. COLORS € 68 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Verde <input type="checkbox"/> Arancione |
| SPILLA/PIN DA GIACCA € 4 <input type="checkbox"/> | |
| BRACCIALE SALVAVITA AIDme € 14 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Azzurro |
| PORTACHIAVI Mod. SILVER € 8 <input type="checkbox"/> Mod. 3D € 8 <input type="checkbox"/> | |
| Mod. SPORT € 8 <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Ocra | |
| Mod. BADGE € 12 <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Rosso | |
| GUANTI MEZZE DITA PELLE colore nero € 28 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL |
| GUANTI MEZZE DITA pelle e cotone Marrone <input type="checkbox"/> Nero € 25 <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"/> XXXL (solo marroni) |
| COPRI CAPOTE per cabrio e spider Regular mt 2x1,40 € 68,00 <input type="checkbox"/> grande 2,50x1,40 € 78 <input type="checkbox"/> | |
| COPRI VOLANTE UNIVERSALE € 15 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Grigio Argento |
| TELO COPRIAUTO mod. Base € 85 <input type="checkbox"/> € 115 <input type="checkbox"/> | Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon) Rosso <input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/> |
| 1) da 2,55 a 3,20 mt. € 85 <input type="checkbox"/> € 115 <input type="checkbox"/> | |
| 2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6) € 120 <input type="checkbox"/> € 155 <input type="checkbox"/> | |
| 3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2) € 135 <input type="checkbox"/> € 175 <input type="checkbox"/> | |
| 4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85) € 150 <input type="checkbox"/> € 195 <input type="checkbox"/> | |
| CAR BADGE PER RADIATORE Grande (90x80) € 35,00 <input type="checkbox"/> Piccolo (65x58) € 30 <input type="checkbox"/> | |
| PROFUMATORE DA BOCCHETTA € 4 <input type="checkbox"/> | |
| MASCHERINA LAVABILE IN COTONE € 9 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Blu (con macchinine) <input type="checkbox"/> Nera <input type="checkbox"/> Celeste (con macchinine) |
| ZAINETTO ASI (rif. La Manovella Aprile 2021) € 25 <input type="checkbox"/> | |
| BORRACCIA IN ACCIAIO inox Grigio <input type="checkbox"/> Blu € 20 <input type="checkbox"/> | |
| BORSONE VINTAGE WEEKEND € 48 <input type="checkbox"/> | |
| COVER PER SMARTPHONE Nero <input type="checkbox"/> Blu € 19 <input type="checkbox"/> | |
| Modello..... verifica su www.asishop.it i modelli disponibili | |

Costo TOTALE degli articoli (i prezzi sono da considerarsi IVA compresa) € Più spese di spedizione (con corriere in Italia € 9,00 - GRATIS oltre € 50,00) TOTALE €
Le spese di spedizione per l'ESTERO sono da calcolarsi in base al paese di destinazione. Si prega di contattarci a questa e-mail: info@asiservice.it.

Effettuare pagamenti anticipati corrispondenti al costo totale dell'ordine, indicando come CAUSALE "acquisto materiale ASI SERVICE srl" tramite le seguenti opzioni:
- Bonifico bancario sul conto intestato ASI SERVICE srl - Banca del Piemonte - IBAN IT15C030480100000000092303
- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl - Torino

DIRITTO DI RECESSO: L'acquirente ha 14 giorni lavorativi dalla consegna per richiedere di esercitare il diritto di recesso, ovvero la possibilità di restituire il prodotto che non soddisfa ed essere rimborsati. Accolta la richiesta sarà necessario inviare a proprio carico il reso all'indirizzo che sarà indicato, avendo cura che vi pervenga entro e non oltre 14 giorni lavorativi dalla data di accettazione. Ricevuto il reso e verificatane l'integrità provvederemo a rimborsarlo o a spedire a nostro carico il prodotto sostitutivo richiesto (previa eventuale integrazione). Restrizioni e condizioni di accettazione reso disponibili integralmente su www.asiservice.it.
I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito: www.asiservice.it

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

Alfaricambi - Acireale (CT) - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponibilità specchietti, fregi, capote, cuffie cambio, tappe, 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, volantini, 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, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

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

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

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale, lavorazione vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura o campione; restauri e personalizzazioni auto classiche, sportive, attuali, oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.



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 Italy

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

Numero WhatsApp : 3315405816
Solo per e/commerce

info@mauropascoli.it
www.mauropascoli.it

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

EPOCA CAR



www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

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

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



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Alessandro Giolito 339-6541474

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

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





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

Hit Freno a Disco Topolino e 500

KIT POMPA MINISERVO

FIAT 500 D/F/L/R
FIAT TOPOLINO
FIAT 600-750
FIAT 1100
FIAT 126-127

Autobianchi 112
Ferrari 250
Mini 3 cilindri-Cooper
Mini 90-A Tamburi
Alfa Romeo Giulietta

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






VENDIAMO SCUDI D'EPOCA ALFA ROMEO ORIGINALI



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

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginioBrambilla.it. Laboratorio artigianale, lavorazione vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura o campione; restauri e personalizzazioni auto classiche, sportive, attuali, oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

3. AMMORTIZZATORI

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

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandrobalestra@interfree.it. Manifesti, tabelle pubblicitarie, fotografie, stemmi smaltati, volant Nardi d'epoca, trofei, programmi di gare, oggettistica e automobilia rara.

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

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

5. ASSICURAZIONI

Assicurazioni Introzzi - CO - Tel. 031 306030 - Fax 306210 - epoca@introzzi.it. Copertura assicurativa RC, furto e incendio per

autovetture classiche, sportive e speciali, copertura assicurativa per opere d'arte e strumenti musicali, difesa legale per associazioni e club.

6. ASSORBENTI INDUSTRIALI

ECLEANING - via Cavour 28/a -29121 Piacenza. Tel 333 6188688 info@ecleaning.it - www.ecleaning.it - Disponiamo di Kit Assorbenti per Oli e Lubrificanti. Non rilasciano l'olio assorbito e permettono di mantenere pulita e asciutta l'area di lavoro. Piccoli e leggeri sono utili anche da tenere a bordo della tua auto nel caso di eventuali perdite accidentali.

7. 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 mar-

ca: 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.autofficinatea.it / officinatea@tiscali.it. Ricostruzione e manutenz. carburatori e mecc. auto d'epoca. Vasto assortimento carburatori nuovi e revisionati di tutte le marche, normali e sportivi.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppolaoldtimer.com. Assistenza e riparazione 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, Tracção 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 - morolliirebecca36@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: Tracção Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

8. AUTOMODELLI

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

9. AUTORADIO

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

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

"30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA SOVRALIMENTAZIONE"

SPECIALE LANCIA DELTA

KIT TURBO SD320 PIÙ POTENZA

COLLETTORE IN ACCIAIO

COREASSY NUOVO ORIGINALE

Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel e fax 0984 36074 - cell. 340 5274950

www.elvezio.com
info@elvezio.com

TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI A 400 EURO + IVA

Sedili Autobianchi
Bianchina Cabriolet

Auguri di Buon Natale e Felice Anno Nuovo

NPM Citroën 2CV Service S.R.L.

**NUOVI RICAMBI
NEL
NOSTRO
WEBSHOP!**

**NUOVI ARTICOLI
PER RESTAURARE
E PERSONALIZZARE**

**VOLANTI, LAMIERATI,
ACCESSORI...**



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...

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

10. 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.

11. 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, Viple, PVC, tessuti doppio gommato omologabili ASI e Sonneland.

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

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

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

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

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmorini@alice.it. Realizzazione di capotes e cabriolet in qualunque tessuto originale, anche su misura, 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./esterne, in ogni tessuto.

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 - 89giaco@gmail.com. Hobbista scambista ha disponibilità di carburatori Weber 40, 45 e Dell'Orto, carburatori per Lancia, 500, 600, 1.100, 112 Abarth, Alfa e gruppi speciali.

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.

14. 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.

15. 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. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@cloud.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.

12. 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.

13. 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.

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi

COSTRUZIONE:

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

OFFICIAL PARTNER:

KESSEL



**TEL: 0574 620817
WWW.CDRITALIA.IT
INFO@CDRITALIA.IT
Via Pistoiese 763L, PRATO**

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



CAPASSO

RICAMBI

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

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

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

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

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



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

16. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

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

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

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

di nuovo" - Lamierati, tappeti, guarnizioni, paraurti e capote, ecc.

Auto Ricambi USA - ME - tel&fax 095 7275166 - cell 345 5994265 - 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 - www.sergioallais.com. Disponibilità di ogni tipo di bronzine, guarnizioni, valvole per tutti i tipi di Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa e Fiat.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 ore serali e week-end - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Varia componentistica elettrica e strumentazione per auto dal 1945 in poi di qualunque marca e modello.

Autotecnica snc - SP - Tel. 0187-661717 Fax 0187-669733 - www.autotecnica.it - info@autotecnica.it. Ampia 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 - www.scarazzai.com. Disponibilità di ricambi vari per Fiat 500 e 600: coppe olio, paraurti inox, ghiera, pannelli, etc.

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

Casa del Contachilometri - BO - Tel. 051 552274 - Tel./Fax 051 521140 - contatocasadellcontachilometri.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. 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 - 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. Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

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

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

ELVEZIO ESPOSITO TAPPEZZERIA AUTO D'EPOCA E MODERNE - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni di carrozzeria, fanaleria varia, fregi, ghiera faro e componentistica varia per modelli Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli e Bianchina.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - europaamerica@live.it. Dispomo 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 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.

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

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



SPECIALISTI IN RICAMBI ROLLS ROYCE E BENTLEY

SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI CLASSICHE

TEL: 0382-525429 0382-523630 INFO@GMAJAG.NET WWW.GMAJAG.COM

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

... dal 1965
... qualunque pratica
... per qualsiasi veicolo
... di ogni età

DEMOLITI e RADIATI
PROVENIEN. ESTERA
ORIG. SCOSCIUTA
COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it
TEL. 02 96320107



GBAUTO
di Gion Battista Salerno

TAPPEZZERIA
AUTO D'EPOCA & TAPPETI
Conforme agli originali

www.gbauto500.it
Via G. Matteotti, 308 - Vittoria (RG) Sicilia
Maurizio: 339.5369280 - Gion Battista: 331. 9785571
e-mail: gbauto500@alice.it



M&C
INJECTION SPECIALIST

revisione iniezioni
K e KE Jetronic

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

TuttoLambretta

**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
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

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manicotti radiatore e filtri aria e olio per Fiat, Alfa Romeo, Lancia 1940 - 1970. Tutti ricambi nuovi.
GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it - Ampia disponibilità di componentistica varia per auto nazionali anni 1950-1970.
Jaguar & Aston - VR - Tel. 348 3527978 - info@jaguar-aston.com - Disponibilità ricambi, accessori e parti rare per Jaguar anni '48-'65 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin 1934-1959.
IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di paraurti, griglie, mascherine, modanature, profili, ghiera fari, coppe ruota, rasavetri, maniglie, lamierati, ecc... per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità componentistica varia di motore e carrozzeria per tutte le vetture Lancia d'epoca.
Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 57504126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini: ampia disponibilità di ricambi di ogni tipo.
NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 foto). Costruzione ricambi auto per Abarth 595 e 695, Giannini bicilindriche, Fiat 500 e derivate.
N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel. 347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Ampia disponibilità di ricambi originali o di riproduzione di alta qualità per Citroen 2cv, Dyane e Mehari. Parti meccaniche, carrozzeria, parti in gomma, rivestimenti, accessori, adesivi. Spedizione in tutta Italia.

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, ammortizzatori, Freni, frizioni auto, moto, 4 x 4, e tanto altro.
Paolo Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Gommini, supporti, mollette, cuffie, giunti, tubi freno, boccole, ecc... per tutte le Alfa Romeo dal 1950 in poi.
Paparello - TO - Tel. 011 8000149 Componentistica varia di meccanica e carrozzeria per auto Innocenti dal 1974 al 1996.
Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Fiat, Alfa, Lancia anni '50-'75: paraurti, mascherine, ghiera fari, profili, specchietti, maniglie porte, int/est, 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 accesso-

Il Lamierista di Trevisi

Restauratori Automobili d'Epoca

Prototipisti e battilastra - Restauratori esperti nelle fasi di lastratura e assemblaggio delle vostre automobili storiche e sportive - Produzione artigianale di ogni tipo di lamiera in alluminio, ferro e ottone - Costruzione a mano di qualsiasi paraurto con ramatura e cromatura.

Si eseguono lavorazioni solo su auto di una certa valenza collezionistica

Via Papa Giovanni XXIII, 3/E - 41100 Modena - Tel./Fax 059 254457 - cell. 347 7735011
trevisifabrizio@gmail.com - www.illamierista.it

ri per: Jeep dal 1942 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.
V8-TECH cell.3476770833 - www.vuototech.com - email info@vuototech.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.

17. 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.

nanni Tel. 348 8852994
Tel. 338 3096922
BOLOGNA RICAMBI

www.fiat500sport.com

FIAT 500 sport

Dal 1960 siamo specializzati nella produzione di ricambi e accessori sportivi e corsa per
**FIAT 500 D - F - L - R - 126, ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650**

PASTA PER RISCONTRO PRECISA® Blu di Prussia

Pasta per riscontro di colore intenso ed uniforme, ideale per localizzare le zone alte durante le lavorazioni di raschiatura o i punti di contatto tra le parti per raggiungere la precisione di assemblaggio (cuscinetti, valvole, ingranaggi, stampi ed altri componenti con stretta tolleranza). È usata facendo contattare la superficie di riferimento che è blu (data l'applicazione della PASTA PER RISCONTRO PRECISA®) e la superficie da controllare; le parti blu evidenziano le zone da raschiare.

- Non asciuga
- Non indurisce
- Il blu distribuito dura a lungo

La pasta per riscontro PRECISA® è disponibile anche nei colori GIALLO e ROSA.

Tel. 0163.51386 - 338.9333557
WWW.PRECISA-ITALY.COM

METALFLASH
RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE

SCROMATURA E NICHELATURA ELETTROLITICA, DECAPAGGIO NICHELATURA OPACA, RAMATURA, NICHEL LUCIDO E CROMO, PULITURA, LUCIDATURA E SABBIAIATURA DI QUALSIASI METALLO. RIPARAZIONE SERBATOI AMMCCATI, CROMATURA ZAMA.

Preventivi online: enniopesce74@gmail.com - Via E. Barone 11, 31030 - Dosson di casier (TV) - Tel.: 0422/633301 - cell.: 328 6744153

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

Felice Service

Via Circum. Esterna n°207 - 80019 Qualiano (NA) - tel. 081 818 60 67
342 9208769 (Whatsapp) - info@feliceservice.com
www.feliceservice.com

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

Prezzi senza confronto!!!

Quality Service

RIPARAZIONE E RESTAURI COMPLETI - REVISIONI CARBURATORI - SPEDIZIONI GIORNALIERE
SI RILASCIANO CERTIFICATI D'IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO

Chiamateci o scrivete per un preventivo

VISA MASTERCARD

18. CUSCINETTI

Cuscinetti d'Epoca - BO - Tel. 051 6259282 - 335 1439223 - www.oldbearings.com - info@oldbearings.com. Qualsiasi cuscinetto non più in produzione per auto d'epoca dal '20 al '70 (su mozzi ruote anteriori, posteriori, frizione, cambio, differenziale). Per Lancia-Fiat-Alfa Romeo.

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

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di cuscinetti di cassetta 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.

19. 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.

20. FRENI

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

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

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

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - 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.

MAGNETISTA PER HOBBY

CONSULENZA TECNICA GRATUITA

LUCIO PALLINI

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

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

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

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

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

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal '51, Revisione e vendita imp. frenanti auto sia tamburo che disco, tornitura tamburi, rettificata 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, Bla-

zer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Auto d'epoca italiana e straniera - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

21. 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, semi-assi, ecc... su misura o disegno.

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

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

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it - Ampia disponibilità di gruppi frizione completi e particolari per Fiat, Alfa e Lancia anni 1950-1970.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 33 19313 - mara@mara.it - www.mara.it. 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 straniera, appl.ni industriali, carrelli elevatori.

22. GUARNIZIONI MOTORE

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

Cerco. Trovo. Restauro.

Scelti per voi:

MARKET PLACE PORTOBELLOCAR CLASSIC CAR PARTS

TAVOLINO IN VETRO CON MOTORE FERRARI F355

CERCHI BORRANI FERRARI 275

www.portobellocar.com

Vendi i tuoi ricambi per auto d'epoca o cerca tra migliaia di annunci di altri appassionati.

CROMATURA BON RENATO s.n.c. di Corrado Bon & C.

Viale A. Cruto, 24 - 10090 Bruino (TO) - Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847
commerciale@cromaturabon.com - www.cromaturabon.com

RESTAURO CROMATURE DI AUTO E MOTO D'EPOCA

Pulitura, sabbatura, lucidatura, ramatura, nichelatura lucida/opaca, cromatura bianca, cromatura nera.

GMA

QUEST'ANNO A NATALE REGALA UN INTERNO NUOVO ALLA TUA JAGUAR

SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI CLASSICHE

TEL: 0382-525429 0382-523630 INFO@GMAJAG.NET WWW.GMAJAG.COM

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



Dinopoint

BERGAMO



Raduni ufficiali
www.dinoitalia.com

www.dinopoint.it
Vendita auto, visita il nostro sito

Marco - Telefono 392 2606546
info@dinopoint.it - marco@dinopoint.it

Ricambi originali e repliche

Specializzati in auto
con motore Dino V6



Carrozzeria / Banco dima



Banco prova motori



Tappezzeria



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.

23. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

Agenzia Aguggini Sas - MB - 02 / 96320107 - www.agugginisas.it. Pratiche e reimmatricolazioni, iscrizione Registri storici - Collaudi motorizzazione e CPA, valutazioni e perizie - Veicoli storici di origine sconosciuta, demoliti, radiati d'ufficio, di provenienza estera, senza documenti.
Agenzia Autosprint - CR - Tel. 0373 84850 - Fax 0373 252514 - www.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazioni e riscrizioni 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.

24. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1950.
Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 - ore serali e w.e. - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Ricambi elettrici per vetture dal '40 in poi di ogni tipo: motorini, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria sciolta.

Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2470358 - 335 665985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Vasta disponibilità di fari, fanalini e catarifrangenti per tutte le autovetture nazionali.
British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i particolari per restauro di Triumph, MG, Austin-Healey, Jaguar.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Fanalerie originali Carello, Altissimo, Elma, Siem per tutte le vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi, devioluci originali, galleggianti benzina Veglia e Jaeger, parti per revisioni dinamo e motorini avviamento originali, regolatori di tensione, cavi candele e candele accensione, minuterie impianto elettrico, pompe benzina elettriche ed elettroniche, solo ed esclusivamente per Alfa Romeo.

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

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

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

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Ampia 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 - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassaricambi.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 di

marchi quali: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione.

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

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

25. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

LABANTI&AMIANTI - BO - Tel. e fax : 051 753250 - www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it. Restaura, 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.

