



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

CESARE FIORIO

RACCONTA IL RALLYE MONTECARLO

1972



COPPA DELLA PERUGINA ¹⁹²⁴

Made in Perugia ©

20-22 maggio 2022



dolcissime emozioni



IN QUESTO NUMERO

N° 01 - GENNAIO 2022

La Manovella

FOTO DI COPERTINA

32

50 ANNI FA
Il magico Montecarlo di Munari-Mannucci
e della Lancia Fulvia HF 1.6
di Roberto Valentini - foto Actualfoto



42

L'ADDIO A
FRANK WILLIAMS
Il sogno... inglese
di Cristiano Chiavegato

NEWS

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**
Nuove sfide, ma serve coesione

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**
La prova delle quattro domande

IN PRIMO PIANO **06**
Il riflesso dell'ASI sulla politica - di Roberto Valentini
La grande festa delle premiazioni **10**

ATTUALITÀ **14**

ANTICIPAZIONI **26**

SUL FILO DELLA MEMORIA **30**
Parata trionfale - di Danilo Castellarin

TECNICA **60**
Evoluzione di un mito: il 4 cilindri "bialbero"
Alfa Romeo - di Giovanni Groppi

AERONAUTICA **80**
Bugatti 100, l'aereo dimenticato - di Umberto Anerdi

MODELLISMO **86**
Mi si è ristretto il "Bulli" - di Luca Marconetti

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

Anche i camion a Mondovì **88**

GRANDI EVENTI INTERNAZIONALI **90**
Dietro le quinte di Rétromobile - di Laura Ferriccioli

EVENTI E MANIFESTAZIONI **96**
13ª Sibillini e Dintorni ripartiti... - di Mario Da Costa

VITA DI CLUB **92**
Assemblea Registro Italiano Alfa Romeo **95**

INDICE 2021 **98**

IN LIBRERIA **99**

48

VOLKSWAGEN 1302
Quando il Maggiolino
diventò Maggiolino
di Matteo Comoglio



LOTUS ESPRIT
pretty woman
di Luca Marconetti

66



IL PERSONAGGIO
Roberto Gallina, tutta la sua storia
di Paolo Conti

54



74

CAMPIONI
Peter Williams,
la Norton nel cuore
di Franco Daudo





*Happy
New
Year*



Classic Car Club Napoli

Napoli - 2a Trav. Via Augusto Righi, 42
tel. 081 5709679 - 081 5707180 - fax 081 7626268
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, Marconetti, Comoglio, Gastaldi, Castellarin,
Conti, dell'Erba, Philip Tooth Archive and Torquewrite,
Groppi, Cesario, Greening Archive, Amato, Saluzzi,
Da Costa, Scagnoli

Hanno collaborato
Filippo Bonente, Danilo Castellarin, Paolo Conti,
Elvio Deganello, Franco Daudo, Mario Da Costa,
Laura Ferriccioli, Cesare Fiorio, Giovanni Groppi

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

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

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

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

CantelliNet
PUBBLICITÀ & COESIONE
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

NUOVE SFIDE, MA SERVE COESIONE

Il 2022 sarà un anno importante per l'economia in generale e per l'automotive in particolare. Si prevede una ripresa soprattutto nel nostro Paese - lo ha ribadito Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Europea durante la sua visita in Italia nel dicembre scorso - che potrebbe riportarci ai livelli pre-pandemia già nella prima metà di quest'anno.

“Il nostro è un Paese che riesce a crescere nelle situazioni di emergenza - ha detto a Roma Paolo Pininfarina, vice-presidente dell'ASI - ma ha difficoltà a fare sistema”. Dal convegno di Roma - di cui vi diamo su questo numero ampia relazione - è emersa la forza dell'Automotoclub Storico Italiano e il messaggio che, in una fase di sviluppo necessario per il Paese, il nostro ente può contribuire in modo fattivo, ma a patto che il motorismo storico venga tutelato. In questo senso c'è stata ampia assicurazione da parte del mondo politico, con la presenza di numerosi parlamentari e gli interventi dei rappresentanti dei ministeri del Turismo e delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile. Forte della sua storia e, soprattutto, del suo futuro l'ASI oggi tutela a tutti i livelli il settore. Lo ha fatto anche nell'ultimo spicchio del 2021 quando è stato presentato un emendamento nel quale si chiedeva l'abolizione dei benefici fiscali per i veicoli certificati e registrati di interesse storico e collezionistico con età compresa fra 20 e 29 anni, che attualmente pagano un'imposta agevolata come forma di tutela per la loro conservazione.