26. INGRANAGGI

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



Targhe Storiche Srl

Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)

Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



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

Lambretta Point

p.i.v.a. 01514810389

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

Una piccola selezione di novità ed articoli disponibili su ordinazione:

| | | |
|--|-----------------|----------|
| Messa in moto a stappo Lambretta E | -su richiesta | € 420,00 |
| Contakm completo con fusione e rinvio Lambretta D - LD 125cc. - C - LC | | € 200,00 |
| Fregi cromati cofani Lambretta LD tutte le versioni | | € 60,00 |
| Sella anteriore in pelle completa Lambretta A(m) prima serie | -su richiesta | € 240,00 |
| Contakm rettangolare Lambretta LD '57 | | € 50,00 |
| Portaruota meccanismo scorrevole Lambretta LD '57 nichelato | € 80,00 cromato | € 110,00 |
| Sella completa bicolore Lambretta J50cc. Special | -su richiesta | € 200,00 |
| Portaruota Lambretta TV prima serie | -su richiesta | € 70,00 |
| Pedane passeggero Lambretta A - B complete con gomma | -su richiesta | € 130,00 |
| Sella lunga completa Lambretta TV prima serie | -su richiesta | € 280,00 |

www.lambrettapoint.com

Via degli Olivetani, 36 - 44124 - Ferrara tel./fax 0532 62814 E-mail: info@lambrettapoint.com

27. INTERNI AUTO

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

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

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606. Disponibilità di tappeti e guarnizioni sia in gomma che in velluto.

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

Classica by Olmi - PT - tel/fax 057 3544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Restauro e rifacimento di interni per auto storiche italiane ed estere, rifacimento di selleria, sotto cielo, pavimentazione in moquette

di lana (150 colori disponibili), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali omologabili ASI, originali per vetture italiane e estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in Italy per le medesime.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com.

Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle, tessuto, similpelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

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, semplici rigide e elastiche conformi all'originale e norma a.S.I. anche con montaggio delle nostre selle 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 - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Disponibilita' di panneleria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

Lucio Paolini Tappezzeria Auto - AN Tel. 071 66616 - Fax 071 7960098 - info@lucioapaolini.it - www.lucioapaolini.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 volantini 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.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

28. KIT DI ELABORAZIONE

NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 foto online). Produttori di kit di elaborazione per Fiat 500, Fiat 126, Fiat Giardiniera.

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.

29. LAMIERATI

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

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo di lamierata, 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 disponibilita' 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 autovetture 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 - Reperibilita' di tutto il materiale Ferrari.

Dragoni - MI - Tel. 338 9369456. Disponibilita' di parti di carrozzeria e accessoriistica per vettura Alfa Romeo dal '56 al '72.

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

Ricambi Alfa Romeo '56/'80

Motori vari, meccaniche, carburatori, strumenti, spinterogeni, paraurti, filtri aria, volanti + materiale vario.

Per informazioni: 338 9369456

RESTAURO E COMPRAVENDITA AUTO D' EPOCA

AUTOVIGANO
CONCESSIONARIA MULTIMARCA

AUTOFFICINA - CENTRO REVISIONE
AUTO - MOTO - FURGONI - TRICICLI - QUADRICICLI

Vigano di Gaggiano (MI)
cell.: 320 0227150

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

PORSCHE AT1, restauro totale. FIAT 500N, 1959, PERFETTA. HONDA VALKIRIA restauro totale.

autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com

AUTOSHOES

Il kit Autoshoes è stato progettato per evitare la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici quando l'auto deve rimanere in garage per un lungo periodo, salvandoli dalla deformazione grazie alla distribuzione del peso dell'auto su un'area d'appoggio maggiore. È un prodotto elegante, sicuro, economico e facile da utilizzare: basta salire con la vettura sulle pedane. Autoshoes è adatto ad autovetture, camper e roulotte.

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

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



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/moto/sport/furioserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito.
F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 - 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500 - 600 - 850 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - A112 - Alfa - Lancia - Autobianchi - ecc. Ricambi di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vettura stradale che da competizione.

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di lamierati per molti modelli Fiat 500, 600, 850, 124, 125, 128, A112, Prinz, etc.... Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960 - 1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.
GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it - Ampia 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 ogni tipo di lamierati per molti modelli Jaguar dal '48 all'86.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpaso@gmail.com - sito: 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 - 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.

30. 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). Magneti a doppia acc. per motori spinti. Magnetista per hobby, consulenza gratuita.

31. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

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

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

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

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

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualimotom.com - lupe-rini@manualiuto.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi delle parti di ricambio, manuali d'officina per auto e moto, riviste, foto, deplianti.

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 - nelledaddio@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.

32. MARMITTE COLLETTORI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Marmitta Abarth nuove anni 60-70-80 per Alfa Romeo GT - BMW- Fiat 125 - Mini 850 - Mercedes 230GE - 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 marmitta 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 marmite in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

33. 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.

34. 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.

35. 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.

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

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponibilità di varie parti meccaniche per Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi.

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - P.IVA: 03581560830. Ampia disponibilità di motori nazionali sportivi anni '60/'70: Alfa Romeo GTA; Alfa Romeo GT 1300, 1600, 1750, 2000; 695 e 850 Abarth; altri eventualmente con sua richiesta.

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



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

**SOSPENSIONI
CENTRO FRENI
COMPONENTISTICA
(anche su misura)**



**RICAMBI TRIUMPH SPITFIRE
TRIUMPH TR2 - TR3 - TR4 - TR5 - TR6**



E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-525429 0382-523630 INFO@GMAJAG.NET WWW.GMAJAG.COM



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

PERMANON

Nanotecnologia al silicio per la cura della vettura/macchina.

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



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

Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272. Disponibilità di vari ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto. Si effettuano anche restauri integrali.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO - Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Si effettuano restauri integrali e messa a punto di tutta la meccanica di ogni vettura, disponibilità di ricambi per auto inglesi, Porsche 356 e 911, Alfa Romeo dal 1950 al 1970.

Autofficina Aldo Tel. / Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque auto classica e sportiva. Siamo specializzati nei marchi Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

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

Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358. Revisioniamo avantreni e sospensioni per vetture Fiat Topolino A - B - C, si effettuano inoltre revisioni cambi e differenziali - Informazioni e documentazioni alla revisione meccanica di Fiat Topolino, preventivi per qualsiasi genere di riparazione e consigli

a "nuovi utenti" o "fai da te" di dette vetture, disponiamo anche di un vasto assortimento di cuscinetti adattabili a Topolino A - B - C e derivate.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - 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 - casarinrolando@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti elencate, 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 - ciffspinardi@gmail.com. Effettuiamo la revisione di motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76-Land Rover.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Fornitura ricambi originali, motori completi o parti, cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di 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.

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

Epoca Car - VE - & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Disponiamo di oltre 400 motori completi ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica di marche nazionali ed estere dal 1930 al 1970.

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

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa Romeo, Autobianchi 112 Abarth, Fiat 850, 500, 600, 1.100, Ritmo, 130 Abarth TC.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Tutti i ricambi di motore in pronta consegna per tutti i modelli Jaguar.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Lancia d'epoca.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

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

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

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

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

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

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '40 - '75 dispongo di: Motori completi, blocchi motore, testate, alberi a cammes, alberi motore, bielle e bronzine, coppe olio, coperchi valvole, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali.

GIORDANO NICOLA

Presenti a TORINO - AUTOMOTORETRO' dal 10 al 13 FEBBRAIO 2022

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



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

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

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



Autosprint • Agenzia Autosprint

SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
JAGUAR - MG - TRIUMPH - MINI
AUSTIN HEALEY - ROLLS ROYCE



COMPONENTI MOTORE
E ACCENSIONE



CARBURATORI E
KIT REVISIONE



COMPONENTI IMPIANTI
FRENANTI



FANALERIA E
PARTI DI CARROZZERIA

E MOLTO ALTRO...

TEL: 0382-525429 0382-523630 INFO@GMAJAG.NET WWW.GMAJAG.COM



**PASSIONE
500**

tel. 011-4375661 | mail: info@passione500.it

Strada Comunale di Bertolla nr. 152 - TORINO

"Specialisti in ricambi & accessori Fiat 500"



visita il nostro negozio online www.passione500.it

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Componenti di meccanica e motore per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

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

36. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Fano di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com reservation@museolamborghini.com Orari di apertura: dal lunedì al venerdì: 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob. (+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.

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

37. 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, non più modelli nuovi.

38. 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 gommmini per tutte le auto d'epoca - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.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. Disponiamo di un'ampia varietà di guarnizioni e tappeti in gomma per tutte le marche e modelli di autovetture d'epoca. Possibilità di effettuare ricostruzioni anche su campione.

MR VALVOLE

Costruzione di ogni tipo di valvole, su disegno o campione, per vari modelli di auto e moto classiche, sportive e speciali.



Via Roma 81/1, 10060 Roletto (TO)
Tel. 0121 542987

Cell e Whats App: 334 6705986

info@f-matino.eu

39. 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.

Borghie Pneumatici - FE - Tel. 0532 773251 - Fax 0532 774095 - www.borghiepneumatici@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 colle-

zione MICHELIN - Rivenditori autorizzati PIRELLI - AVON - FIRESTONE - BF GOODRICH - WAYMASTER - EXCELSIOR - DUNLOP - BLOCKLEY, consulenza specializzata su pneumatici da vettura dal 1900 agli anni 2000.

ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www.italianclassictire.com - italianclassictire@gmail.com - Tel. 334 7532806 anche whatsapp! Pneumatici di qualità per moto d'epoca, profili originali rigato, scolpito e CORD, prodotti omologati. I 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 - mussogomme@tiscalinet.it. Ampia disponibilità pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel. 347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per modelli Citroen. Si effettuano spedizioni in tutta Italia.

AIRCOOLED



PORSCHE 356

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA

pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL

39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44

T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386

PLANK@AIRCOOLED.IT

WWW.AIRCOOLED.IT

RICAMBI ORIGINALI
e RIPRODOTTI
di alta qualità per
VOLKSWAGEN



Maggiolino
GARAGE



CONSULENZA
RESTAURI
MOTORI DI
ROTAZIONE

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

Elettrauto Franco Srl di FRANCO RODIGHIERO Elettrauto d'altri tempi

36015 SCHIO (VI) - VIA DELLA POTARA, 41 - TEL. OFF. (0445) 526460 - FAX 530052



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



RESTAURO-CARBURATORI



WEBER
SOLEX
DELLORTO
SU
STROMBERG
ZENITH



WWW.CARBURATORIGERMANI.COM

Via Papini 9/A - 43036 Fidenza (PR) tel. 0524 525616 - cell. 335 662130

40. PRODOTTI SPECIALI

PRECISA - VC - tel. 0163 51386 - www.precisa-italy.com - info@precisa-italy.com
- Produzione PASTA PER RISCANTRO PRECISA (BLU DI PRUSSIA) di colore intenso ed uniforme ideale per localizzare le zone alte durante le lavorazioni di raschiatura o i punti di contatto tra le parti per raggiungere la precisione di assemblaggio (ingranaggi, stampi, cuscinetti, valvole, ecc.) Non asciuga, non indurisce, il colore dura a lungo.
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.

41. RADIATORI

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - 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 - www.masoliniradiatori.com - 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.

42. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc..... in vera radica di noce, maple, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc..... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

43. 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 telai-stica di Bianchi Aquilotto (tutti i modelli) e Garelli Mosquito, e relativi ricambi.

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

Autofaccina 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.

Autofaccina 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.
Autofaccina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it. Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzati Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923.

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

Autofaccina 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).

Autofaccina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauro integrale della meccanica

di autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Siamo specializzati in auto inglesi.
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, massima cura nei minimi particolari facendo sempre vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauriamo automobili d'epoca dagli anni '50-'60. Specializzato nei modelli Mercedes 190 SL.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauro delle parabole dei fari di qualunque autovettura e motociclo con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; si ottiene una resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clffspinardi@gmail.com. Restauro totale di veicoli militari in genere, specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

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

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, inoltre trattamenti anticorrosivi.

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

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Specialisti nel restauro di vetture marca Citroen e modelli vari quali DS, Tracoin 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.





PAOLINI LUCIO E SIMONE & C.

TAPPEZZERIE PER AUTO E NAUTICA

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



R.C. snc di Renato Cicia & C.

- Pannelloria
- Braccioli
- Cielo
- Capotes
- Moquette

R

- TAPPEZZERIA AUTO
- RESTAURO AUTO D'EPOCA
- INTERNI AUTO IN PELLE

"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

via delle industrie, 10 - 31010 Onè di Fonte (TV) - Tel. e Fax 0423 949614
pec: ro-ciciasnc@legalmail.it - info@ro-cicia.com - www.ro-cicia.com

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, FAROBASSO 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

LABANTI&AMANTI



**Restauro carburatori
di tutte le marche**

**Restauro meccanica di
auto classiche, sportive e speciali**

**Esperienza di mezzo secolo
su veicoli da pista e rally**

Via Rigosa 4 - 40069 Zola predosa (BO) Tel. e fax : 051 753250
www.labantieamanti.it - info@labantieamanti.it

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 - Quattrostrate - Cascina Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauri.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito per ulteriori informazioni.

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

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. Si effettua il restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; inoltre siamo 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@menegattocar-service.com - www.menegattocar-service.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 molteplici servizi 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.

NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 foto). Specialisti in Abarth 595 e 695, Giannini bicilindriche, Fiat 500 e derivate.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - &0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuani Enrico.com info@vertuani Enrico.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.

44. 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.

45. RIVISTE, LIBRI

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro.balestra@interfree.it. Disponibili molte riviste

Negra 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

www.casadelcontachilometri.it

Casa del
contachilometri
di Giuseppe Pedota



- Riparazione e restauro strumenti per Auto, Moto e Nautica
- Cruscotti Fiat 500-600-1000
- Tripmaster per Rally auto storiche

Via Parmeggiani, 2/2 40131 Bologna
Tel. 051 521140 - 552274 - contatto@casadelcontachilometri.it

AUTORICAMBI SASSI



AMPIA DISPONIBILITÀ DI
coppe ruota, paraurti, maniglie, lamierati, mascherine, fanaleria,
volanti, modanature, fregi e stemmi e altra componentistica
di carrozzeria per auto nazionali dal 1940 al 1980.
Riproduzione di paraurti su disegno o campione.

Via Maddalene 15/17 - 10154 - Torino - Tel. 011 2470358 - Fax 011 2410966 - Cell 335 6655985
www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com

Metodo Tradizionale
Altissima Professionalità

GALVANICA PARTENOPEA

Restauromature di auto e moto d'epoca con riporto di rame a spessore

PRESENTI A TORINO 10 - 13 FEBB

Via Agrigento, 4 - 80025 - Casandrino (NA) - Tel. Fax: 081 737 23 25

www.galvanicapartenopea.com
info@galvanicapartenopea.com

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 - amerigorico@libero.it. Comprando riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori. **Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualiauto.com - luperini@manualiauto.com.** Collezioni complete e non di varie testate riviste quali: QuattroRuote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana. **Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com.** Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per autovetture, moto e 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 - 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 Mercedes Benz.

46. SALDATURE

Cofer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - La nostra ditta si occupa di saldature di tutti i generi: alluminio; magnesio; argenteo; ghisa; ottone; rame; titanio; acciaio inox; acciaio molibdeno; saldature dolci; saldature basiche, saldature di raccorderie, saldature a tig su tutti i tipi di materiali; saldature a ossigeno, elettrodi, filo continuo e altro.

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



**Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL**

Trapianto Brambilla

dal 1960

**SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE**

www.virginio Brambilla.it
info@virginio Brambilla.it

Negra 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



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

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

F.lli DEMINICI

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

www.deminici.it



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

Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.

MERCE PRONTA CONSEGNA EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO.

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste



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

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/o alluminio con relativa rettificatura, finitura a pezzi. Inoltre siamo in grado di eseguire la revisione completa di tutto il motore.

riali originali e realizzazione conforme all'originale, inoltre possibilità di ricreare scritte verniciate e ricamate.
SAMUELE - AR - 347 0822722 - www.breizsamuele.com. Ampia disponibilità di rivestimenti, anche su misura, per selle di motocicli nazionali.

47. 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.

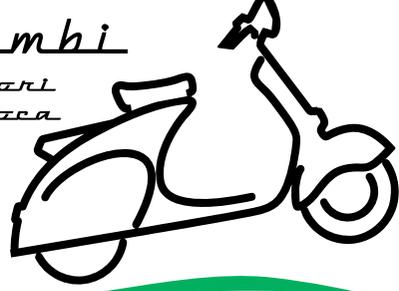
49. SELLERIA, TESSUTI
Autotappezzeria Cassina e Milesi snc -BG-Tel./fax 035300089 www.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.it. Equipe molto esperta e competente per rifacimento e riparazione di interni per auto storiche con materiali: tessuti, moquette, tela capote, vipla, skai etc... conformi all'omologazione ASI. Consulenza per vetture PORSCHE. Realizzazioni d'interni per auto attuali.
BYMONT di Luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di autovetture 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.

48. 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 mate-

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 Auto-shoes 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, Tracton 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, Ballila, 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. Disponiamo di tessuti originali per tutti i tipi di autovetture d'epoca dalla mitica Fiat 500 alla Topolino, Alfa Romeo, Ballila, 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@lucioapaolini.it - www.lucioapaolini.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, nei materiali originali: 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.

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

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 - Jeep MB - CJ2A - CJ3B
• Veicoli militari e moto, ex esercito italiano

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

1968 50th Anniversary 2018



WaterM

Sverniciatura e trattamenti ad acqua alta pressione

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

C.Da Passatempo n. 29/C 62010 Montefano (MC) - Marche IT - Sverniciatura e pulizia tramite ACQUA ad altissima pressione di qualsiasi superficie metallica, come ferro, alluminio, rame, bronzo, ecc... in modo completamente ecologico. Possibilità di ritiro e consegna del mezzo.



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

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

MADE IN ITALY

VISITA IL SITO PER ALTRI RICAMBI
cell: +39 347 0822722 - info@brezzisamuele.com
P.IVA 01901310914 - C.F. BRZSM72R28A390C

50. 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; resina luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

51. SITI INTERNET

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

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

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

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

www.lambrettapoint.com. Disponiamo di una vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Forniamo consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

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

www.portobellocar.com. È un sito dedicato al mondo del restauro delle automobili d'epoca dove nell'area Market Place si potranno mettere in vendita parti di ricambio ed in Rubrica trovare i professionisti specializzati nelle varie attività di restauro.

52. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

Casa del Contachilometri - BO - Tel. 051 552274 - Tel./Fax 051 521140 - contatto@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 disponibilità di articoli a magazzino.

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

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500-600 -850-124-125-126-127-128-A12-Alfa-Lancia - Autobianchi, ecc... di meccanica, elettrici, car-

rozzeria, 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.

53. TRASPORTI

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

54. 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.

55. VALVOLE

MR VALVOLE di Martino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - FAX 0121 542993 -

What's app: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@matino.eu - dessy@matino.eu. Costruzione di ogni tipo di valvole, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportive e speciali.

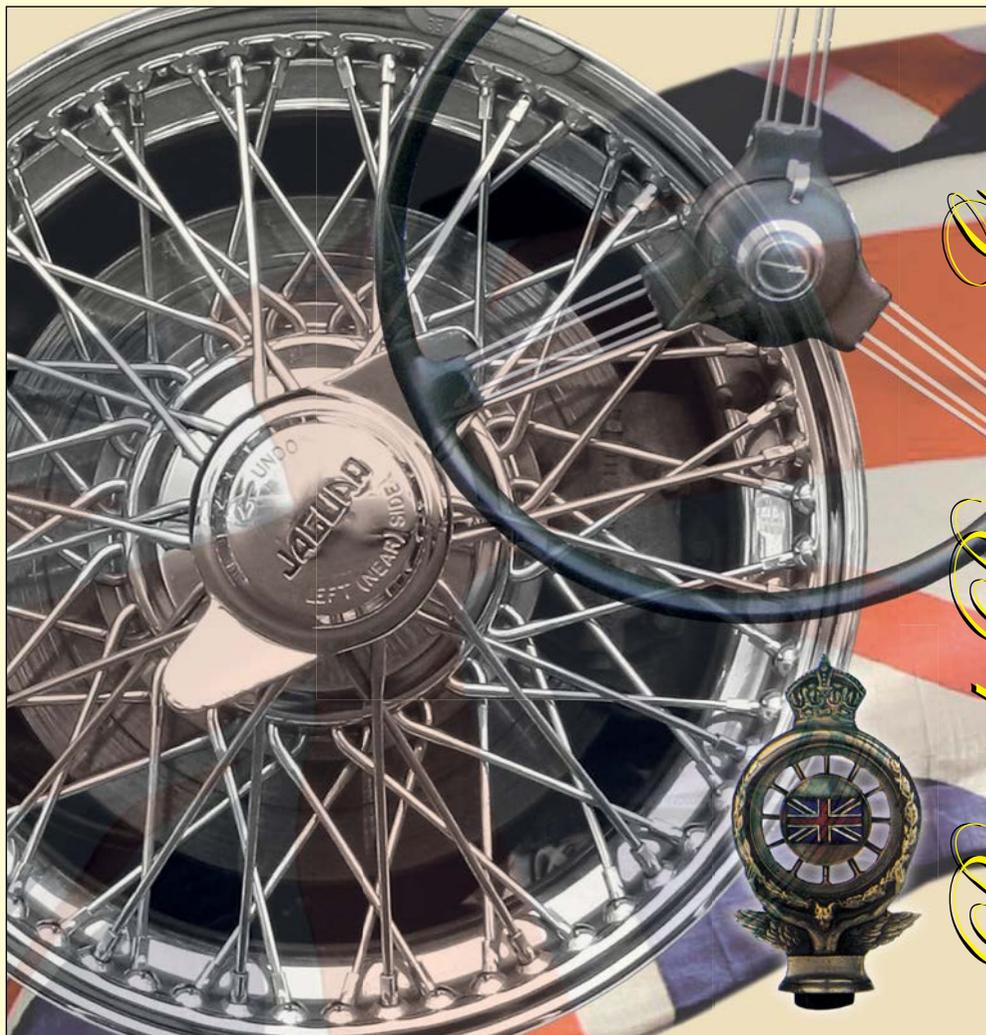
56. VOLANTI

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

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

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

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Creazione, ricostruzione, rifinitura, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualunque auto classica, sportiva e speciale.



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 - brgmoss@libero.it

Classics

SILVAUTO

SILVAUTO S.p.A. - VIA ROMA 200
24064 GRUMELLO DEL MONTE (BG)

Tel. 035/830800 (R.A.)

www.silvauto.it - e-mail: info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - CAPITALE SOCIALE: € 6.000.000,00 I.V.

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORI AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

SOLO DAI NUMERI 1 DEL SETTORE TUTTA LA PIÙ AMPIA DISPONIBILITÀ



PARI AL NUOVO

ALFA ROMEO 4C COUPE 1.750 cc TBI 240 CV, 06/2015, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE ALFA ROMEO COMPLETA DI LIBRETTO GARANZIA E SERVIZI REGOLARMENTE TIMBRATO CON TAGLIANDI ESEGUITI IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO.

SOLAMENTE 18.918 KM
€ 74.500



PERFETTA

ALFA ROMEO 4C COUPE 1.750CC TBI 240 CV, 06/2015, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE ALFA ROMEO COMPLETA DI LIBRETTO GARANZIA E SERVIZI REGOLARMENTE TIMBRATO CON TAGLIANDI ESEGUITI REGOLARMENTE IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO.

SOLAMENTE 8.155KM
€ 77.500



INSTANT CLASSIC

RARISSIMA

ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE 450 CV, 06/2008, TARGHE (DR82...) - esemplare 149 di 500 - unico proprietario - SOLAMENTE 9.953 KM. DISPONIBILE LIBRETTO GARANZIA E SERVIZI REGOLARMENTE TIMBRATO CON TAGLIANDO ESEGUITO IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO

VETTURA IN PERFETTE E MANIACALI CONDIZIONI - RARISSIMA TRATTATIVA RISERVATA



RARA

SUPERPREZZO

ALFA ROMEO 75 TURBO EVOLUZIONE, 05/1987, NUMERO 57 DEI SOLI 500 ESEMPLARI PRODOTTI - ECCELSE CONDIZIONI - ISCRITTA C.S.A.I. - VETTURA RARISSIMA - UNICA NEL SUO GENERE PER PRODUZIONE.

DISPONIBILI DOPPIE CHIAVI ORIGINALI ALFA ROMEO DELL'EPOCA
€ 59.500



SUPERCONDIZIONI

ALFA ROMEO ALFETTA 1800CC 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO, 05/1973, Targhe (BG 32...) e documenti originali dell'epoca, AUTOVETTURA STORICA IN PERFETTE CONDIZIONI, DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE E RETE ASSISTENZIALE ALFA ROMEO, MANIACALE.

CONDIZIONI DA CONCORSO
€ 24.800



CONSERVATA

ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 L TIPO 116.55 C, 01/1979, targhe (MI 65...) originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA - ARIA CONDIZIONATA - SUPERPREZZO

€ 16.800



SUPERPREZZO

ALFA ROMEO GIULIA 1300 TI TIPO 105.39, 07/1969, Targhe (VR 22...) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA.

DISPONIBILE CERTIFICATO REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO ATTESTANTE L'ORIGINALITÀ E LA PRODUZIONE DELLA VETTURA

€ 16.500



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



SUPERCONSERVATO

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



SICURA RIVALUTAZIONE

ALFA ROMEO SPIDER 916 2.0I 16V TWIN SPARK 1970CC 110KW/150 CV, 07/1995, DOPPIE CHIAVI ORIGINALI ALFA ROMEO CON TESSERA CODICE CHIAVI VETTURA PERFETTAMENTE FUNZIONANTE.

PERFETTA IN OGNI SUA PARTE, INURTATA, LAMIERATI INTONSI

€ 12.500



RARISSIMA

AUTOBIANCHI A112 ABARTH 58 HP 1^SERIE, 11/1972, Targhe (TO Z 9...) originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI, INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI DI ORIGINALITÀ - ECCELSA RARISSIMA - RESTAURO MANIACALE

€ 27.500



SUPERCONDIZIONI

AUTOBIANCHI A 112 ABARTH 70HP MAQUILLAGE 1982,05/1982, Targhe (FE 32...) originali dell'epoca.

DISPONIBILE LIBRETTO ASSISTENZA E TAGLIANDI CON TESSERA DI GARANZIA ORIGINALE DELL'EPOCA, ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE E DI ASSISTENZA 1979 E LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE

€ 15.500



RARA

SUPERPREZZO

BMW 320i (E30) BAUR TC TOPCABRIOLET, 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



SUPERPREZZO

SUPERCONDIZIONI

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

VETTURA DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA

€ 47.500



SUPERTAGLIANDATA

RARISSIMA

FERRARI 512 BB I, 11/1982, targhe (FI D2...) e documenti originali dell'epoca - restauro altamente professionale eseguito da artigiani esperti in vetture Ferrari. DISPONIBILE CARPETTA FERRARI ORIGINALE COMPLETA DI TESSERA DI GARANZIA E PIANO DI MANUT. CON TESSERA TAGLIANDI ESEGUITI E TIMBRATI (ULTIMO COMPLETO GIUGNO 2018)

€ 265.000



SUPERTAGLIANDATA

FERRARI F12 Berlinetta 6.3 V12 DCT 736 CV, 02/2016, la F12 unisce al carattere da sportiva pura (estremo nella potenza e nel comportamento stradale) con schema classico, un corpo da gran turismo. SOLAMENTE 6.153 KM - ULTIMO TAGLIANDO ESEGUITO IN FERRARI PRESSO INECO SPA DI VERONA, DISPONIBILE CARPETTA COMPLETA ORIGINALE FERRARI

€ 235.000



RARISSIMA

MANIACALE

FIAT 508 S BALILLA BERLINETTA 1000 MIGLIA AERODINAMICA, 1935, motore di primo equipaggiamento riportato dal primo estratto cronologico che ne attesta l'origine, ancora corrispondente alla produzione da nuova - iscrivibile 1000 miglia - immatricolata nel luglio 1936. OMOLOGAZIONE ASI N° 0626 DEL 16-06-1973 ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITÀ

€ 295.000



CONDIZIONI MANIACALI

FIAT 2300 BERLINA LUSO CAMBIO AUTOMATICO TIPO 114 B - 03/1963, Targhe (IM 38...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

VETTURA MOLTO RARA IN QUESTA CONFIGURAZIONE - SICURA RIVALUTAZIONE

€ 19.900



SUPERPREZZO

FIAT 600 633cc (TIPO 100) PORTE CONTROVENTO, 10/1958, Targhe (PD 06...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA

€ 8.800



SUPERCONDIZIONI

SUPERPREZZO

FIAT 1100 SPECIALE 103 G 52CV, 02/1962, Targhe (VC 06...) e doc. originali dell'epoca.

DISPONIBILE FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULATO A VALORE STORICO, DISPONIBILE LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE - VETTURA REGOLARMENTE MANUTENTATA

€ 9.500



SUPERPREZZO

FIAT 500 F (110 F) 8 BULLONI, Targhe (PG 08...) e documenti dell'epoca - RARISSIMA VERSIONE PRODOTTA PER SOLI 10 MESI.

CONDIZIONI MANIACALI DA CONCORSO INTROVABILE

€ 9.900



SUPERPREZZO

FIAT 500 F "REPLICA ABARTH 595", 02/1975, Targhe (BS 47...) e documenti originali dell'epoca - IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE PER VERI INTENDITORI DEL MARCHIO.

FIAT 500 F "REPLICA ABARTH 595" - RIPRODUZIONE SU BASE FIAT 500 - DA VEDERE E PROVARE - SUPERPREZZO

€ 11.500



ECCELSA

RARISSIMA

FIAT UNO TURBO i.e. 1^SERIE 3 PORTE, 10/1989, TARGHE (PV 71...) ORIGINALI DELL'EPOCA - VETTURA CONSERVATA - INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI DI ORIGINALITÀ.

ECCELSA - RARISSIMA

€ 18.500



ECCELSA

RARISSIMA

FIAT MAESTRI 500 A BERLINETTA, 08/1949, Targhe (TO 97...) e documenti originali dell'epoca - ISCRIVIBILE 1000 MIGLIA E A TUTTE LE MANIFESTAZIONI PIU' IMPORTANTI AL MONDO.

ISCRITTA ASI E FIVA CON DOCUMENTO D'IDENTITÀ - ISCRITTA E OMOLOGATA AL REGISTRO FIAT ITALIANO - VETTURA RARISSIMA UNO DEI SOLI TRE ESEMPLARI RIMASTI

€ 125.000

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO 08:00 - 22:00 - DOMENICA SU APPUNTAMENTO

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

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



SILVAUTO S.P.A. SARA' PRESENTE ALLE PROSSIME FIERE PIU' IMPORTANTI IN EUROPA

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

AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO

SICURA RIVALUTAZIONE



FIAT BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1ª SERIE, 03/1998, Targhe (AP 17...) e documenti originali dell'epoca.
DISPONIBILE BOOK COMPLETO ORIGINALE FIAT CONTENENTE: LIBRETTO USO E MANUTENZIONE, LIBRETTO FIAT SERVICE E ASSISTENZA RARISSIMO COLORE ROSSO CORSA COD. 168
€ 7.500

CONDIZIONI MANIACALI



JAGUAR MK II 3.8 + OVERDRIVE - ALLESTIMENTO "HEADENGINE STRAIGHTPORT", 01/1961, ISCRITTA ASI - CRUSCOTTO IN RADICA DI NOCE PERFETTO COME NUOVO - INTERNI INTONSI CONSERVATI.
DA VEDERE E PROVARE
€ 39.500

RESTAURO SUPERSTEL LATO



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA CON HARD TOP "FONTANA", 04/1955.
RESTAURO DI LATTONERIA, LAMIERATI, VERNICIATURA E MONTAGGIO ESEGUITO PRESSO LA CARROZZERIA "NOVA RINASCENTE" DI COGNOLATO DINO E C. SNC DI VIGONZA (PD) CON AMPIA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E DOCUMENTAZIONE FISCALE ATTESTANTE I LAVORI SVOLTI
TRATTATIVA RISERVATA
€ 330.000

RARISSIMA **ECCELSA**



LANCIA FLAMINIA 2.5 3C SPORT ZAGATO TIPO 824.13, 08/1962, iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica - vettura restaurata totalmente di lattoneria, carrozzeria, da artigiani altamente specializzati in vetture Lancia.
RARISSIMA DI ELEVATO PRESTIGIO, PRODOTTE SOLAMENTE 152 UNITA' - CONDIZIONI SUPERLATIVE PROPORZIONALI ALLA RARITA' DEL MODELLO
€ 330.000

SUPERCONSERVATA



LANCIA FULVIA COUPE' 3 MONTECARLO TIPO 818.630, 11/1973, Targhe (LE 18...) e documenti originali dell'epoca.
DISPONIBILE CERTIFICATO DI ORIGINE LANCIA CLASSICHE E ULTERIORE CERTIFICATO RILASCIATO DAL CENTRO STORICO FIAT ATTESTANTI L'ORIGINALITA' E LA PRODUZIONE DELLA VETTURA
€ 24.500

SUPER RESTAURO **SUPERPREZZO**



LANCIA FULVIA 1.3 S COUPE' SPORT ZAGATO, 01/1969, Avorio Santa Anita, RARISSIMO ED IMPORTANTE ESEMPLARE.
PRIMA SERIE COLOR AVORIO SANTA ANITA SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO COLLEZIONISTICO
€ 32.500

SUPERCONDIZIONI **SUPERPREZZO**



LANCIA 2000 BERLINA I.E. TIPO 820.416 - 07/1973, TARGHE (VC 23...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.
ISCRITTA E OMOLOGATA AL REGISTRO STORICO LANCIA - MECCANICA TOTALMENTE REVISIONATA - PRONTA ALL'USO
€ 11.000

RESTAURO MANIACALE



MASERATI BORA 4900, 01/1974, Telaio AM11749584 - Motore AM107/11/49 584 - PERLA DEL DESIGNER GIORGETTO GIUGIARO.
PRIMA MASERATI STRADALE PRODOTTA CON SOSPENSIONI INDIPENDENTI: DEFINITA "AVVENIRISTICA INTERPRETAZIONE DI SPORTIVITA' ED ELEGANZA" DALLE PRINCIPALI RIVISTE DI SETTORE
€ 199.000

CONSERVATA



MERCEDES-BENZ 280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE M.B. IN PLASTICA TRASPARENTE COMPLETA DI LIBRETTO TAGLIANDI CON TIMBRI TAGLIANDI ESEGUITI A SCADENZA REGOLARE IN RETE UFFICIALE FINO A 172.929 KM, LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE.
€ 9.000

ECCELSE CONDIZIONI



MERCEDES BENZ 300 SL 24V R129 CON HARD TOP - 12/1992, iscritta ASI, disponibile carpetta originale mercedes benz con libretto tagliandi regolarmente timbrato in rete ufficiale mercedes, libretto uso e manutenzione e disponibile libretto rete assistenza Mercedes Benz europa service dell'epoca.
€ 18.900

YOUNGTIMER **SUPER OCCASIONE**



MG ROVER MG F 1.8i 1ª SERIE, SOLO 57.767 KM, Targhe e documenti originali.
DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE MG ROVER COMPLETA E CON LIBRETTO TAGLIANDI REGOLARMENTE TIMBRATO CON SCADENZA REGOLARE
€ 9.900

SUPERPREZZO



NSU PRINZ 4 L 598CC, 01/1970, TARGHE (CT 22...) e documenti originali dell'epoca - DISPONIBILE FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULLATO A VALORE STORICO.
LA VETTURA DELLA SUA CATEGORIA ASSOLUTAMENTE PIU' AFFIDABILE E SPAZIOSA DELL'EPOCA - LA MITICA "VASCA DA BAGNO"
€ 7.500

SUPERCONDIZIONI



PORSCHE 911 930 TURBO, 07/1984, CAMBIO MANUALE 4 MARCE - TETTO APRIBILE ELETT. - (559) Aria cond., Alzacristalli elett., Autoradio con antenna al parafrangente ant. dx, Cerchi a canale Fuchs neri con coprimozzo nero marchiato Porsche.
VETTURA IN PERFETTE CONDIZIONI QUALSIASI PROVA - DA VETRINA
€ 105.000

INSTANT CLASSIC **ECCELSA**



PORSCHE 911 991 3.4 350 CV PDK TARGA 4, 01/2015, vettura in perfette condizioni, qualsiasi prova, da vetrina, italiana da sempre.
DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE PORSCHE COMPLETA DI TUTTI I BOOK E LIBRETTO GARANZIA E MANUT. CON TAGLIANDI ESEGUITI IN CONCESSIONARIA UFFICIALE PORSCHE - SOLAMENTE 29.616 KM
€ 118.900

PARI AL NUOVO **YOUNGTIMER**



PORSCHE 964 911 SPEEDSTER, 01/1994, iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica etichetta a libretto indicante vettura di interesse storico e collezionistico.
DISPONIBILE SCHEDA CARATTERISTICHE TECNICHE RILASCIATA DA PORSCHE ITALIA SPA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' E LA PRODUZIONE DELLA VETTURA - MPH 25.447 - KM. 40.953
€ 210.000

SUPERCONDIZIONI **RARA**



PORSCHE 911 L COUPE' SPORTOMATIC, 08/1968, targhe (Roma K...) originali dell'epoca, vettura eccelsamente conservata, italiana da sempre.
OMOLOGATA ASI TARGA ORO - PRODOTTA IN SOLO 499 ESEMPLARI - DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA PORSCHE ITALIA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA
€ 140.000

YOUNGTIMER **SUPER OCCASIONE**



PORSCHE 944 TURBO S 250 CV 2+2, 12/1987, DISPONIBILE CERTIFICATO PORSCHE ITALIA SPA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' E LA PRODUZIONE DELLA VETTURA.
RARISSIMA VERSIONE TURBO S CON ADESIVO "TURBO" AL PARAFANGO ANTERIORE DESTRO
€ 34.900

SUPERCONDIZIONI **SUPERPREZZO**



PORSCHE 924 XK 125 CV 2+2, 06/1979, ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA' IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE, DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTA, MA ACQUISTABILE ANCORA A CIFRE CONTENUTE.
€ 14.900

SICURA RIVALUTAZIONE



RENAULT 5 GT TURBO 1ªSERIE, 04/1986, TARGHE (LI 37...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.
ISCRITTA ASI - DISPONIBILE LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE - VETTURA REGOLARMENTE MANUTENZIONATA
€ 16.500

SUPERPREZZO **SUPERCONDIZIONI**



ROVER MINI COOPER MK6 1.3 CAT (XN), 06/1993, Targhe (MI 04A...) e documenti originali dell'epoca.
ISCRITTA ASI - VETTURA CONSERVATA MANIACALMENTE - DA VEDERE E PROVARE DIVERTIMENTO ALLA GUIDA ASSICURATO
€ 11.500

RARA **SUPERPREZZO**



ROVER MINI MK6 BRITISH OPEN CLASSIC, 03/1993, Targhe (AL 74...) e documenti originali dell'epoca, VERSIONE CON TETTO APRIBILE AD AZIONAMENTO ELETTRICO IN TELA.
DISPONIBILE LIBRETTO DI INFORMAZIONE PER L'UTENTE E SERVICE RECORD (TAGLIANDI) CON TAGLIANDI ESEGUITI E TIMBRATI IN RETE UFFICIALE ROVER
€ 12.500

INTROVABILE



STEYR PUCH 500 D - TETTO RIGIDO, 02/1963, VERSIONE AUSTRIACA DELL'ITALIANISSIMA FIAT NUOVA 500.
RESTAURO MANIACALE
€ 24.500

PERFETTA



TRIUMPH HERALD 1200 CONVERT SAMMIO ANMV SPECIAL, 07/1968, BELLISSIMA COSTRUZIONE ARTIGIANALE DI ISPIRAZIONE ALLE BARCHETTA DEGLI ANNI '50 VETTURA ADATTA A PARTECIPARE ALLE MANIFESTAZIONI.
€ 27.500

STUPENDO CAMPER NUOVISSIMO

ECCELSE CONDIZIONI



ARCA M 720 GLT IVECO 3.0 177CV GEMELLATO MANSARDATO, 08/2007, SOLAMENTE 2.001 KM - PARI AL NUOVO, Climatizzatore Silent 7,000H + generatore Telair, Sensori parcheggio Display luminoso, Girotenda privacy room ancora imballato, Tenda esterna 4 m., Impianto Tv, Doppia tanica dell'acqua, scarico acque nere elettrico.
4 POSTI - CONDIZIONI MANIACALI PARI AL NUOVO
€ 47.500

SILVAUTO AUGURA A TUTTI UN SERENO NATALE E UN FELICE ANNO NUOVO!!!