Dati alla mano l'ASI ha sostenuto la tesi che i numeri non giustificano azioni penalizzanti nei confronti di questi veicoli e di tutto il motorismo storico che rappresenta una fonte di sviluppo culturale, turistico ed economico, in grado di sostenere un'occupazione qualificata e rivolta anche alle generazioni più giovani.

L'ASI si sta preparando alle prossime sfide anche dal punto di vista organizzativo con un grande sviluppo anche dal punto di vista tecnologico e informatico. Non a caso lo SMAU - circuito di riferimento dell'ecosistema dell'innovazione nazionale e internazionale - ha attribuito all'ASI il Premio Innovazione SMAU “Eccellenza italiana modello di innovazione per Imprese e Pubbliche Amministrazioni”, sviluppato dalla startup Tolemaica che ha realizzato l'applicazione “Data Click” per la foto certificata. Applicazione in fase di sperimentazione da parte dell'ASI per sviluppare un nuovo processo di datacertazione con valore legale, finalizzato ad ottimizzare le procedure di rilascio dei Certificati di Rilevanza Storica per i veicoli.

Roberto Valentini



ORGANIZZAZIONE TECNICA



MAIN SPONSOR

Bartolini & Mauri
ASSICURATORI

Filiale di Giarre
Service for you di Michele Puglisi & C. sas



Giro di Sicilia 2022



www.girodisicilia.it

Palermo [4] 5-6-7-8 Maggio

info@girodisicilia.it



LA PROVA DELLE QUATTRO DOMANDE



Cari Amici,

in questa lettera di inizio anno voglio partire da lontano. Esattamente dal 1932 - novant'anni fa - quando l'americano Herber J. Taylor sviluppò la "Prova delle quattro domande", una sorta di guida etica per migliorare i rapporti personali e professionali, portandoci a valutare meglio noi stessi e il nostro operato. Io sono un rotariano e tutte le serate del mio circolo iniziano leggendo queste quattro domande con cui è diventata mia abitudine confrontarmi. Sono domande molto semplici: ciò che pensiamo, diciamo o facciamo risponde a verità? È giusto per tutti gli interessati? Promuove buona volontà e migliori rapporti di amicizia? È vantaggioso per tutti gli interessati? Va da sé che la risposta giusta dovrebbe essere solo una: sì.

Perché cito queste quattro domande? Perché cerco di applicarle anche quando agisco nel campo del motorismo storico. Quando rappresento la nostra realtà a un interlocutore cerco di farlo nel modo più obiettivo possibile, senza seguire interessi di parte. Se devo proporre qualcosa,

valuto se è giusto e vantaggioso per tutti gli interessati e cerco di mettere a sistema i vari attori che possono dare il loro contributo al settore creando, nel pieno rispetto delle reciproche competenze, sinergie e non contrapposizioni.

Ritengo che questo approccio non sia solo opportuno ma assolutamente necessario per garantire ai veicoli quel futuro che meritano specie in un Paese come il nostro, per il quale rappresentano un importantissimo asset identitario. Si parla molto di futuro, sia quello più prossimo legato alle iniziative per vivere e condividere al meglio la passione per il motorismo storico, sia quello a lungo termine che richiede una visione d'insieme con strategie che guardino a normative nazionali e sovranazionali. Ribadisco che, a fronte di un panorama generale sicuramente complesso, se vogliamo prendere l'orientamento più corretto dobbiamo superare gli interessi di parte, fare una fotografia di tutte le realtà e le potenzialità che abbiamo nel nostro Paese, metterle a sistema e procedere spediti su un percorso condiviso. Non seguire questa condotta mette a rischio tutto il settore.