Grimaldi Classic Cars

Grimaldi Auto S.p.A.

Viale Monte Grappa 15, Vigevano - PV - Italy - Tel. +39.0381.22787

WhatsApp +39 347-7376032 - Cell.: 340-7170541

p.grimaldi@grimaldiauto.it / www.grimaldiauto.it

Inquadra il QR code



Accesso diretto al nostro sito



Scarica la nostra app GRIMALDI AUTO



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



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1.300, ANNO 1959 ★ASI TARGA ORO★ RESTAURATA, INTERNI IMPECCABILI, CONDIZIONI ECCELLENTI.
TARGA ALESSANDRIA HA 62 ANNI!



FERRARI DINO 246 GT,⁰⁰⁰RESTAURO TOTALE eseguito dalla Concessionaria Ferrari Saur⁰⁰⁰, ASI ORO, TARGHE NERE, ITALIANA DA SEMPRE, LIBRETTI FERRARI VENDITA e SERVIZI, PRECEDENTE PROPRIETARIO DA OLTRE 30 ANNI!
GENNAIO 1972 HA 49 ANNI UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



RENAULT 4 *SINPAR 4 RUOTE MOTRICI*****, FURGONATA, RESTAURATA, auto rarissima, colore blu con interni marroni. RARISSIMA!
ANNO 1985 HA 36 ANNI! INTROVABILE



MERCEDES SLK 200 KOMPRESSOR 163cv AUT.,**SOLO 6.000 KM DA NUOVA***ITALIANA DA SEMPRE-UNICO PROPRIETARIO, BOOK SERVICE, NERA con pelle nappa beige..
ANNO 2006! INTROVABILE CON QUESTO PEDEGREE!



JAGUAR MK2 3.8, ★★★ITALIANA DA SEMPRE con TARGE VARESE NERE★★★, RESTAURATA da G.C.Cars COMPLETAMENTE! colore blu con interni CARTIER.
ANNO 1963 HO 58 ANNI!



ALFA ROMEO 164 V6 TURBO SUPER,⁰⁰⁰UNICO PROPRIETARIO⁰⁰⁰pochi chilometri, cinghia di distribuzione 07/2021, 201 cavalli, condizioni eccellenti, italiana da sempre.
IMM. 1994 HA 27 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



ALFA ROMEO 1.750, grigio indaco con pelle Cartier, combinazione cromatica favolosa, oggetto molto speciale, ancora con i suoi interni originali.
MARZO 1970 TARGA FERRARA



FIAT 600 MULTIPLA,⁰⁰⁰RESTAURATA dal nostro Reparto Classic ⁰⁰⁰VITE per VITE⁰⁰⁰ MOTORE DA RODARE, targhe nere.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1964! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



FIAT 600 MULTIPLA,⁰⁰⁰FAVOLOSA⁰⁰⁰ TARGHE NERE TORINO, COLORE BIANCO.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1960! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



PORSCHE 993 CARRERA 4S 3.800CC,⁰⁰⁰300 CAVALLI ORIGINALI A LIBRETTO⁰⁰⁰, italiana da sempre, prime targhe, libretto service tutto timbrato PORSCHE, 2 proprietari, tetto apribile.
IMM. 1996 SOLO 65.000KM DA NUOVA! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



MERCEDES UNIMOG-411, IMM. 1962,⁰⁰⁰NOSTRO DA 30 ANNI⁰⁰⁰, SOLO 8.000 KM DA NUOVA⁰⁰⁰, CAPOTE ORIGINALE, TRAINA 6,6 TONNELLATE.
TARGA TORINO HA 59 ANNI!

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



PORSCHE 912 1.6,⁰⁰⁰RESTAURATA DA NOI⁰⁰⁰, VERDE IRLANDA, motore integralmente restaurato da rodare da personale specializzato in porche classic, CERTIFICATO PORSCHE MATCHING NUMERS!
GENNAIO 1968 HA 53 ANNI! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



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



BMW Z1,⁰⁰⁰BOOK SERVICE COMPLETO-LIBRETTO GARANZIA COMPILATO⁰⁰⁰, SOLO 46.000 KM, COLORE TOPROT ROSSO, porte elettriche scendenti perfette, capote originale, 2.500, 170cv, ASI, CONDIZIONI TOP!
NOVEMBRE 1990 HA 30 ANNI! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1.6, IMM.1962,⁰⁰⁰RESTAURATA dal nostro Reparto Classic ⁰⁰⁰VITE per VITE⁰⁰⁰ MOTORE DA RODARE.
TARGA MILANO NERA HA 59 ANNI! CERTIFICATO ALFA ROMEO HERITAGE



FERRARI 348 TB,⁰⁰⁰ASI⁰⁰⁰, 1 PROPRIETARIO, SOLO 20.400 KM. LIBRO TAGLIANDI, VALIGIA SCHEDONI, CINGHIA E TAGLIANDO FATTO.
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI ANNO 1992!



FIAT 124 SPIDER 2.0 PININFARINA, ★ VERSIONE SPECIALE AZZURRA in serie limitata ★ 105cv ITALIANA DA SEMPRE ★ BLU METALLIZZATO, interni in pelle beige in tinta con la capote.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1984 CON TARGA COMO!



ABARTH 124 SPIDER STRADALE, IMM.1975, MATCHING NUMBER, ASI ORO, COMPLETA di libretto tagliandi originale.
TARGA MILANO HA 46 ANNI! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3, ANNO 1957⁰⁰⁰750D PASSO CORTO⁰⁰⁰, colore BIANCO, matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.
TARGA COMO HA 64 ANNI!



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3⁰⁰⁰750D PASSO CORTO⁰⁰⁰, IMM. 1958, AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla A alla Z.
TARGA RAVENNA HA 63 ANNI!



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

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



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1957 AUSTIN HEALEY 100-6
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA € 64.800



1947 FIAT 1100 "stella alpina cabriolet"
monviso- 1000 MIGLIA 2020



1935 FIAT 508 S BERLINETTA
AERODINAMICA 1000MIGLIA



1954 FIAT 1100 TV COUPE PF
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA € 118.000



1954 CHEVROLET CORVETTE C1
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA



1955 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT S1 CAMBIO AL VOLANTE



1951 ALFA ROMEO 1900 S1
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA € 49.800



1952 LANCIA AURELIA B20 S2
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA



1957 PORSCHE 356 A T1
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA €118.000



1935 LANCIA AUGUSTA CABRIOLET
PF ELEGGIBILE 1000 MIGLIA



1954 MG TF 1250 ELEGGIBILE
1000 MIGLIA €39.800



1964 AUSTIN HEALEY 3000 MK3
PHASE 1 totalmente restaurata



1934 MG PA RACING EX
MUSEO QUATTORRUOTE € 53.800



1988 MERCEDES 560 SL
VERSIONE EUROPEA € 42.500



1938 NORTON 500CC 16 H SIDECAR



1968 FIAT 850 SPORT COUPE' S2
totalmente restaurata e potenziata



1960 LANCIA APPIA COUPE'
PININFARINA € 49.800



1.1991 MORGAN 4/4 1600
2 posti unico proprietario € 42.800



1934 SINGER LE MANS



1969 JAGUAR E TYPE COUPE S2
TOTALMENTE RESTAURATO



1959 ALFA ROMEO 2000 TOURING



1965 MERCEDES 230 SL
€ 69.800



1964 MGB ROADSTER S1
TOTALMENTE RESTAURATA €29.800



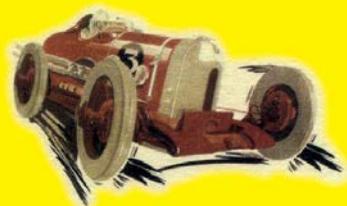
1964 GIULIA SPIDER VELOCE 1600
RESTAURO TOTALE



1992 LANCIA DELTA INTEGRALE
EVOLUZIONE 1 PROPRIETARIO

www.cristianoluzzago.it

"The Blue Room" Via Don Bergomi 6, 25030 Castel Mella BS - Visite solo su appuntamento tel +39.328.2454909



LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO
Auto d'epoca, moto e non solo

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



Alfa Romeo Duetto Osso Di Sepia 1600, anno 1967, più altra del 1969, modello 1300.



Alfa Romeo Giulia Super 1600, anno 1973, più altra del 1972 in fase di restauro.



Alfa Romeo Giulietta Spider 1300 Terza Serie, anno 1962, da curare nei dettagli.



Alfa Romeo Giulietta 1300 Sprint Speciale, anno 1962, bella e rara.



BMW 501 Saloon, anno 1958, molto bella, Omologata ASI.



Fiat 124 Sport Coupè 1800, anno 1973, molto bella, ottima di tutto.



Fiat 124 Spider 1600, anno 1971, più una del 1969, modello 1400.



Fiat Dino 2000 Coupè, anno 1968, in fase di finitura.



Fiat Ritmo 130 TC, anno 1987, più una 105 TC de 1983.



Fiat 500 A Topolino, anno 1939, restaurata anni fa e mantenuta molto bene.



Ford Galaxie Sunliner, anno 1960, per veri appassionati modelli USA.



Jaguar E Type Coupè 4200, anno 1969, con cambio manuale.



Jaguar XK 120 DHC, anno 1952, da restaurare, completa quasi di tutto.



Lancia Aurelia B 20 GT, anno 1954, Quarta Serie, Guida a Sinistra.



Lancia Fulvia Coupè Montecarlo, anno 1972, più altra Fulvia Montecarlo da restauro.



Lancia Thema Ferrari 8.32, anno 1988, ottimo conservato.



Lincoln MK IV, anno 1975 in ottime condizioni, pronta all'uso.



Maserati Spider Zagato, anno 1988, più altra Spider Zagato anno 1986.



Mercedes 250 SE Coupè, anno 1965, da curare nei dettagli, italiana da sempre.



Mercedes 380 SL, anno 1981, più altra del 1987, modello 560 SL.



Porsche 3000 SC Targa, anno 1978, motore appena rifatto, molto bella.



Porsche 3200 Cabrio, anno 1986, bellissima, con aria-condizionata.



Sunbeam Alpine, anno 1953, vettura rara, elegante e di gran classe.



Triumph TR 6 a carburatori, anno 1976, più altri modelli inglesi disponibili.



Tutta la collezione
di oltre 200 auto
sul sito
www.luzzago.com



PRIMI IN ITALIA DAL 1975

Vendita / Permute
Servizio
di Conto Vendita
e Intermediazione



1955 AUSTIN HEALEY 100/4 BN1
TARGHE NERE - MILLE MIGLIA



1956 JAGUAR XK 140 FHC SE
OMOL.ASI ORO - MILLE MIGLIA



1927 LANCIA LAMBDA S7 SILURO
TARGHE NERE - MILLE MIGLIA



1956 LANCIA FLAMINIA SPORT
ZAGATO 2.5 OMOL.ASI ORO



1960 ASTON MARTIN DB4 MKII LHD
RARISSIMA



1963 LANCIA FLAMINIA GT
TOURING 2.5 3 C TARGHE NERE



1967 FIAT DINO SPIDER 2000
RESTAURO INTEGRALE



1972 FIAT DINO COUPE 2400
TARGHE NERE



1965 VOLKSWAGEN BEETLE TYP11
TARGHE NERE



1959 PORSCHE 356 B15 SUPER
TARGHE NERE



1960 PORSCHE 356 B16 SUPER 90
OMOL.ASI ORO - TARGHE NERE



1956 MERCEDES BENZ 190 SL
OMOL.ASI ORO - MILLE MIGLIA



1965 TRIUMPH TR4 IRS
OMOL.ASI ORO



1970 JAGUAR ETYPE 4.2 FHC S2



1967 JAGUAR CTYPE 4.2
REPLICA



1969 FORD GT 40 MK1
REPLICA

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



EPOCASTORE

AUTO · MOTO · RICAMBI · VINTAGE · RARITÀ ESPOSIZIONE E VENDITA

Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Pontevecchio (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - 335 5660581



CITROEN MASERATI SM, 1972, restauro totale. € 42.000



ALFA ROMEO GTV 916, 1995, interni in pelle. € 4.000



ALFA ROMEO 33 IMOLA, 1994, conservata da appassionato. € 4.000



JAGUAR XJ6, 1986, tetto apribile. € 7.000



MERCEDES W124, 1995, ultima serie interno in pelle. € 4.500



MERCEDES 190 W201, 1985, tetto apribile. € 3.000



ROVER 2000 TC, 1975, conservato € 8.000



VW T3 CASSONE, 1982, restauro totale. € 18.000



MERCEDES W123 T, 1981, restauro totale. € 15.000



VOLVO 66 DL, 1979, conservato. € 2.000



LANCIA FLAVIA, 1965, ASI. € 7.000



TAXI INGLESE, 1981, documenti inglesi. € 4.000

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!!!



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

FAVA NICOLA BROKER AUTO CLASSICHE E SPECIALI



Porsche 356 C - Restauro Conservativo



Fulvia Sport 1.3 S Zagato - Anno '71



Ferrari 308 GTS - Anno '79 Conservata



Mercedes 190sl - Motore Revisionato



Fiat 500 F - Anno '67 Conservata



A.R GT Junior - Anno '70, Conservata



WWW.VINTAGECARITALIA.IT

Tel: 328 3553543





1966 ALFA ROMEO 2600 SPRINT
OMOL.ASI ORO - TARGHE NERE



1969 ALFA ROMEO GT JUNIOR 1300
TARGHE NERE



1973 ALFA ROMEO GTV 2000
TARGHE NERE



1969 ALFA ROMEO JUNIOR SPIDER
1300



1970 FIAT 124 SPORT SPIDER 1600
TARGHE NERE



PRIMI IN ITALIA DAL 1975



1953 FIAT 500C BELVEDERE
TARGHE NERE



1978 LANCIA 2000 HF COUPE'
TARGHE NERE



1972 LANCIA FULVIA 1300S S2
TARGHE NERE



1971 LANCIA FULVIA HF 1600
TARGHE NERE



1972 LANCIA FULVIA SPORT
ZAGATO 1300 S TARGHE NERE



1964 JAGUAR MKII 2.8



1970 JAGUAR Xj6 2.8
TARGHE NERE



1974 JAGUAR XJC 4.2
TARGHE NERE



1980 VOLKSWAGEN BEETLE 1303
CABRIOLET



1964 MERCEDES 220 SEB COUPE'
OMOL.ASI ORO - TARGHE NERE



1981 PORSCHE 911 SC



1987 PORSCHE 3.2 CARRERA
CABRIOLET



1967 MG B ROADSTER MK1
TARGHE NERE



1969 OPEL GT 1900 AL
TARGHE NERE



1989 TVR S2 RHD



1991 ALFA ROMEO 75 TURBO ASN
1 OF 1000



1987 ALFA ROMEO 75 TWIN SPARK

NERVESAUTO

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

*Buone Feste ed un
Sereno 2022*



www.nervesauto.com



Pilgrim Sumo, 1980, 2.300cc Ford Cortina, cambio manuale, due posti, finestrini laterali e tonneau cover - video al nostro sito.



Alfa Romeo Duetto 1600 Spider osso di seppia, 1967, 1600cc, motore corretto per il modello, da restaurare.



Alfa Romeo Spider Duetto 1300 coda tronca, 1975, 1300cc, targata, con CRS, ottime condizioni, lavori eseguiti documentati da fotografie.



Bentley R Type Saloon, 1954, interni nuovi, tetto apribile, targata, iscritta all'ASI - video al nostro sito.



Lancia Fulvia coupé 1,3 S seconda serie, 1972, modello 818.630, 1300cc, 5 marce, lattenata presso le nostre sedi, ASI, libretto a pagine.



Lancia Fulvia coupé Rallye 1.3 S prima serie, 1968, 2+2 posti, selleria anteriore nuova, funzionante.



MGA Roadster, 1959, guida sx, lavori da poco ultimati, lattenata, riverniciata, interni nuovi, motore revisionato - video al nostro sito.



MGB Roadster, 1973, 1800cc, con cerchi a raggi, portapacchi, capote in canvas e altri optional, targata e con certificato d'origine.



Morris Mini Moke, 1966, 4 posti, guida a sinistra, 848cc, smontata, risanata, riverniciata, capote e finestrini nuovi - video al nostro sito.



Morris Minor 1000 Traveller, 1970, 1.000cc, legni in buone condizioni, funzionante.



Triumph Spitfire 1500, 1980, modello con motore da 1.500cc, 2 posti, con capote e cerchi originali, riverniciata, selleria nuova, con CRS.



Triumph TR3A, 1961, 1.991cc, motore originale, guida sx, capote in canvas, finestrini laterali, deflettori, cerchi a raggi, con certificato heritage.