Sempre più spesso dobbiamo batterci con tutte le nostre forze per difenderlo. Anche di recente, nel decreto Fiscale, abbiamo evitato che venisse cancellata una sacrosanta tutela fiscale che avevamo ottenuto nel 2019 per i veicoli ventennali certificati e registrati come veicoli storici alla Motorizzazione. L'abolizione di tale tutela avrebbe causato un danno molto importante non solo ai singoli appassionati e al patrimonio motoristico nazionale ma a tutto il settore, in particolare alla filiera professionale.

Non sempre c'è chiarezza, anzi, a volte viene generata confusione sui dati che riguardano i veicoli storici ma da parte nostra c'è la consapevolezza di essere sulla strada giusta e di averla imboccata da tempo. La strada giusta è quella che ci sta portando ad elevare i veicoli storici ad uno status sempre più protetto e differenziato, sottolineando l'importanza del lavoro di certificazione e analisi che fanno l'ASI e gli altri Enti certificatori riconosciuti dallo Stato per determinare l'interesse storico e collezionistico di ogni singolo esemplare. Non basta, infatti, che un veicolo raggiunga una determinata anzianità per essere considerato storico, tanto meno che rientri in una lista di modelli per essere riconosciuto come tale. Tutti i veicoli hanno infatti diritto di poter essere tutelati come futuri testimoni della nostra storia, ma devono essere valutati uno per uno controllando non solo l'anzianità ma anche il loro stato di conservazione e la loro originalità. Questo è ciò che viene fatto da ASI e dagli Enti certificatori.

La certificazione di storicità riportata sulla carta di circolazione permetterà un preciso monitoraggio dei veicoli storici circolanti in Italia, che rimangono una percentuale del tutto insignificante rispetto al parco veicolare circolante nazionale, sia totale che ventennale, e che peraltro hanno percorrenze medie annue bassissime rispetto ai veicoli non storici. Anche il loro contributo alla produzione di inquinanti è del tutto insignificante. Questo sarà il passaporto che garantirà il futuro ai veicoli storici ponendoli su un piano completamente diverso da quelli di uso quotidiano e permettendogli di entrare a far parte di una importantissima "riserva protetta". Questa è la strada da seguire, questa è la strada che ci porterà lontano. Questa è la strada che risponde "sì" alla Prova delle quattro domande.

Un affettuoso saluto

Presidente Automotoclub Storico Italiano



IL RIFLESSO DELL'ASI SULLA POLITICA

L'Italia sta ripartendo e l'Automotoclub Storico Italiano è uno dei motori di questa ripresa. È quanto è emerso nel corso della convention "Fenomeno Classiche, i veicoli come risorsa per il sistema Paese", che si è svolta a Roma il 25 e 26 novembre 2021.

Una due giorni che ha segnato per certi versi l'inizio di una nuova stagione per l'ASI nel suo rapportarsi all'esterno e all'interno. All'esterno con una serie di azioni - svolte nella maggior parte dei casi dal presidente Alberto Scuro - che hanno portato una vasta parte del mondo politico a conoscere e apprezzare il nostro ente, all'interno con un nuovo approccio che prevede un maggior coinvolgimento dei Club nelle scelte strategiche del futuro. I due elementi chiave sono stati sviluppati in tempi diversi: giovedì 25 novembre con il convegno e le premiazioni, venerdì 26 con dieci tavoli di lavoro che hanno sviluppato altrettanti temi che rappresentano le future sfide dell'ASI.

LA VICINANZA DEL MONDO POLITICO

Difendere il motorismo storico significa difendere un modo di cultura, di solidarietà e anche di produttività, in grado di generare lavoro qualificato in un settore che oltretutto contribuisce ad accrescere l'immagine del nostro Paese all'estero per un'eccellenza artigiana che tutti ci riconoscono. Motivi

per i quali il mondo politico italiano sta mostrando sempre maggiore attenzione per il settore.