Panza
Solo per passione... **Auto**



MG MAGNETTE ZA '55



MERCEDES 305 SE, ASI, '74



MERCEDES SL - VARI ESEMPLARI

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



FORD MODEL A TUDOR SEDAN '31



FIAT 1500 L '65



FIAT 1200 SPIDER '58 ASI TARGA ORO



FIAT COUPÉ 2.0 20V 5 CILINDRI ASI '96



FIAT BAILLIA 508, 4 MARCE DEL '34



BENTLEY TURBO R, ASI, '90



MERCEDES ML 400 CDI 7 POSTI '02



FARMOBIL FM 700 '63



BMW Z3 1.8, '96



VOLKSWAGEN GOLF CABRIO I SERIE 1500 GLS + 1800 GLI



MORGAN 3.5, V8, '90, ASI



MARCH FORMULA 3.



CHEVROLET CAMARO 3.8V6 T-TOP

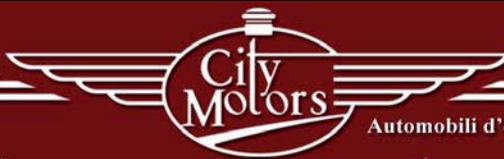


DODGE RAM 1.500 VANDAY DISCOVERY 7 POSTI



MOTO GUZZI LODOLA & ZIGOLO RESTAURATI

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA



Automobili d'epoca e da collezione dal 1987

VI AUGURIAMO UN SERENO NATALIS & FELICES 2022



ALFA ROMEO
ALFETTA GT 1.6 - 1979
15.000 €



ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER VELOCE 750F - 1959
95.000 €



ALFA ROMEO
GIULIETTA TI - 1961
22.500 €



ALFA ROMEO SPIDER
1.6 III SERIE - 1987
16.500 €



AUSTIN-HEALEY
3000 MK III - 1965
PREZZO SU RICHIESTA



CITROEN TRACTION
AVANT 11B - 1952
15.000 €



FIAT 500 A TOPOLINO
TETTO CHIUSO - 1938
14.500 €



FIAT/SIMCA
5 FURGONETTE - 1940
22.500 €



FIAT 508 C
TRASFORMABILE - 1939
42.000 €



FIAT 850 SPORT RACER
BERTONE - 1969
21.500 €



JAGUAR
MARK X 3.8 SALOON - 1964
22.000 €



JAGUAR XJS V12 5.3L
CONVERTIBLE - 1987
23.000 €



LANCIA FLAMINIA
COUPÈ 2.5 3B - 1963
34.000 €



LANCIA FULVIA
COUPÈ 1.2 I SERIE - 1967
18.500 €



LANCIA FULVIA
COUPÈ 1600 HF LUSSO - 1973
40.000 €



MERCEDES
220 S CABRIOLET - 1957
PREZZO SU RICHIESTA



MG
TD MKII - 1953
34.500 €



MINI COOPER
1.3 MK6 - 1993
10.000 €

City Motors - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - Via Maria Bricca, 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia
Tel. (+39) 011.968.26.55 - www.citymotors.comm.it - e-mail: citymotors@comm.it

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

Cicognani S.r.l.



Guarnizioni e tappeti in gomma



Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920

Ricostruzione anche su campione

www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it



Tel. +39(0)544-83311

Fax. +39(0)544-84606

Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO

AUTO

MOTO

VARIE

CERCO

AUTO

ABARTH

750 ZAGATO RECORD MONZA, 1960, restaurata, perfette condizioni, motore 750 cc originale, così come targa e documenti. Visibile a Genova. Prezzo dopo visione con trattativa riservata. Tel. 338 246620 ore serali.

FORMULA 2000, 1980, telaio n°60, autovettura in ottime condizioni di meccanica con distribuzione e tagliando eseguiti, carrozzeria appena restaurata, mia da 33 anni. € 24.000. Tel. 339 7550123. teresiozola@tiscali.it.

ALFA ROMEO

155 Q4 COMPETIZIONE, 1992, colore rosso, telaio GTA, solamente 44 esemplari, targata Milano, reparto corse Fiat SpA, motore nuovo da 500 cv, elettronica nuova EFI, cruscotto digitale, cofani in resina, mai incidentata. Prezzo impegnativo dopo visione. Tel. 339 7992280.

ALFASUD SPRINT 1.3, 1978, unico proprietario, colore rosso originale, perfetta di interni, carrozzeria e meccanica, tagliandata e revisionata, bellissima, sanissima e affidabilissima. € 7.800. Tel. 347 5878890. davide.civiero@virgilio.it.

ALFETTA 1.600 CC, 1975, meccanica già revisionata, carrozzeri da leggero restauro. € 6.800 tratt. Tel. 347 9375856. mcristian.90@gmail.com.

ALFETTA 1.6 116.00 2ªSERIE, 06/1977, iscritta ASI con certificazione di rilevanza storica e collezionistica, disponibile libretto a pagine originale dell'epoca. € 15.900. Tel. 348 5503882.



ALFETTA 1.6 116B1A, 10/1984, targhe (TA 32...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA, conservata in modo maniacale, tutti i lamierati intonsi - vettura d'epoca ultraperfetta in condizioni da concorso. € 9.500. Tel. 348 5503882.



ALFETTA 2.0 L TIPO 116.55 C, 01/1979, disponibile libretto uso e manutenzione alfa romeo alfetta 2000l e libretto guida dei servizi assistenziali italia/europa con concessionarie alfa romeo dell'epoca. € 16.800. Tel. 348 5503882.



DUETTO 1600, 1974, omologata ASI, spider coda tronca, colore giallo, motore 00526 tipo A:S perfettamente originale, così come il libretto, carrozzeria come nuova, unico proprietario dal 1977. € 35.000. Tel. 0583 494952. mppetrini@libero.it.

GIULIA 1300 TI, 1969, omologata ASI targa oro, ottime condizioni generali, targhe nere, libretto verde. Trattativa in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



GIULIA 1300 TI TIPO 105.39, 07/1969, targhe (VR 22...) e doc. originali dell'epoca, perfettamente conservata, disponibile certificato Registro Italiano Alfa Romeo attestante l'originalità e la produzione vettura, PEDALIERA INFULCRATA IN BASSO. € 16.500. Tel. 348 5503882.



GIULIA NUOVA SUPER 1.300, 1975, auto in ottimo stato di conservazione sia di carrozzeria che tappezzeria, meccanica rifatta completamente, targhe originali, colore faggio, con CRS. € 11.500. Tel. 339 7631851. fabianobiondini@libero.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 orig. Alfa Romeo. UNIPROPRIETARIO. € 10.000. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA SPIDER VELOCE, 1960, auto da restauro, motore e carburatori originali. Tratt. in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



GIULIETTA SPIDER 750 D, 1957, certif. Alfa Romeo, 1ª serie, Passo Corto, in buone condizioni. Tel. 335 5691282.
GIULIETTA SPIDER 750 D, 1958, omologata ASI targa oro, Passo Corto, totalm. restaurata. Tel. 335 5691282.
GIULIETTA SPRINT, 1965, 5 marce, targhe nere originali. Vis. a Brescia. € 49.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



GIULIETTA SPRINT 1300, 1962, da restauro leggero, sana, italiana da sempre. Tel. 339 8959948 - www.livioivotto.com.



GT JUNIOR 1.3 UNIFICATO, 1974, ASI, colore faggio, interni panna, modello unificato, restaurato 10 anni fa, cerchi in lega, zona Asti. € 18.800 non tratt. Tel. 347 4526696.

GT JUNIOR 1300 CC, 1973, auto in buissime condizioni generali, interni originali, colore viola scuro, meccanica a posto, da provare. Tratt. riservate. Tel. 366 1991552.

SPIDER TWIN SPARK, 1995, omologata ASI targa oro, condizioni eccellenti, basse spese di gestione e sicura rivalutazione, sgravio del 50% sul bollo. € 10.950. Tel. 349 7149450. salvetti.mm@gmail.com.



italcecchio

CERCHI PER MOTO D'EPOCA IN ACCIAIO E LEGA LEGGERA

Realizziamo cerchi anche su richieste del cliente possiamo eseguire il restauro del mozzo, la sostituzione dei raggi fino alla ruota completa.



039 5320813



Fax 039 5320812



info@rimsandrims.com

www.rimsandrims.com



AREZZO

CLASSIC MOTORS

24
EDIZIONE

MOSTRA SCAMBIO
VEICOLI DA COLLEZIONE

15 - 16 GENNAIO 2022

ORARI AL PUBBLICO:

Sabato: dalle ore 8.30 alle ore 18.00

Domenica: dalle ore 8.30 alle ore 17.30

Tel. +39 030 3755901 | segreteria@winteracesrl.com | www.arezclassicmotors.com

Stefano Sangalli +39 335 7072902



Arezzo Fiere
e Congressi

Via Spallanzani 23 - Arezzo

CON IL PATROCINIO DI

IN COLLABORAZIONE CON



★★★★★

Hotel
MINERVA

www.hotel-minerva.it

mostra scambio

50° edizione

AUTO MOTO CICLO d'epoca



5-6 febbraio 2022

Cesena Fiera

800 metri casello Cesena Nord

Maiticket
biglietti online
www.maiticket.it

www.museomotociclo.it

347 1844267 - 338 5944590 - 333 1001072
mostrascambiorimini@gmail.com

CON LA PARTECIPAZIONE DI



ORGANIZZATA DA



CON IL PATROCINIO DI



OSPITATA DA



AUSTIN HEALEY

100/6 BN4, 1959, omologata ASI con CRS, guida a sx., matching numbers, certificato British Heritage, capote nuova, hard top rigido originale, doppia ventola, freni a disco anteriori con servofreno, gomme nuove. € 49.000. Tel. 327 5387380. lunablu.7@libero.it.



AUTOBIANCHI

A 112 ABARTH, 1983, colore rosso-nero, targhe nere, fiche ACI sport, cerchi in lega Cromodora, ammortizzatori regolabili. € 12.000. Tel. 347 0405045.

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



BIANCHINA, 1967, 4 posti, colore grigio topo, vettura in ottime condizioni, visibile ad Ancona. Inoltre dispongo di molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto, quotazione a parte. € 5.500. Tel. 339 6393950.

BENTLEY

TURBO R, 1986, ASI targa oro, volante a dx, colore royal blu, interni in pelle e radica, molto bella e potente, 300 cv, 45.000 miglia percorse, circa Km 73.000 documentabili. € 15.500. Tel. 328 2152467. info@vintagecarmasters.com.

BMW

1602, 1972, 1.600 cc., 85 cv, colore azzurro pastello, da sistemare di carrozzeria con vari ricambi compresi, targa e foglio complementare originali, certificata. € 5.500. Tel. 338 5877458.

318 IS, autovettura in ottimo stato, documenti originali, impianto a gas Zavoli, pneumatici nuovi, vernice originale metallizzata. € 10.500. Tel. 353 3943923. mariocataldo1@virgilio.it.



320i (E30) BAUR TC TOP CABRIOLET, 05/1985, Targhe (CR 34...) e doc. originali dell'epoca. Sedili sportivi in tessuto specifico piedipull. Cerchi in lega. Volante sportivo M - SUPERCONDIZIONI. € 13.500. 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.



630 CS KARMANN, 05/1977, omologato ASI, Km 78.000, vettura in ottime condizioni, originale in ogni sua parte, molto rara, colore Rubinrot metallizzato. € 29.000. Tel. 333 9214848. scristofani@hotmail.com.

850i, 1991, omologata ASI targa oro, autovettura impeccabile in ogni sua parte, perfetta. € 21.000. Tel. 339 4123229. pavaneddy@tiscali.it.

TOP CABRIO BAUR 2000 CC, 1985, ASI, colore bianco, capote e tettuccio nero, rara, perfetta in tutto. € 12.800 tratt. Tel. 347 5878890. davide.civiero@virgilio.it.

BUICK

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



CADILLAC

CONVERTIBILE, 1953, omologata ASI, colore bianco, restauro totale, vedi servizio sul numero di dicembre

2003 di RuoteClassiche. Prezzo dopo contatto. Aste-risero perditempo. Tel. 338 9369456.



COUPÉ, 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. Tel. 335 8274002 - 345 8302416. info@crsrestauri.it. www.crsrestauri.it



DE VILLE CONVERTIBLE, 1965, buone condizioni generali, motore V8 7 L., primo modello con fari verticali, buona meccanica, capote elettrica, interni originali conservati, da immatricolare come veicolo storico con C.R.S. € 18.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it



www.asimarket.it

**VOGLIA DI
YOUNGTIMER?**

**SCOPRI DI PIU'!
L'AUTO CHE DESIDERI
IN UN CLICK**

CARS ARE ART

**LIBRERIA
DEI MOTORI**
Libri nuovi e usati

MAGGI & MAGGI

Via Liguria, 34/22
20068 Peschiera Borromeo (MI)

Tel: 335-5242243
info@maggiemaggi.com

eventi 2022

29 maggio
XXXIV Raduno Auto

26 giugno
XXXIV Raduno Moto

24/25 settembre
XIV Memorial Morandi

*Auguri
per un Felice 2022*

IN PRIMO PIANO



ECCELSA

ITALIANA
DA SEMPRE

FERRARI DINO 246 GTS, 03/1974

Targhe (MI U26XXX) e documenti originali dell'epoca - vettura dotata di manualistica originale completa di: LIBRETTO USO E MANUTENZIONE, LIBRETTO TESSERA DI GARANZIA E LIBRETTO DI ORGANIZZAZIONE DI VENDITA E DI ASSISTENZA FERRARI dell'epoca, una delle dieci purosangue che hanno fatto la storia. **ITALIANA DA SEMPRE TRATTATIVA RISERVATA**

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882

RICHIESTA VIDEO: 351.6932443

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.



silvauto.it - silvautoclassics.com

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!
VISITA IL SITO **WWW.SILVAUTO.IT** AGGIORNATO IN TEMPO REALE
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

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

CHEVROLET

CORVETTE C 3 T-TOP, 1977, vettura in buone condizioni generali, cambio automatico. Trattativa in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



STYLE MASTER, vettura in ottimo stato, bicolore. Visibile a Brescia. € 19.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it. www.cristianoluzzaggo.it



CITROEN

2 CV, 1982, modello Charleston, in ottime condizioni. La macchina è completamente originale ad eccezione della capotta e di uno sportello anteriore. Riverniciata completamente. Motore originale con poco meno di 80.000 Km sempre tagliandato con a disposizione libretto uso e manutenzione originale. € 9.000. Tel. kikikino88@tiscali.it.

2 CV, 1976, omologata ASI, unica, restaurata in maniera maniacale, perfetta in ogni particolare, ricostruito in stile 1950, con cofano dell'epoca ma gli altri pezzi (motore e altri ricambi) nuovi, tappezzeria nuova di colore grigio, Km 6782, paraurti inox. € 15.500 tratt. Tel. 333 7887381. citronrd@gmail.com.



AC 4, 1930, ASI targa oro, 1600 cc, col. amaranto - nero, restaurata in toto, carrozzeria, interni e motore nuovo, compreso freni e differenziale, docum. in regola, da provare. € 37.500. Tel. 340 5469246. richyf27253@gmail.com.

COBRA

COBRETTI COBRA 427, 1976, Rover 3528cc V8, cambio manuale, con capote nuova, guida a sinistra, targata Italiana. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



DAIMLER

SP 250 DART, 1963, omologata ASI targa oro, targa originale italiana, visibile a Brescia. € 49.800 tratt. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzaggo.it.



EXCALIBUR

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



FERRARI

308 GTB, 1978, auto in eccellenti condizioni, colore oro chiaro metallizzato, interno in tinta, moquette marrone, da collezionista. Tel. 339 1469345.

308 GTB QUATTROVALVOLE, autovettura con due proprietari. € 83.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it. www.cristianoluzzaggo.it



308 GTS QUATTROVALVOLE, 1984, omologata ASI targa, colore rosso, interni neri, Km 68.000 originali, mia da 33 anni, recente messa a punto con distribuzione, pompa acqua, ecc... € 82.000. Tel. 339 7550123. teresiozola@tiscali.it.

348 TS, 1991, seconda versione con batteria anteriore. Rosso Corsa con interni beige. Iscritta ASI Targa Oro con book service, 32000 km con tagliando, sostituzione cinghie e motore revisionato e calibrato al banco da Officina Ufficiale Ferrari. Qualsiasi prova. Tel. 328 3553543 - nicolafava@yahoo.it.



FIAT

1'100 TV COUPÉ PININFARINA, 1954, marciante, prezzo su richiesta. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimer@bluewin.ch.

1100 - 103 E - TV, 1956, vettura in buone condizioni, targa originale, motore ed interni anch'essi originali, revisionata, colore amaranto-nera, visibile a Milano. € 30.000. Tel. 380 7104635.

1100 B MUSONE, 1949, trasformata in pick-up, da restauro completo, cerchi appena sabbati e verniciati, 4 pneumatici nuovi, completa di tutte le sue parti, targhe originali Asti, no documenti. € 3.900. Tel. 348 4417840. 20170911mb@gmail.com.



1100 SPECIALE 103 G 52CV, 02/1962, Targhe (VC 06 ...) RARISSIMA - con libretto d'uso e manut., vettura regolarmente mantenuta - disponibile foglio complementare annullato a valore storico. € 9.500. Tel. 348 5503882.



1200 CC GRANLUCE, 1961, bicolore, autovettura da restaurare. € 5.500. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimer@bluewin.ch.

125 A 1ª SERIE, 05/1967, Targhe (VC 10...) e libretto a pagine originale dell'epoca, disponibile libretto uso e manutenzione, vettura conservata. QUOTAZIONE FUORITUTTO SILVAUTO SPA - PLUSVALENZA ASSICURATA, SUPERPREZZO. € 7.500. Tel. 348 5503882.



127 CARROZZERIA MORETTI (MARE), 1980, rossa, Km 27.000, conservata totalmente di carrozzeria, interni e meccanica, uniproprietario, documenti e targhe originali. € 13.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



IN PRIMO PIANO



ECCEZIONALE

RARISSIMA

BUGATTI TYPE 44, 04/1929

Targhe originali (PA 003XXX) originali dell'epoca con LIBRETTO A PAGINE ORIGINALE DEL 1929 ECCELSE CONDIZIONI DI ORIGINALITA' E CONSERVAZIONE - vettura appartenuta alla stessa famiglia per 78 anni. vettura originale in tutto e per tutto.

ITALIANA DA SEMPRE - PRIMA TARGA - PRIMI DOCUMENTI

TRATTATIVA RISERVATA

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882

RICHIESTA VIDEO: 351.6932443

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.



silvauto.it - silvautoclassics.com

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!
VISITA IL SITO **WWW.SILVAUTO.IT** AGGIORNATO IN TEMPO REALE
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

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

Se possiedi un'auto o una moto americana, CNO potrà essere il tuo club, ovunque tu sia. **CNO AMERICAN MOTORS CLUB È FEDERATO ASI.** Con noi potrai certificare, utilizzare e mantenere più facilmente il tuo gioiello.