Al convegno di Roma sono intervenuti Alessandro Morelli, Viceministro Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Palmiero Perconti, consigliere di Massimo Garavaglia, Ministro del Turismo, l'Onorevole Giovanni Tombolato, Presidente dell'Intergruppo Parlamentare per i Veicoli Storici, il Senatore Ugo Grassi, Enzo Bianco, Presidente del Consiglio Nazionale ANCI, Ivan Drogo Inglese, Presidente degli Stati Generali del Patrimonio Italiano, Danilo Moriero, Segretario Generale Città dei Motori, Fausto Fedele, Direttore Motorizzazione Centro Italia Edoardo Magnone, Presidente del Registro Fiat Italiano e diversi parlamentari di Camera e Senato.

Tutti uniti da uno stesso concetto ribadito più volte: *"Siamo vicini al mondo dei veicoli storici"*. Un mondo rappresentato al Convegno ASI dai delegati degli oltre 300 Club Federati di tutta Italia. *"Siamo spinti da un motore potente, alimentato da passione e volontariato"*, ha sottolineato il presidente dell'ASI Alberto Scuro. *"Organizziamo, condividiamo, cresciamo insieme, coinvolgiamo i giovani... Chi altri potrebbe fare tutto questo?"*. Dal Convegno è uscito un messaggio chiaro: il motorismo storico è davvero un elemento chiave per rimettere in moto questa bellissima macchina che si



GRANDE PARTECIPAZIONE DI PARLAMENTARI AL CONVEGNO “FENOMENO CLASSICHE, I VEICOLI COME RISORSA PER IL SISTEMA PAESE” TENUTASI A ROMA IL 25 E 26 NOVEMBRE. AD ALBERTO SCURO LA PRESIDENZA DELLA COMMISSIONE VEICOLI STORICI DEGLI STATI GENERALI DEL PATRIMONIO ITALIANO.

di Roberto Valentini

chiama Italia e l'ASI prosegue con coerenza e concretezza il suo percorso virtuoso in ambito sociale e culturale al servizio delle istituzioni.

“Il motorismo storico - ha detto Scuro - non è solo passione ma è un settore che offre grandi opportunità per lo sviluppo del Paese. Nella storia dell'ASI abbiamo avuto molti momenti di incontro: assemblee, riunioni tecnico-organizzative, eventi dinamici, culturali e solidali. La Convention è però qualcosa di unico, di mai visto. È un modo per dare a chi sta normalmente dall'altra parte del palco un ruolo da protagonista”.

La politica non ha fatto mancare il suo sostegno. *“Il tema dell'auto ci sta molto a cuore e tutto il Governo segue con attenzione il settore - ha spiegato Alessandro Morelli, Viceministro Infrastrutture e Mobilità Sostenibili - soprattutto quello dell'auto storica che riguarda la cultura e la storia d'Italia dell'ultimo secolo. Puntiamo a creare un tavolo di lavoro per trovare soluzioni univoche e ragionevoli soprattutto sul tema della circolazione. In questo ambito troveremo la strada per tutelare i veicoli storici, senza dimenticare la transizione ecologica e con la collaborazione di ANCI e delle pubbliche amministrazioni locali”.*

“Camera e Senato - ha poi spiegato Giovanni Tombolato, Presidente dell'Intergruppo Parlamentare per i Veicoli Storici - lavorano insieme su tanti temi

cari al settore. Dalle targhe originali alla regolamentazione di ciclomotori e trattori storici. E mai come ora c'è la volontà di difendere questo mondo”.

L'ASI si sta muovendo su tre direttrici principali: cultura, turismo e occupazione. Preservare i veicoli storici come beni culturali, promuovere i nostri territori e le loro vocazioni primarie e secondarie, sviluppare la filiera professionale altamente specializzata e creare nuove opportunità per i giovani.

“Le manifestazioni che coinvolgono i veicoli storici sono preziose perché valorizzano le cosiddette località minori - ha sottolineato Palmiero Perconti, consigliere di Massimo Garavaglia, Ministro del Turismo - e destagionalizzano i flussi turistici. Inoltre, sono un grosso volano per l'industria del turismo nel suo complesso”.

“Un veicolo storico riportato a nuova vita - ha specificato il Senatore Ugo Grassi - cambia funzione, non è più un semplice mezzo di trasporto, anzi tutt'altro, perché viene conservato come una reliquia. Viene usato affinché non si deteriori stando fermo ed ha quindi un impatto irrisorio a livello di inquinamento. Purtroppo, c'è molta ignoranza e spesso si dimentica che c'è una certificazione di rilevanza storica che definisce la distinzione tra veicolo vecchio e veicolo storico. Su questa base dobbiamo provvedere alla stesura di un testo di legge organico per il motorismo storico”.



La tavola rotonda. Da sinistra: Alberto Scuro, Ivan Drogo Inglese, Enzo Bianco, Edoardo Magnone, Fausto Fedele, Danilo Moriero, Giovanni Tombolato e Alfonso Dell'Erario.



Molto seguito l'intervento da remoto di Alessandro Morelli, Vice-ministro Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.



Alberto Scuro premia Nicola Bulgari di fianco a una Cadillac della sua collezione.

UN PREMIO SPECIALE A NICOLA BULGARI

Nella stessa occasione è stato consegnato il premio speciale "Passione per il motorismo storico", che l'Automotoclub Storico Italiano ha attribuito al noto collezionista Nicola Bulgari. "Per la passione, la dedizione e il contributo dato alla causa della conservazione della cultura e delle auto americane, spesso trascurate dal mondo del grande collezionismo, creando un collegamento ideale fra Allentown in Pennsylvania - dove Bulgari ha realizzato la più grande collezione al mondo del periodo d'oro delle auto USA, anche di produzione di massa, che va dal 1920 al 1950 - e Roma, sede della sua officina e del suo storico garage".

"In questa sala - ha evidenziato Bulgari - è tangibile l'attenzione per la storia, per la passione, per la cultura dell'auto. Quella che spesso manca in questo Paese che ignora i concetti più basilari della storia e dell'economia che sfociano nel sociale: va dato merito all'ASI di lavorare con costanza per diffondere questi valori, oggi sempre più rari".

Contemporaneamente sono state consegnati i riconoscimenti a Giorgio Marzolla e Valerio Moretti, figure di riferimento nel panorama del collezionismo romano e nazionale, tra i pionieri del motorismo storico attivi già negli anni Sessanta del secolo scorso.

PAOLO PININFARINA ASI CUSTODE DEL BELLO E DELLA CULTURA DELL'AUTO

"Non è elegante parlare di eleganza, lo so, ma l'Automotoclub storico italiano è il custode proprio di questo concetto che nel nostro settore ha contraddistinto da sempre l'auto italiana. Siamo le vestali del bello e della cultura dell'auto, di un modo di lavorare e di intendere la mobilità che ha fatto del nostro Paese il primo al mondo per lo stile". Così Paolo Pininfarina, presidente di Pininfarina e Vicepresidente ASI, ha aperto il convegno, introducendo la tavola rotonda condotta dal giornalista Alfonso Dell'Erario.

Il vice-presidente dell'ASI,
Paolo Pininfarina.



"Qui da voi si respira un'aria molto bella, molto positiva - ha aggiunto Enzo Bianco, Presidente del Consiglio Nazionale ANCI - perché c'è la voglia di rendere collettiva questa vostra passione. Siete proiettati nel futuro, rendete questa passione una fonte di costruzione. I veicoli storici sono le radici del nostro Paese. Confermiamo la piena disponibilità da parte dei comuni d'Italia a lavorare insieme: non è un caso che l'ANCI abbia rafforzato le attività legate al motorismo con la fondazione di Città dei Motori. Facciamo quindi squadra per vincere e per realizzare progetti concreti, senza colore politico".