LA CAMPAGNA TESSERAMENTI 2022 È GIÀ ATTIVA. CONTATTACI:

Via A. Pacinotti 29, 20035 Villa Cortese (MI)
Tel: 331 7619010
www.cnoamericanmotors.it
cnoamericanmotors@gmail.com

128 DA CORSA, 1970, gruppo 5, pronta corse HTP storico CSAI, 1.300 cc, massima preparazione, cambio Bacci, colore celeste, invio foto su richiesta. Prezzo impegnativo. Tel. 339 7992280.

128 MODELLO CONFORT, 1979, iscritta ASI, autovettura molto bella, usata quotidianamente, colore blu, 4 porte, da rivedere di carrozzeria, meccanica perfetta. Prezzo affare (trattabile) dopo visione. Tel. 351 1277532.

128 SL COUPÉ 1300CC, 1973, autovettura conservata in ottimo stato, no ruggine, colore grigio originale, vetri azzurrati, unico proprietario da nuova, bolli conservati dal '73, da reimmatricolare. Prezzo affare. € 4.800 tratt. Tel. 391 7784943.

1'500CC OSCA CABRIOLET, 1960, autovettura da restaurare. € 10.000. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimer Teile@bluewin.ch.

2300 BERLINA LUSO CAMBIO AUT.TIPO 114 B, 03/1963, targhe (IM 38..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine. VETTURA MOLTO RARA IN QUESTA CONFIGURAZIONE - SUPERPREZZO. € 19.900. Tel. 348 5503882.



500 C, 1949, modello Topolino, colore grigio, autovettura collaudata nel 2021, grado terzo, classificazione 6.2. € 10.000. Tel. 333 4853515. brunaragaz@alice.it.

500 C TOPOLINO, 1951, omologata ASI, restaurato interamente sia di carrozzeria che motore e interni, colore rosso amaranto, da vedere, tendina estiva, radio d'epoca, volante in radica come cruscotto, documenti originali, foto a interessati. € 12.000. Tel. 331 1099245.

500 F, 1971, omologata ASI e Registro Nazionale Veicoli Storici, colore bianco con interni neri, targhe e documenti originali, autovettura totalmente restaurata di carrozzeria, meccanica e motore, perfetta. € 4.800. Tel. 328 5817509. decesare.ale@gmail.com.



500 F (110 F) 8 BULLONI, 05/1965, Targhe (PG 08...) e documenti originali dell'epoca, rara versione prodotta per soli 10 mesi, VETTURA IN CONDIZIONI MANIACALI - DA VEDERE E PROVARE, immancabile pezzo da collezione. € 9.900. Tel. 348 5503882.



500 F "REPLICA ABARTH 595", 02/1975, Targhe (BS 47 ...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine, CON UN PICCOLO INVESTIMENTO ECONOMICO si acquista una vettura DIVERTENTISSIMA DA GUIDARE. € 11.500. Tel. 348 5503882.



500 L, 1971, omologata ASI, colore rosso, collaudo 2022, Km 78.000, gomme, cerchi, tappezzeria, batteria, impianto freni, barra sterzo e rinvio nuovi, targhe e libretto originali. € 5.500 tratt. Tel. 329 3478473. diluccaagostino@virgilio.it.

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



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

600 633CC (TIPO 100) PORTE CONTROVENTO, 10/1958, Targhe (PD 06..) e documenti originali dell'epoca con disponibile libretto a pagine - disponibile FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULLATO a valore storico - SUPERPREZZO. € 8.800. Tel. 348 5503882.



600 D, 1963, omologata ASI, restaurata a regola d'arte, reimmatricolata, rarissima, apparsa nel n°152 di RuoteClassiche nell'agosto del 2001, vetri azzurrati, originale. € 13.000. Tel. 333 8913657. marco.ulesi57@gmail.com.



BALILLA COPPA D'ORO, 1935, omologata ASI, disponibile per prova e misura da parte di esperti. Tel. 335 7114010.

BALILLA SPIDER, 1935, omologata ASI, totalmente restaurata, auto in ottime condizioni, targhe nere di prima immatricolazione, carta di circolazione verde a pagine, colore nocciola con parafranghi neri, pronta all'uso. € 33.000. Tel. 339 4070270.

BARCHETTA, 1995, omologata ASI targa oro, colore rosso con hard top in dotazione, meccanica e carrozzeria perfette, gomme nuove, Km 138.000. € 10.500. Tel. 346 3045499.

BARCHETTA 1.8 16V 130CV, 1997, uniproprietario, 2 hard top (uno sguarnito), impianto GPL, motore e meccanica ripristinata a Km 207.000, attuale chilometraggio 240.000, interni in pelle nuovi. € 7.300. Tel. 338 1919128. celaniamalia@alice.it.



BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1ª SERIE, 01/1996, con rarissimo hard top, targhe (AL...) e doc. orig. d'epoca, disponibile rarissima carpetto completa originale e perfettamente conservata: libretto uso e manutenzione, manuale autoradio, Fiat service, libretto tagliandi con doc. di garanzia originale. € 7.900. Tel. 348 5503882.



TROVA GLI ERRORI



RICAMBI DI ALTA QUALITÀ

STOCK COMPLETO IN EU

ANGLO PARTS ITALIA

Via Alessandro Volta 2
I-31020 Villorba (TV)

T: +39 0422.321.500

E: treviso@angloparts.com

WWW.ANGLOPARTS.COM

**MG - JAGUAR - TRIUMPH
AUSTIN HEALEY - MINI
LAND ROVER - MORRIS MINOR**





la tecnologia di
ieri

400% in più di superficie d'appoggio

La gamma ALTAIREGO offre 12 modelli in funzione del peso a vuoto del veicolo. In foto, cuscino Comfort 500 Super, set composto da: 2 rampe doppie + 2 rampe singole.

la soluzione **oggi**
Mai più pneumatici piatti!



ALTAIREGO
tyre cushions set
100% MADE IN ITALY
www.altairego.it

Brandi here are used only as a property of their respective owners.

BARCETTA 1.8 16V 130CV 1ª SERIE, 03/1998, Targa (AP 17...) e documenti originali dell'epoca, disponibile book completo originale fiat contenente: libretto uso e manutenzione, libretto fiat service e assistenza. € 7.500. Tel. 348 5503882.



COUPE' 1.8 16V, 02/2001, Targhe e documenti originali - italiana da sempre - ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA - un solo proprietario ed un collezionista - KM 23.616 originali e certificati. € 11.300. Tel. 348 5503882.



PANDA 4X4 750 CC, 1990, iscritta ASI, auto perfetta e conservata in ogni sua parte, perfettamente funzionante, 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 - 345 3179578.

PER FIAT 500 A, 1947, dispongo di testa motore, guarnizione disco frizione nuovo, semiasse completo di cuscinetto, coppe ruote, più varie. In blocco o separatamente, solo se interessati. Tel. 339 6573913.

UNO 1.1 SX I.E. 5 PORTE CAT. BENZINA, 12/1992, COME NUOVA, IN PERFETTE CONDIZIONI, km. 57.000, originale/conservata, bianca, uniproprietario, TRENTENNALE, ESENTE BOLLO, assicurazione ridotta, mai incidentata, manutenzione maniacale, sostituiti ammortizzatori ant. e post. a giugno 2020. € 3.000. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

UNO FIRE, 1994, vettura sanissima, sempre in box, Km 90.000 originali garantiti, gomme, freni, giunti, cuscinetti e batteria nuovi, interni molto belli, revisionata fino al 2023, no ruggine. Invio foto su richiesta. € 2.000 non tratt. Tel. 335 8009188.

UNO TURBO I.E. 1ªSERIE 3 PORTE, 10/1989, targhe (PV 71...) originali dell'epoca - Disponibile libretto d'uso

e manutenzione con supplemento Fiat Uno Turbo plancia portastrumenti - vettura regolarmente manutenzionata. € 18.500. Tel. 348 5503882.



FORD

MUSTANG FASTBACK, 1965, icona anni '60, simbolo delle Muscle Cars Americane, ottime condizioni generali, restaurata di carrozzeria e meccanica, interni orig. conservati, motore Ford 302 c.i. compl. revisionato, vettura provenienza USA da immatricolare. € 45.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it.



INNOCENTI

950 SPIDER, 1962, lattanata presso le nostre sedi, fondi rifatti, pronta per la verniciatura. Vendesi così o finita. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



COUPE' 2 POSTI, 1967, restaurata da 10 anni, colore bianco, interni neri, revisione 2023, ottime condizioni. € 15.000. Tel. 320 1169319.

MINI COOPER MKIII, 1970, 998 cc, colore rosso con tetto nero, conservata in buone condizioni generali,

targhe nere originali, carta di circolazione dell'epoca a pagine. € 11.500. Tel. 338 5877458.

MINI MINOR MK III 850CC, 1971, ASI, rosso e tettuccio nero, mai verniciata, sempre in garage asciutto e con copriauto, interni ancora nuovi, 5 cerchi in lega, marmitta centrale, salva coppa, ecc.... uniproprietario dall'immatricolazione, prime targhe, libretto e foglio compl. € 8.900. Tel. 349 6844119.

MINITRE, 1984, ASI, blu, interno velluto, 993 cc, targa originale AL; buono stato di meccanica e carrozzeria, inoltre dispongo anche di un'Y10 4WD del '91, 1100 cc, iniezione e una Mitsubishi 3000 GT VR4 del '92 e altre vetture. Quotazione di mercato. Tel. 333 2864313.

JAGUAR

420, 1968, color piombo, come nuova, cerchi a razzi, diversi lavori eseguiti per renderla in questi livelli. € 19.000. Tel. 333 9813848.

E TYPE FLAT FLOOR SPIDER, 09/1961, opalescent dark blue, matching number certificato J. D. Heritage T. n. 7094, CRS, certificato di identità targa oro class. A3, hard top, cassetta attrezzi e cric originali, quotazione RuoteClassiche A+. Visibile a Cattolica (RN). No perditempo. Tel. 328 6666342. fiorenzorovelli@gmail.com.



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. Itf@itf.it.



MK1 3.4, 1957, colore nero con interni grigi, restauro conservativo, motore revisionato, guida a sinistra, condizioni eccezionali, invio foto su richiesta ed ulteriori informazioni solo a interessati. Tel. 334 7877808. 7lucper@tiscali.it.

MK2 3.4, 1963, 3.400cc, cambio manuale, guida a sinistra, prima vernice, interni originali, conservato, 49.000km da nuova. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



XJ 4.2 AUTOMATICA, vettura con motore ottimo, guida a destra, radiata. Prezzo da definire dopo contatto. Tel. 330 419741. angeliirag@yahoo.com.

XJ 6 3.2 CAMBIO AUTOMATICO, 09/1991, targhe (BG A88...) originali dell'epoca, ISCRITTA ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica. € 8.000. 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, Km 120.000, conservata, stupenda. € 7.990. Tel. 348 5182377.

XJ6 3.6, 1989, modello Sovereign, Km 85.000, colore grigio antracite metallizzato, targa e documenti originali, interni in pelle, ottime condizioni generali. € 13.000. Tel. 338 5877458.

XK 140 DHC RHD, 1956, autovettura in splendide condizioni. € 89.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



IN PRIMO PIANO



LANCIA APPIA III SERIE

Anno 1960, bellissimo conservato, colore grigio metallizzato originale, interni in tessuto grigio, motore appena revisionato, marmitta nuova, frizione e freni rifatti, targhe Gorizia, tutti i lavori eseguiti da noi sono documentati da fotografie.

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

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 Internet: www.afra.it

OldCar 24

www.oldcar24.com

**INSERIZIONE LA TUA AUTO IN RETE
 IN TUTTO IL MONDO**

www.oldcar24.com

Per informazioni:
info@oldcar24.com
+39.02.56.56.99.97

XK 150 OTS, 1959, autovettura da restauro, ottima base, disponibile anche XK 120 OTS. Trattativa in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



FULVIA COUPE' (3° SERIE) 1300 C.C., 1975, colore blu, Km 60.000, vettura conservata. € 11.000. Tel. 335 287137. 131cesarin@gmail.com.



190 SL ROADSTER, 1959, completamente restaurata, Matching Numbers e Matching Colors, motore revisionato completamente. Percorsi 200km dal restauro. Tel. 328 3553543 - nicolafava@yahoo.it.



TI A SCADENZA REGOLARE E TIMBRATI SU LIBRETTO SERVICE ORIGINALE. € 9.000. Tel. 348 5503882.



300 SE, 1986, iscritta ASI, vettura originale in tutto, Km 175.000, tenuta sempre in garage. € 8.500. Tel. 0532 978156. l.bozzato@libero.it.

300 SE, 1988, revisioni solo in Mercedes (Vieffe MI) in data 12/2019, condizioni perfette, Km 228.733, poi non circolata, cambio aut., clima, radio, tetto, vetri, sedili mobili elett., traino, uniproprietario, no incidenti, finiture come nuove, int. in pelle blu. € 12.500. Tel. 335 5977483. antonio.migliacci@polimi.it.



XKR COUPÉ, 4.200 cc, 291 cv, Km 160.000, colore argento metallizzato, interni in pelle nera, disponibili 5 cerchi in lega, navigatore, telefono, lettore cd, più altri accessori. € 33.000. Tel. 337 560817. sergio.giovanardi@tiscali.it.



MASERATI

BITURBO 2.500 CC, 1984, ottimo stato, Km 130.000, ben tenuta, sempre in garage. Valuto la migliore offerta. € 12.000. Tel. 349 5260719.

MISTRAL, 1967, omologata ASI, Registro Maserati, Matching Numbers, colore grigio metallizzato, proprietario da 15 anni, 2+2. Qualsiasi prova. € 210.000. Tel. 336 460304.



200 E ELEGANCE, 1997, auto dotata di CRS (inserito nel libretto), sempre manutenzionata, sedili in panno nero in buone condizioni, colore grigio metallizzato, autoradio dell'epoca, revisionata. € 1.400. Tel. 338 9373830. guiseppoprof.bellandi@gmail.com.

200 T, 1988, omologata ASI, benzina, KM 149.000 originali, colore blu aeronautico, meccanica, carrozzeria ed interni ottimi, gomme nuove, revisione 2023. € 5.500. Tel. 339 6616415.

200 E S.W. KOMPRESSOR, 1999, ASI, mod. Elegance, grigio metallizzato, uniproprietario, Km 160.000, condizioni da vetrina, perfetta, impianto a gas GPL, tutti i tagliandi. € 10.000. Tel. 335 527768. ermizzo@yahoo.it.

219 SALOON, 1957, in ottimo stato di conservazione, carrozzeria, selleria, cromature, tutto in condizioni originali, meccanicamente in ordine. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.



LANCIA

2000 BERLINA I.E. TIPO 820.416, 07/1973, targhe (VC 23...) e documenti originali dell'epoca, disponibile foglio complementare annullato a valore storico - disponibile libretto organizzazione rete assistenza - lancia edizione maggio 1972. € 11.000. Tel. 348 5503882.



APPIA VIGNALE LUSSO COUPÉ, 1961, bicolore, da restaurare. € 8.900. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

ARDEA, 1952, omologata ASI targa oro, colore celeste, documenti in regola, targhe originali, ottime condizioni, funzionante in tutto. € 16.000. Tel. 333 9813848. frabarso1@gmail.com.

FLAMINIA COUPÉ 2500CC, 1961, bicolore, bella, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAMINIA COUPÉ PININFARINA, 1960, vettura totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 43.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagato.it. www.cristianoluzzagato.it



MATRA

530 SX, 1972, autovettura completamente restaurata sia di meccanica che carrozzeria, monta un motore Ford. Prezzo dopo visione ed eventuale prova. Tel. 338 3380714.

MURENA, 1980, 1.600cc, caratterizzata da 3 posti in linea, motore centrale, lunotto in vetro ammassimo, targata Venezia. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MERCEDES

190 SL, 1958, autovettura da restaurare, dispone di carburatori originali Solex. Trattativa in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



220 CABRIOLET B, 1952, ASI, proveniente da importante collezione, interni originali, matching numbers, vis. a Roma su appuntamento. € 89.900. Tel. 388 7883247.



220S W180 CONVERTIBILE, 1958, autovettura totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 99.000 trattabili. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagato.it.



280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, tetto apribile elett., Vettura Maniacalmente Conservata - Perfetta In Ogni Dettaglio - Ancora Disponibile Kit Primo Soccorso Allocato Nella Cappelliera, TAGLIANDI ESEGUITI.

560 SL, 1988, roadster superaccessoriato, ultima serie. Visibile a Brescia. € 42.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagato.it.



SE 420 BERLINA (W126), 1988, full optional, impianto GPL nuovo, cambio automatico, marmitta e gomme nuove, colore antracite metallizzato, esente bollo, assicurazione ridotta, nessun lavoro da fare. € 6.500. Tel. 348 5216200 - 0524 571161. bazzoni@polaris.it.

SL 280 V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft+hardttop, int. pelle, reg. sedili elett., capote elett., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. 110. Tel. 338 3498505.



MG

A, 1957, ASI, colore nero, interni verdi, guida a dx, perfetta. € 49.000. Tel. 335 258669. alessio.zaccaria@alice.it.

A 1600 MK II, 1962, ASI, pari a nuova, rossa, accessoriata, cruscotto in radica, da concorso, vis. a Genova. Astenersi perditempo. € 33.000. Tel. 335 5604632.

Visita 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 Fiori - 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. CORRIDONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezozclassicmotors.it - info@arezozclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: 15/16 GENNAIO 2022** - AREZZO FIERE - 21.000 mq coperti - Orari pubbl.: Sab 8.30-19 - Dom 8.30 - 18.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337/645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: 21/22 MAGGIO 2022** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mq - Orari pubbl.: 8.00 - 19.00.

BUSTO ARSIZIO - VA - Moto Club Anni '70 - **MOSTRA SCAMBIO - AUTO BICI MOTO D'EPOCA E RICAMBI: 5/6 MARZO 2022** - MALPENSA FIERE - Esposizione gratuita auto di privati - Ingresso 5 euro - Orari pubblico: sabato e domenica: 8.30 - 17 - Info: 338 2016966 - info@automotodepoca.eu - www.automotodepoca.eu

CAORLE - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 347 5883200 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA - 25° Mostroscambio Internazionale: SETTEMBRE/OTTOBRE 2022** - Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobili, scambio/ vendita anche tra privati. Info e prenotazioni: 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: 22/23 GENNAIO 2022** - presso Area Exp. Via Oberdan E' obbligatoria la prenotazione degli spazi.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **50° MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 5/6 FEBBRAIO 2022** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 metri dal casello Cesena Nord della A14.

**LE DATE DELLE
VARIE FIERE SONO IN
CONTINUO AGGIORNAMENTO
CAUSA PANDEMIA COVID 19**

FERRARA - AMP s.r.l.s. - 348 9590995 - www.autoemotodelpassato.com. **AUTO E MOTO DEL PASSATO SALONE D'INVERNO: DATA DA DESTINARSI** - Auto, Moto, Bici, Trattori, Modellismo, 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 - **23° MOSTRA SCAMBIO AUTO - MOTO D'EPOCA, MODELLISMO E PEZZI DI RICAMBIO - DATA DA DESTINARSI** - Centro Fiere di Braccagni (GR) - Orario continuato dalle 9.00 alle 18.00.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **44° MOSTRASCAMBIO: DATA DA DESTINARSI** - 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.