ALBERTO SCURO PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE MOTORISMO STORICO DEGLI STATI GENERALI DEL PATRIMONIO

La tavola rotonda si è conclusa con l'annuncio ufficiale da parte di Ivan Drogo Inglese, presidente degli Stati Generali del Patrimonio Italiano, dell'ingresso del motorismo storico in questa istituzione: è stata creata un'apposita Commissione la cui presidenza è stata affidata ad Alberto Scuro. Vice-presidente e collegamento con le istituzioni, l'On. Giovanni Tombolato.

Gli Stati Generali del Patrimonio Italiano sono una consulta permanente e plenaria composta da 150 seggi con le più importanti organizzazioni pubbliche e private di settore e con la segreteria tecnica di Assopatrimonio e il patrocinio del CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro). La sua finalità è quella di creare occupazione e sviluppo in un settore strategico per l'Italia. Si tratta del primo organo di confronto e di coordinamento sul patrimonio architettonico, artistico, storico e culturale, che insieme formano un punto di forza dell'economia del Paese.

"La nomina del presidente Scuro - ha dichiarato Ivan Drogo Inglese - è una garanzia di competenza ma soprattutto di determinazione per il raggiungimento del traguardo, ovvero la trasformazione del motorismo storico in un asset di sviluppo dell'economia nazionale".

"Assicuro il mio massimo impegno - ha risposto Alberto Scuro - per far sì che il motorismo storico possa continuare a svilupparsi, soprattutto attraverso l'avvio di percorsi didattici e formativi per le giovani generazioni. Un percorso che verrà condiviso, grazie agli Stati Generali, con importanti atenei italiani. Ricordo anche il ruolo di ASI con il suo seggio nel parlamentino degli Stati Generali: un riconoscimento al valore culturale e patrimoniale dei veicoli storici, considerati in molti casi vere e proprie opere d'arte. Ci confronteremo con pari dignità con altre realtà per contribuire con iniziative mirate alla crescita economica del nostro Paese in un periodo storico cruciale".

La hall della sede del convegno.



LA GRANDE FESTA DELLE PREMIAZIONI

NOVITÀ PER GIOVANI, CULTURA E SOLIDARIETÀ



La tradizionale premiazione delle Manovelle e Pedivelle d'Oro ha avuto quest'anno uno scenario ancora più importante e, nello stesso ambito, si sono aggiunti riconoscimenti per i nuovi settori dell'Automotoclub Storico Italiano. Sono stati infatti istituiti i premi ASI Giovani, ASI Cultura e ASI Solidale, per sottolineare l'attività di questi nuovi gruppi, da subito molto attivi nei rispettivi settori.

Alla premiazione, che si è tenuta giovedì 25 novembre subito dopo la tavola rotonda, hanno partecipato anche i parlamentari presenti alla convention.

All'inizio sono stati premiati i 9 Club che hanno organizzato gli eventi della prima edizione di ASI Circuito Tricolore, che ha avuto il patrocinio dei

ministeri del Turismo e della Cultura, facendo conoscere ai partecipanti le bellezze a volte sconosciute dell'Italia con itinerari suggestivi a bordo dei veicoli storici.

Poi stata la volta dei Giovani, delle Manovelle d'Oro nei settori Auto, Veicoli Militari, Veicoli Agricoli, Veicoli Utilitari, Aeronautica e Motonautica, dei premi speciali alle manifestazioni auto, delle Pedivelle d'Oro per le manifestazioni moto e le novità costituite dai premi alla Cultura e alla Solidarietà.

Anche se il 2021 è stato un anno comunque difficile per via della pandemia, il livello organizzativo è stato comunque elevato e i Club hanno saputo adeguare le loro manifestazioni agli standard di sicurezza necessari.



Giro di Sicilia - La Sicilia dei Florio
Coppa della Perugina
La leggenda di Bassano - Trofeo G. Marzotto
Circuito di Avezzano - Abruzzo Grand Tour
Pallo del Golfo e Sidecar
Rievocazione del Circuito Chienti e Potenza
Settimana Motoristica Bresciana
Vernasca Silver Flag
Giro Motociclistico di Sicilia

Veteran Car Club Panormus
Club Auto e Moto d'Epoca Perugino
Circolo Veneto Automoto d'Epoca G. Marzotto
Abruzzo Drivers Club
Club Auto Moto Storiche La Spezia
Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti
Musical Watch Veteran Car Club
Circolo Piacentino Automotoveicoli d'Epoca
Club Auto Moto d'Epoca F. Sartarelli



Coppa Ciak Taormina
Trofeo Giovani Etruschi
Giovani al volante
Strade della Toscana
Trofeo Giovani C.A.R.
Coppa Giova-Mi
International Car Club Taormina
Club Auto Moto d'Epoca Perugino
Club La Manovella del Fermano
Topolino Club Firenze
Club Autostoriche Rieti
Club Milanese Automoto d'Epoca

MANOVELLA D'ORO - EVENTI AUTO

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

Coppa dei Tre Laghi e Varese Campo dei Fiori
Giro della Valle del Liri
Circuito di Conegliano
Riev. Storica Circuito del Piceno - Trofeo G. Clementi
Memorial Castellotti
Trofeo del Monte Conero - Memorial S. Stacchi
Cinque Province Vintage

Club Auto Moto Storiche Varese
Club Auto Moto d'Epoca Frusinate
Club Serenissima Storico Auto Moto
Club La Manovella del Fermano
Club Auto Moto d'Epoca E. Castellotti
Club Auto Moto Storiche Ancona
AMAMS T. Nuvolari - CPAE - CAVEC - MWVCC
Scuderia San Martino
Ruote d'Epoca della Riviera dei Fiori
Auto Moto Storiche Bagni della Porretta
Club Jonico Veicoli Amatoriali Storici Delfini

ABILITÀ CRONOMETRI MECCANICI FORMULA CRONO ASI

RALLY DELLE VETERANE

TROFEO MARCO POLO

Weekend con le vecchie signore
Coppa Porretta - L'ultima corsa di Enzo Ferrari pilota
Sulle rive dell'Alto Ionio

RIEVOCATIVE SENZA PROVE

La Toscana e le su' genti
Sibillini e dintorni

Siena Club Auto Moto d'Epoca
Scuderia Marche Club Motori Storici
Bianchina Club

**RADUNI DI MARCA
EVENTO GIOVANI
TURISTICHE CON PROVE**

La Bianchina nel Ducato Longobardo
Coppa Ciak Taormina
Valli e Nebbie
Grand Tour dell'Elba
Trofeo Milano
Coppa Gentlemen Sardi
Classic Eleganza a Stresa

International Car Club Taormina
Officina Ferrarese del Motorismo Storico
Bailestrero Veteran Motor Car Club
Club Milanese Automoto d'Epoca
Associazione Automoto d'Epoca Sardegna
Classic Club Italia

CONCORSI DI ELEGANZA

MANOVELLA AD HONOREM - EVENTI AUTO

**RIEVOCATIVE SENZA PROVE
CONCORSI DI ELEGANZA**

Sibillini e dintorni
Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme

Scuderia Marche Club Motori Storici
Club Orobico Auto Moto d'Epoca

PREMI SPECIALI - EVENTI AUTO

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

10 Miglia - Rievocazione Guarcino-Campocatino
Montagne d'Argento

Circolo Pontino della Manovella
Scuderia Trentina Storica

**ABILITÀ CRONOMETRI MECCANICI
FORMULA CRONO ASI**

Coppa d'Oro della Maga Circe
Ruota d'Oro Storica
Rally dei Trulli

Circolo Latina Automoto Storiche
Scuderia Veltro
Old Cars Club

TROFEO MARCO POLO

Vecchio Piemonte
Raid delle cantine

Veteran Car Club Torino
Old Wheels Veteran Car

**TURISTICHE SENZA PROVE
TEMATICHE SENZA PROVE
TURISTICHE CON PROVE
RIEVOCATIVE CON PROVE
CONCORSI DI ELEGANZA**

Rievocazione Storica Coppa Vincenzo Florio
Ischia in cabrio
Sulle strade di Dorino
Memorial Morandi
Eleganza nella bellezza