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: **24/25 SETTEMBRE 2022** - 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: 18/19/20 FEBBRAIO 2022** - 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 pubbl.: 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 - **SALONE INTERNAZIONALE DI AUTOMOBILI E MOTOCICLI D'EPOCA: 20/21/22/23 OTTOBRE 2022**

REGGIO EMILIA - Club Auto Moto d'Epoca Reggiano - Tel. 0522 703531 (solo il Merc. dalle 21 alle 24) - 333 4388400 (dopo le h. 19,00) - Fax 0522 930428 - mostrascambio@camerclub.it - **MOSTRASCAMBIO: DATA DA DESTINARSI** - Tutti gli spazi (sia al coperto che all'aperto) sono a prenotazione, compreso il settore E. Ingresso € 12 - rid. € 10. Orari: sab. 8 - 18.30 - dom. 8 - 17.

ROMA - Organizzazione Miti&Motori, 351 9199523 - 328 6216056 - www.ilmegliodimillennium.it - info@ilmegliodimillennium.it - **IL MEGLIO DI MILLENNIUM 40° EDIZIONE - 7/8 MAGGIO 2022** - Ippodromo Capannelle, via Appia 1245 (Gran Raccordo Anulare, uscita 23 direzione centro). Oltre ad auto, moto e ricambi d'epoca, ospiterà il 75° anniversario della nascita della Vespa.

SAN MARCO EVANGELISTA (CASERTA) Tel. 0828 / 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: NOVEMBRE 2022** - 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: 10/11/12/13 FEBBRAIO 2022** - 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) - 39° MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, RICAMBI, ACCESSORI D'EPOCA: SETTEMBRE 2022** - Orari esp.: ven: 10 - 17; sab: 07 - 08; dom: 07 - 08. Orari pubbl.: sab: 08 - 18; dom: 08 - 16.

B 1.800 CC, 1969, omologata ASI, colore verde, ruote a raggi, volante in radica originale, ottimo stato di meccanica e carrozzeria, capote nera. € 20.000. Tel. 335 6327167. marcello.mentini@gmail.com.



B ROADSTER, 1966, 1800 cc, con capote, cerchi a raggi, gomme nuove, bella di carrozzeria ed interni - video sul sito. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.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.



MORGAN

4/4, 1991, unico proprietario, 35.000 km originali superaccessoriato. Visibile a Brescia. € 42.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



MORRIS

MINOR, 1958, guida a sinistra, italiana da sempre, targhe Roma - video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



OPEL

KADETT D CARAVAN 1.200 S (5M), 1983, omologata ASI, allestimento Special Lusso originale, colore parchement 433 (beige), tetto in vinile nero con in fondo porta valigie America, vetri fumè, Km 147.000, in ottime condizioni, revisione ok. € 3.000. Tel. 366 1325265. equisetto14@gmail.com.

KADETT E 1.3 CC S 4 PORTE, 1988, iscritta ASI con CRSC, col. grigio met., impianto GPL, ottimamente conservata, sempre in box, 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. www.citymotors.com.it



PEUGEOT

504 COUPÈ 2.0 I, 1972, vettura in ottime condizioni generali, interni originali ottimamente conservati, solamente 2 proprietari, 64.800 Km originali, motore 2.0 iniezione, buona meccanica, documenti in regola. € 14.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it



PORSCHE

356 C COUPÈ, 1963, omologata ASI, conservata, restauro motore nel 1995, di mia proprietà da 25 anni,

certificato d'origine Porsche, motore, telaio, colore, interni. € 85.000. Tel. 349 1582023. info@centromilanoconrocni.it.



356 ROADSTER, 1959, autovettura da restauro, disponibile anche 356 B Coupé. Trattativa in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



911 (996) CARRERA CABRIO, 1998, omologata ASI targa oro, colore nero, cambio manuale, aria condizionata, perfetta di motore, carrozzeria e interni, sempre tagliandata. € 33.900. Tel. 339 3863728. dieter.st@rolmail.net.



911 CARRERA CABRIO, 1986, omologata ASI targa oro, conservata in condizioni eccellenti, ottimo motore 3.200 cc originale, colore argento, interni in pelle nera, perfetta. € 60.000. Tel. 329 4119063.

911 2.0 PASSO CORTO, 1968, vettura completamente originale. Visibile a Brescia. € 79.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



911 S, 1974, omologata ASI con CRS, telaio 9115300072, motore 911/42-6350079, accurato restauro conservativo, meccanica verificata presso Porsche Padova, colore argento ZZZ2, vetri catacolor, cambio 5 velocità, certificazione Porsche. € 78.000. Tel. 336 452826. ennio@tozzo.it.



911 SC 3000, 1979, preparato per regolarità sport, omologato ASI targa ORO. Visibile a Brescia. € 62.000 tratt. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzagio.it.



944 S, 1988, omologata ASI targa oro, autovettura perfetta. Visibile a Brescia. € 25.000 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it. www.cristianoluzzagio.it



996 3.600 CC, omologata ASI, auto italiana, perfetta, gomme nuove, interni in pelle, pluriaccessoriata, macchina potenziata Porsche, colore grigio scuro metallizzato. Prezzo dopo visione. Tel. 313 2565870. cobra22444@gmail.com.



www.asimarket.it

CEREA

AREAEXP / VIA OBERDAN - CEREA (VR)

22 - 23 GENNAIO



**MOSTRA
& MERCATO
SCAMBIO**

**AUTO / MOTO / CICLI
RICAMBI D'EPOCA / EDITORIA
UTENSILERIA / MODELLISMO**

SABATO 9.00 - 17.00 DOMENICA 9.00 - 17.00

**PUOI ESPORRE E VENDERE LA TUA
AUTO D'EPOCA GRATUITAMENTE**



PRENOTA!

 **348.4154649**

 **333.6538139**

 **info@mmsdepoca.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

RENAULT

4 TL 845 CC 28 CV, 01/1984, targhe (BO A17...), documenti originali dell'epoca, conservato maniacale, SUPERPREZZO. € 5.800. Tel. 348 5503882.



5 GT TURBO 1ªSERIE, 04/1986, targhe (li 37...) originali dell'epoca - iscritta ASI - disponibile libretto d'uso e manutenzione - VETTURA REGOLARMENTE MANTENZIONATA - SUPER PREZZO. € 16.500. Tel. 348 5503882.



ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD, 1960, ASI targa oro, bicolore, prezzo interessante. Tel. 338 9369456.

SILVER CLOUD III, 1964, vettura perfetta di meccanica e carrozzeria, in uso normale, bicolore nero/ottone, guida a destra, interni originali. Visibile ad Asti. € 60.000. Tel. 392 1192130. rluccocastello@gmail.com.

ROVER

216 COUPÉ, 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.

MINI MK6 BRITISH OPEN CLASSIC, 03/1993, disponibile libretto di informazione per l'utente e service record (tagliandi) con tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale rover - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 12.500. Tel. 348 5503882.



SAAB

9-5 2,3 16V TURBO AERO, 2001, bellissima, grigio metallizzato, interni in pelle nera, carrozzeria ed interni ok, cambio automatico, turbo revisionato. € 1.200. Tel. 338 7109857. simonetti.r@tin.it.

TRIUMPH

GT6 MKII, 1969, autovettura TOTALMENTE restaurata e superaccessoriata. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



TR3A, 1958, 1.991cc, portapacchi, capote, finestre laterali, volante in legno, con certificato di rile-

vanza storica. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR3A, 1959, OMOLOGATA ASI, splendida, perfetta. Visibile a Brescia. € 36.000. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO KARMANN 1.5 CABRIO, 1969, omologata ASI, Km 95.469, libretto service, targhe originali, di mia proprietà dal 2006, autovettura sana, in massima parte conservata, tutte le revisioni regolari. € 18.900. Tel. 348 4417840. 20170911mb@gmail.com.



VOLVO

960 BERLINA, 1990, omologata ASI con CRS, targata VR 95....., motore turbo 2000 cc 16 V, alimentazione a benzina, autovettura completamente originale ed in ottime condizioni generali, bellissimo, raro, conservato. € 7.800. Tel. 342 6247337. lucalazza74@gmail.com.



ALTRE MARCHE

AUTOUNION DKW F91/4 MUNGA, 1960, omologata ASI, esente bollo dal 1991, verde Nato, capote originale nuova più altra, full optional. Foto su richiesta. Tel. 335 7503610.

ERMOLLI FORMULA 3, 1974, vettura conservata e funzionante, motore 2.000 cc Alloni/Toyota, 205 CV, senza strozzatura carburatori, primissimo esemplare costruito, telaio sano non piegato, no incidenti, visibile in Romagna. No perditempo. € 20.000 non tratt. Tel. 349 5842859.

GLAS GOGGOMOBIL COUPÉ, completa ma da restauro con documenti italiani originali da passaggio. € 3.500. Tel. 329 4686277.



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



CAPASSO RICAMBI

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

GARROZZERIA

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

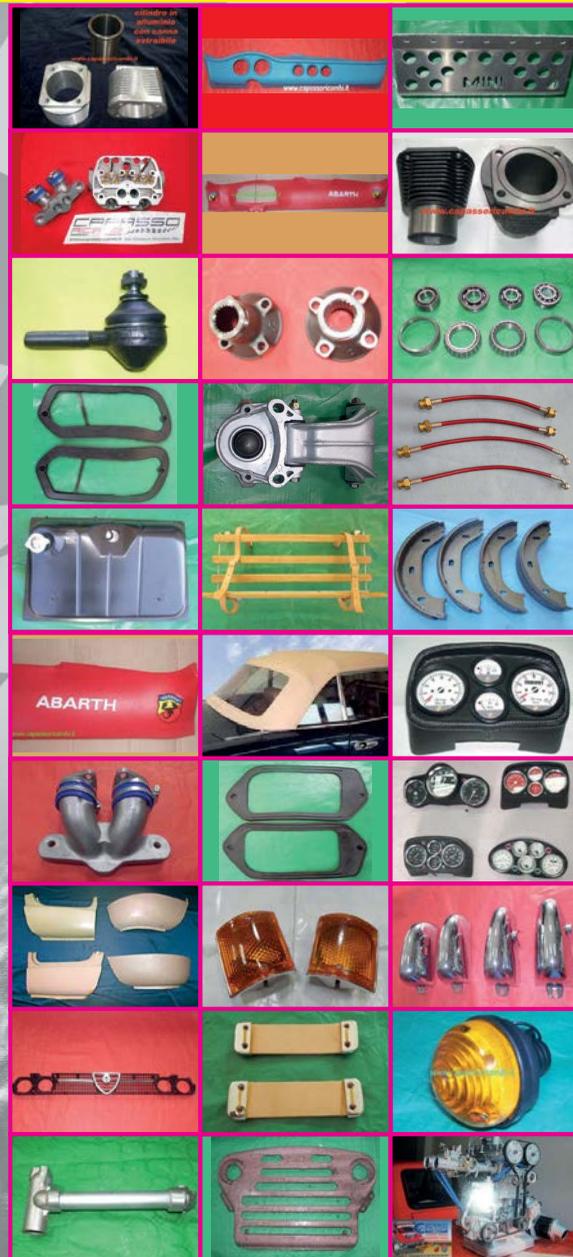
RICAMBI FRENI

Tubazioni, ricambi dischi tamburi e tamburi, cavi, ecc...

MECCANICA

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

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



**B
U
O
N
E**

**F
E
S
T
E**

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



JBA FALCON V8 3500, 1992, Rover V8 3.500cc, riverniciata, capote in mohair come nuova, ottime condizioni. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MARCOS MANTULA 3500 V8, 1988, GUIDA A SINISTRA, 35.000 km ORIGINALI, come nuova. Visibile a Brescia. € 39.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzago.it.



MERCURY MONTEREY BREEZEWAY, 1963, iscritta ASI con CRS, motore 370 c.i., trasmissione automatica, carrozzeria restaurata compreso sottoscocca e telaio, provenienza Texas (USA), interni originali, meccanica completamente revisionata e tagliandata. Solo se interessati. € 17.000. Tel. 388 6453109. passondaniele@gmail.com.



NSU PRINZ 4 L 598 CC, 01/1970, targhe (CT 22...) e documenti originali dell'epoca, disponibile foglio complementare originale annullato a valore storico - LA VETTURA DELLA SUA CATEGORIA ASSOLUTAMENTE PIU' AFFIDABILE E SPAZIOSA DELL'EPOCA - la mitica "VASCA DA BAGNO". € 7.500. Tel. 348 5503882.



RILEY 9 SPECIAL "BROOKLANDS", 1931, autovettura ben conservata, visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzago.it.



STEYR PUCH 500 D - TETTO RIGIDO, 02/1963, restauro maniacale altamente professionale eseguito da artigiani esperti - immanicabile pezzo da collezione - raro e con prezzo accessibile nonostante il grado elevato di rarità. € 24.500. Tel. 348 5503882.



SUNBEAM-TALBOT ALPINE MKIII, 1963, 1600cc, guida a sinistra, restauro iniziato dall'ultimo proprietario, da completare. Altre vetture da restaurare visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AGRICOLL

TRATTORE LAMBORGHINI 1 R, 1966, in buono stato di conservazione, funzionante, più un altro trattore modello 2 R. Tel. 339 8959948, visita: www.livio-livotto.com.



INDUSTRIALI E MILITARI

CITROEN H, 1968, versione con centina, ancora con la sua vernice originale, funzionante, da restaurare, oppure ottima base per essere trasformato in uno "Street Food Van". Tel. 339 8959948, visita: www.livio-livotto.com.



MOTO

AERMACCHI ALA VERDE, 1963, 4 marce, 1° serie, del 1959 ma immatricolata nel 1963, restaurata in tutto da Stucchi (Varese), F.I.M., 100% originale, come nuova, da esposizione con soli Km 2.300, doc. in regola, revisione maggio 2022, apparsa su Motociclismo d'Epoca del 02/2012. € 7.500 tratt. Tel. 349 0062936. norton.43@hotmail.com.

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

BMW K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, 4 cilindri in linea, 1.000 cc, colore nero metallizzato, carenatura integrale con borse da viaggio laterali e bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. € 3.300. Tel. 338 5877458.

BMW R 100 RT, 1981, ottime condizioni, conservata, manutenzione regolare, revisione fino al 05/2023, colore bianco perlato con borse Krauser. Per inutilizzo. Visibile a Modena. € 7.000 non tratt. Tel. 338 7603117.

BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredato di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



CIAO - GARELLI - CECCATO, '46-'60, dispongo di Ciao 1°serie, Ceccato 49 cc bici cromata, Mosquito 38 bici touring, funzionanti e presentabili. € 1.000 in blocco. Tel. 331 3585954.

DUCATI 250 DESMO, 1970, omologata ASI targa oro, perfetta, libretto e targa originali. € 9.000. Tel. 335 6468789.



DUCATI DM 350/S, 1971, omologata ASI, colore arancione, pronta all'utilizzo e perfettamente mantenuta. € 8.000. Tel. 329 2152299.

FANTIC 125 TRIAL 2°SERIE, conservato in perfette condizioni, colore rosso, senza documenti. € 700. Tel. 366 9503340.

GILERA 175 EXTRA, 1962, omologata ASI, restauro completo, documenti regolari € 3.200, più Lambretta D del 1952, targa ASI, restauro totale, documenti regolari a € 4.000. Tel. 059 549226.

GILERA GIUBILEO 175 EXTRASPORT, 1966, documenti originali e pronti per il passaggio, moto restaurata qualche anno fa e mai usata. € 3.500 tratt. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

HONDA CB 500, 1974, omologata ASI, colore oro, conservata e revisionata, pronta all'utilizzo e perfettamente mantenuta. € 8.000. Tel. 329 2152299.

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

HONDA CX 500 C, 1983, modello "custom" originale, pochissimi km all'attivo, colore rosso metallizzato, conservata in ottime condizioni generali, targa originale, eccezionale. € 3.300. Tel. 338 5877458.

ISO 125 CC 4 TEMPI, 1962, perfetta, documenti e targa regolari e originali, secondo proprietario. € 4.500. Tel. 335 6468789.



ISOMOTO, 1954, terza serie, completo e funzionante, motore revisionato con targa e visura, serbatoio colore rosso/nero più un motore ISO 4 marce "125" funzionante. Tel. 333 8758147.

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

LAVERA 1200 TS, 1982, originale, certificata FMI, documenti regolari, ottimo stato di conservazione. € 7.800 tratt. Tel. 331 2640840.



MALAGUTI 50 SPORT, anni '70, con librettino, 3 marce, sano, motore Franco Morini 2 T, colore rosso - fucsia, modello raro. € 350. Tel. 328 9152518.

MONDIAL CHAMPION 125 CC, 1961, conservata originale, funzionante, iscritta FMI, da passaggio, invio foto. € 2.200. Tel. 328 8260440. leid5+@gmail.com.

MOO GUZZI SPORT 15, 1934, completamente restaurata, disponibili anche altri tipi di moto. Prezzo da concordare dopo visione. Tel. 338 2278603. clarinet-marco@gmail.com.

MOTO GUZZI FALCONE 500, motocicletta funzionante, molto bella. € 10.000. Tel. 333 7483147. baldinaluciano41@gmail.com.

MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1951, targa Oro FMI, omologata motocarrozzetta, ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldosiserandino@libero.it.

MOTO GUZZI ASTORE 500, 1949, motociclo restaurato e mai usato con documenti da voltura. € 15.000 poco tratt. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

MOTO GUZZI GALLETTO 160, 1951, restaurata 30 anni fa, radiata d'ufficio, con targa e libretto complementare. € 2.400. Tel. 0523 896247.



MOTO GUZZI GTV SIDECAR, 1947, restauro maniacale e completo in ogni suo particolare. € 22.500. Tel. 335 5298925. bernardo.b@alice.it.

MOTO MORINI CORSARINO ZZ, vari modelli e colori, funzionanti con librettino, motore revisionato, conservati, vero affare. Prezzi speciali, da € 1.200 a € 1.500. Tel. 328 9152518.

MOTO MORINI CORSARINO ZZ SCRAMBLER, 1970, modello raro, rimesso a nuovo, con librettino, colore nero/azzurro metallizzato. Vero affare. € 2.500 tratt. Tel. 328 9152518.



MOTOBICI CATRIA 175 LUSSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, motocicletta in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldosiserandino@libero.it.

MOTOM CODICE 48 C.C., 1960, riverniciato totalmente di rosso dello stesso colore originale, tutto completo e funzionante, cerchioni e gomme nuovi. Ottimo affare. € 890. Tel. 349 6844119.

NIMBUS STANDARD, 1938, omologata ASI targa oro, perfetta, documenti regolari. € 12.000. Tel. 335 6468789.



PARILLA 125 TURISMO, 1954, restaurato e motore revisionato, documenti pronti per il passaggio di proprietà. iscritto FMI. € 1.890. Tel. 349 6844119.

SERTUM VARI MODELLI, moto restaurate a nuovo, motore VT4, mozz, marmite, ricambi vari anche in blocco, più Batua 120, documenti ok. Prezzi dopo visione. Tel. 328 7894109.

SWM 240 TRIAL, conservato in perfette condizioni, colore giallo, senza documenti. € 800. Tel. 366 9503340.

YAMAHA XT 600 - 43F, 1984, motocicletta conservata, colore bianco-rosso, targa originale PR..... libretto originale, 3 proprietari, funzionante perfettamente, iscritta al registro storico FMI, invio foto su richiesta. € 2.500. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.

VARIE

ATTREZZATURE VARIE, rivolte ad autofficine, macchine utensili nuove ed usate, inoltre dispongo di ricambi per Alfa, Lancia, Fiat, Maserati anni '50, '60 e '70. Tel. 333 2476148.

AUTORADIO D'EPOCA, dagli anni '50, '60, '70, '80, '90, fino al 2000, marca 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 D'EPOCA, '28/'83, per auto, moto e motorini, camion, copie da veri originali d'epoca, no rifacimenti al PC. Per auto € 13, moto € 6. Tel. 388 1221569. s.badoni@virgilio.it.



CARBURATORI DELL'ORTO, modello DRLA40, dispongo di due pezzi, in buonissime condizioni. € 350. Tel. 346 3045499.

FOTOGRAFIE ORIGINALI, di agenzia riguardanti corse motociclistiche anni 1910 1920, con soggetti Moto Bianchi, Benelli, Gilera, Moto Guzzi, ecc.... Tel. 339 6616415. edoardorex@gmail.com.

KIT DI MONTAGGIO FIAT 500 F, 1965, 100 confezioni/pezzi di montaggio Hachette con fascicoli, tutti in confezione originale. Scala 1/7. € 1.200. Tel. 342 9096891. franzeno51@gmail.com.

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



LIBRETTI USO E MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depliant vendendo. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



LIBRI MOTORISMO, dispongo di tre titoli: Le Grandi Fiat di A.T. Anselmi del 1967 a € 100, La Favolosa Lancia di Centenari del 1976 a € 100, Le mie gioie terribili di Ferrari del 1962 a € 600. Tel. 388 1936066.

MODELLINO FERMACARTE, della Porsche TAYCAN in metallo pressofuso argentato in edizione limitata, originale Porsche con scatola, cm. 12 e 240 gr. Tel. 388 7423299. dadacaffaro@gmail.com.

OGGETTISTICA PORSCHE, placche car badge del Porsche Parade Europe 2000 (Baden Baden) e 2002 (Newport), con viti di fissaggio, foto a richiesta. Tel. 388 7423299. av.pasguero@gmail.com.

PER A.R. 1600 SPIDER/1300 SPIDER VEL.-SS, dispongo di motori per suddette auto, uno 00112 per 1600 spider, un'altro 00106 per 1300 spider sprint veloce più uno 00121 per SS. Tel. 338 9369456.

PER A112 ABARTH, dispongo di un motore 58 Hp. Tel. 329 2152299.

PER ABARTH 850 - 1000 TC E DERIVATE, dispongo di un volante conservato e completo di pulsante originale Sipea dell'epoca. Tel. 336 452826. ennio@tozzo.it.

PER ABARTH 850-1000, carburatore Weber 36 DCD7, in buonissime condizioni. € 550. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO 164, motore T.S. più 3.0 12 V (Busso), lamierati, spoiler posteriore, sospensioni, centralina i.e., ABS, vari cerchi in lega e molto altro. Tel. 335 265738.

PER ALFA ROMEO 33, motori 1.3, 1.5, 1.7 8V e 16 V, cambi, differenziali, sospensioni, lamierati, centraline i.e., ABS, vari cerchi in lega, fanaleria e molto altro. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO 75 TWIN SPARK, motori più lamierati, spoiler post., sospensioni, centralina i.e., ABS, cerchi in lega, vari ricambi, motorini tergi. Tel. 335 269738.

PER ALFA ROMEO ALFETTA, 03/1977, dispongo di un libretto uso e manutenzione per suddetta auto, colore rosso, in ottimo stato. € 35 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER ALFA ROMEO ALFETTA 1600 / 1800, '77 - '78, tappezzeria completa in skai beige più 4 pannelli tenuti ottimamente, conservati, solo qualche crepetta lato sx, per inutilizzo. Prezzo affare. € 650 non tratt. Tel. 391 7784943.

PER ALFA ROMEO ALFETTA 2'500 GTV, 1985, 1 motore completo no. 01646 + cambio più diversi. 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 FIAT, vari ricambi, per AR Giulia 1300 cc 2 fari nuovi € 250, fanali post. 1°serie € 150, volante in legno diam. 36 cm, perfetto € 250, masch. per Giulietta Ti € 350, per Fiat 500 L volante a € 70 e altro. In più per Fiat 850 spider paraurti post. € 150. Tel. 320 1169319.

PER ALFA ROMEO GIULIA 1300/1600, '68/'73, dispongo di un paraurti anteriori come nuovo. € 250. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone, Duetto Osso di Seppia e Coda Tronca, ricambi vari di carrozzeria, di parti meccaniche e motori, compreso un cruscotto per seconda serie coda tronca più cerchi in lega. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER, paraurti, mascherine, lamierati vari, meccaniche complete, motori: 1315, 106, 121 per SS, 502, 514, 526, 530, 539, 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 GT 1300/1600/2000, '71/'75, dispongo di paraurti anteriore e posteriore più 3 borchie. € 450. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GTV 916 6V, '95 - '04, dispongo di un debimetro (misuratore portata d'aria), nuovo, originale Alfa Romeo, ancora nella sua scatola, introvabile, fuori produzione, codice Alfa 60579846. € 600. Tel. 339 7018020. maurizio.elettrauto@alice.it.

PER ALFA ROMEO MONTREAL, 1x blocco motore (AR00564) con albero e bielle, un cambio ZF più diverse ricambi, 1 spinterogeno, pompa Spica revisionata + diversi Motori completi AR 00512 / AR 00526 / AR 00530 / AR 00539. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER AUSTIN/ROVER MAESTRO / MONTEGO, 1987, dispongo di un motore completo, fari e fanali posteriori, tappezzeria completa, ruote con gomme al 90%. Prezzo conveniente. Tel. 345 6861750.

PER BMW 325 IX E30, 1988, dispongo di trapezi anteriori ruote specifici, introvabili e nuovi (2). Prezzo dopo contatto. Tel. 338 2661858. info@effepi.link.

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 DUCATO DAILY / FURGONI E CAMION, dagli anni '70 in poi, fanaleria specchi ed alcune parti meccaniche. Tutto materiale nuovo da fermo magazzino. Vendita singola e lotti. Tel. ... info@nonsolofari.it.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FERRARI DINO 208 GT4, 1977, 5 cerchi originali marca Cromodora, 14" x 6 1/2 in condizioni perfette. € 1.500. Tel. 330 559344. puortoantonino@gmail.com.

PER FIAT 124 SPORT, dispongo di un libretto uso e manutenzione, luglio 1967, in buone condizioni. € 30 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 500 - 600 - 1100, 1966, motore, cambio e radiatore, giunti, semiassi, perni fusi, cerchi, ecc.... anche ricambi di carrozzeria, in blocco o separatamente. Prezzi a richiesta. Tel. 335 8009188.

PER FIAT 500 R - 126, dispongo di un motore 594 cc tipo 126A500D restaurato. € 750. Tel. 346 3045499.

PER FIAT 508 BALILLA, dispongo di un treno di gomme (4) marca Pirelli Stella bianca in buone condizioni. Solo ad interessati. Tel. 339 6573913.

PER FIAT 508 BALILLA, 1934, dispongo di due scatole sterzo per suddetta auto (berlinetta, Mille Miglia, Coppa d'Oro) ed un radiatore per Fiat Torpedo (anteguerra). Prezzi su richiesta. Tel. 340 1472143.

PER FIAT 600 1° SERIE VETRI SCORREVOLI, dispongi di un libretto uso e manutenzione, del 1955, in buono stato. € 30 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 850 SPIDER, vetro ascendente dx, cofano post., traversa post., paraurti post., carburatore, fanali ant., minuteria, in più per Alfa Romeo carburatori Dell'Orto da 40 (coppia), nuovi e altre € 550. Tel. 320 1169319.

PER FIAT BALILLA COPPA D'ORO, dispongo di un motore 108 CS 1100 cc per suddetta auto, numero 000811, seminuovo. Trattativa riservata. Tel. 335 266686. paolo.r@rugoloauto.com.



PER FIAT DINO 2'000CC / 2'400CC COUPÉ, 1x motore smontato + 1 cambio, cofano motore, baule, dischi freni + pinze freni, cruscotto con strumenti, paraurti. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2.000CC / 2.400CC, parti motore e ricambi usati, monoblocchi, testate e sospensioni, trasmissioni, alberi a camme, spinterogeni, distribuzioni catene e valvole. Tel. 336 452826. ennio@tozzo.it.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1992, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali

TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19 (MI)

02 31 38 30

CLICCA SU

www.tinycars.it

SI ACQUISTANO
IN BLOCCO INTERE
COLLEZIONI

d'officina in italiano o in inglese, originali o copie rilegate, per alcuni modelli anche su CD-ROM. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

PER KAWASAKI 500 MACH III H1A 3 CILINDRI, 1970, dispongo di un serbatoio sano, senza ruggine, da verniciare, più altri per varie moto e modelli, sia giapponesi che italiani anni '70/'80. Tel. 366 9503340.

PER LANCIA AURELIA B10/B21, '50/'51, dispongo di una calotta dello spinterogeno usata ma in buone condizioni, più un manometro dell'olio del cruscotto e riscaldamento abitacolo. Prezzi da definire. Tel. 329 0454819. 1516@libero.it.

PER LANCIA FLAVIA VIGNALE CABRIO, 1x motore + cambio, 2x porte, 1x cofano motore, cofano baule, fanalini post. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER LANCIA GAMMA 2.0 COUPÉ 1°SERIE, dispongo di carburatori, carrozzeria, centralina i.e. + ABS, vari cerchi in lega ed altri ricambi. Tel. 335 269738.

PER MERCEDES 190 SL, 1960, coppia maniglie originali, usate ma in buono stato. Tel. 327 3015887. m.ciammetti@tiscali.it.

PER MG B, 1963, dispongo di dinamo più interruttore di minimo, nuovi. € 200. Tel. 333 1305240. nicotumma@libero.it.

PER MORRIS MINI, anni '60, mascherina MKII, cric, alette parasole, fari Lucas, copri batteria, cinture di sicurezza, scartitta BMC e bandiera inglese e AA. Tel. 388 0997479.

PER PORSCHE, cerchi Campagnolo Minilite Gotti, per misure, disponibilità e prezzi contattatemi. Tel. 336 452826. ennio@tozzo.it.

PER PORSCHE 912, parti motore, carter 616/36, carter anteriore, spinterogeno, coppia testate complete, pompa olio e benzina, volano e particolari vari. Tel. 336 452826. ennio@tozzo.it.

PER VOLKSWAGEN COMBI, SAMBA, '50-'60, paraurti anteriori, attrezzi scorta, sedile anteriore, vetri, marmitta nuova per 1.200 cc, alette parasole, lamiera sotto cruscotto e altro. Tel. 388 0997479.

PORSCHE MARTINI RACING (SET BARBECUE), originale, nuovo con scatola, mai usato. Tel. 388 7423299.

RICAMBI VARI, vasto assortimento di fanali, fendinebbia, specchi retrovisori, alternatori, sonde lambda, termostati, devioluci per vetture classic dagli anni 70 in poi, marche Bosch Hella Valeo, tutto nuovo, vendita singola e lotti. Tel. ... info@nonsolofari.it.

RICAMBI VARI, parti meccaniche di autovetture DE DION BOUTON del 1907/1912, più autocarri Fiat 18 BL e 634. Tel. 339 2565484.

RIVISTE, Quattroruote dal n°1 (no ristampa) al n°416, esclusivamente in blocco. Tel. 327 3015887. m.ciammetti@tiscali.it.

RIVISTE VARIE, in blocco o singoli fascicoli quali: Ruo-teClassiche, Autorama, Il Quadrifoglio, Motociclismo, AutoCapital, Auto d'Epoca, Auto Italiana, Motor Automark III, Notiziario Zagato car club, Registro Italiano Fiat, ecc..... Tel. 388 1936066.

SCOCCA SIDECAR, colore rosso, in lamiera, fondo in legno, nuova, sedile ribaltabile nero, vane occasione, per realizzo. € 600. Tel. 328 9152518.

TARGHE / EMBLEMI, provenienza U.S.A. da vari stati, inoltre anche emblemi di varie marche americane, anche italiane. Su richiesta. Tel. 338 9369456.

VARIE RIVISTE, in blocco o singoli fascicoli quali: AutoSprint, La Manovella, Legend Bike, Il Quadrifoglio, Motociclismo, AutoCapital, Auto d'Epoca, Auto Italiana, ecc..... Tel. 388 1936066.

CERCO

DOCUMENTAZIONE, foto, annuari, ed altri tipi di stampati, ecc... della Scuderia Sant Ambroeus. Tel. 333 7869893. e.tiozzo@geolog.it.

FANALERIA PER AUTO E MOTO, acquisto e ritiro lotti stock di fanaleria per moto auto e furgoni di qualunque periodo, specializzato in ritiri a stock fallimenti, chiuse attività, barnfind e merce ferma in magazzino. Contatto solo via mail. Tel. ... info@nonsolofari.it.

JAGUAR E TYPE COUPÉ II°SERIE, '69-'71, solo originale o perfettamente restaurata, 2 posti, guida a sx, regolarmente immatricolata, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. anmigg@yahoo.it.

MOTORE AERMACHCHI, 350 cc, 4 tempi, in buone condizioni e completo, 4 o 5 marce. Tel. 366 9503340.

PER BMW 320, 1938, motore cilindri in linea, in buone condizioni. Tel. 339 4048358. gghedini.giorgio@libero.it.

PER PORSCHE 356 B, vari ricambi usati di motore in vendita o eventuale scambio. Tel. 339 1987696.

PORSCHE 911, 1985, modelli 2000, 2200, 2400, 2700, 3000, 3200, 912, 964, 993, 996, 997, coupé, turbo, speedster, valuto anche Ferrari e Alfa Romeo d'epoca, anche da restaurare, massima serietà, ritiro in tutta Italia, prezzo adeguato. Tel. 333 9370257. lasagna.paola1965@libero.it.

TRENNI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercury, Schuco, Ingap, etc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

VOLKSWAGEN GOLF SYNCRO 1.8, '93/'95, solo se terza serie, prodotta in quegli anni ed in buone condizioni. Prezzo dopo contatto. Tel. 348 6525788. info@effepi.link.

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.

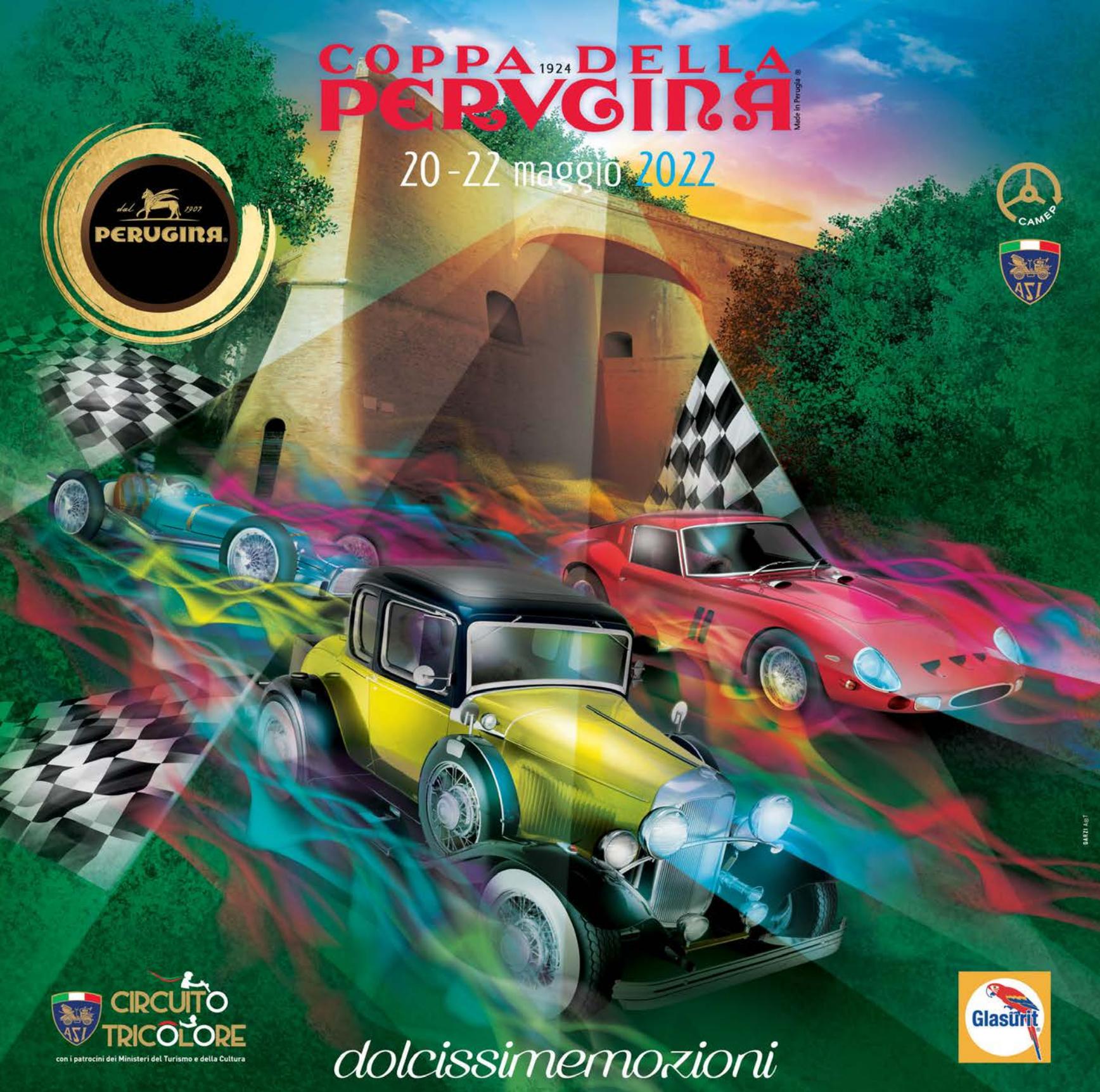
Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00** - Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00**
 Usa ed altri continenti **USD. € 180** - Via aerea **USD € 240** - **Arretrati:** Italia/Estero: € **7,00** a copia + spedizione.

Prezzo cofanetto 12 € + spedizione

COPPA DELLA PERUGINA 1924

Made in Perugia @

20-22 maggio 2022



dolcissimemozioni



10.02
13.02
2022

TORINO
LINGOTTO FIERE

AMMR

**SARÀ UNA
RIVOLUZIONE**

AUTOMOTORETRO

**AUTOMOTO
RACING**

WWW.AUTOMOTORETRO.IT

✉ info@automotoretro.it

📘 [automotoretro.automotoracing](https://www.facebook.com/automotoretro.automotoracing)

📷 [automoto_r](https://www.instagram.com/automoto_r)

☎ +39 011 350 936