Circolo Auto e Moto d'Epoca V. Florio
Aste e Bilancieri Automotoclub Bitonto
Autoclub Storico Pesaro D. Serafini
Club Auto Moto Storiche Castiglione
Siena Club Auto Moto d'Epoca

ENCOMI - EVENTI AUTO

Trieste-Opicina Historic
- Trofeo Mario Marchi e Coppa Ada Pace
Colli Goriziani Historic
Trofeo Scarfiotti
Dolomiti IRA Classic
Cronoscalata Erba-Madonna del Ghisallo
Lago e Colline
Pitturauto by night
Trofeo del Terminillo
Coppa Romagna
Laghi e Castelli
Coppa Marchese del Grillo
Spider... il vento in faccia
MG by the sea
Strade della Toscana
Trofeo Salita al Romitello
Coppa Garisenda
Rievocazione Storica Circuito delle Caldaie
- Coppa Anisetta Meletti
Trofeo Coppa Fagioli Storica
- Raduno tra i colli marchigiani
Raduno Alfa Romeo Alfagubbio
Rievocazione Storica
Corsa in salita Bologna-Loiano
Defilè Città di Legnago
Trofeo La Dolce Vita
- Tributo a Maria Montessori

Club dei venti all'ora Trieste
Club Gorizia Automoto Storiche
Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti
Veteran Car Team Bolzano
Veteran Car Club Como
Historic Car Club Verona
Club Auto Moto Veicoli e Trattori d'Epoca Umbro
Car Club Capitolino
Hermitage Veteran Engine
Club Autostoriche Rieti
Associazione Storica Culturale Piero Taruffi
Club Jesino Auto Moto d'Epoca
MG Car Club Italia
Topolino Club Firenze
Grifone Auto e Moto d'Epoca
Bologna Autostoriche

Club Automoto Storiche Picenum

Autoclub Luigi Fagioli
Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori

Team San Luca
Veteran Car Club Legnago

Colosseum Club Veicoli Storici Roma

PEDIVELLA D'ORO - EVENTI MOTO

Club	1° classificato	Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti
	2° classificato	Antiche Moto di Brianza
	3° classificato	Club Jesino Auto e Moto d'Epoca
Partecipanti	1° classificato	Fiorenzo Coacci
	2° classificato	Claudio Trippetti
	3° classificato	Bruno Barchiesi

RICONOSCIMENTO PER ATTIVITÀ DI CLUB - EVENTI MOTO

Registro Storico Benelli
Grazie da parte di ASI per l'impegno profuso nella gestione della Collezione ASI Morbidelli

MANOVELLA D'ORO - EVENTI VEICOLI MILITARI

ASI MiliShow Cingoli e Ruote per Conoscere la Storia ONLUS

MANOVELLA D'ORO - EVENTI VEICOLI UTILITARI

Mondovì e Motori Circolo Italiano Camion Storici Gino Tassi

MANOVELLA D'ORO - EVENTI VEICOLI AGRICOLI

Rievocazione Storica della Trebbiatura Club Jesino Auto Moto d'Epoca

MANOVELLA D'ORO - EVENTI AERONAUTICA E MOTONAUTICA

ASI Fly Party Historical Aircraft Group
ASI Nautic Show Riva Society Italia

PREMI PER ATTIVITÀ CULTURALE DEI CLUB

Associazione Maremmana Automoto Storiche
Club Auto Moto Storiche Varese
Club Amatori Veicoli d'Epoca Cremona
Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano
Scuderia Trentina Storica
Registro Storico Moto Guzzi

PREMI PER ATTIVITÀ SOLIDALE DEI CLUB

Scuderia Marche del Motorismo Storico
Club Serenissima Storico Auto Moto
Auto Moto Storiche Bagni della Porretta
Club Jesino Auto Moto d'Epoca
Vespa Club Italia
Veteran Car Club Panormus
Club Moto d'Epoca Fiorentino

LA GALLERIA FOTOGRAFICA COMPLETA DELLA PREMIAZIONE SUL SITO ASIFED.IT



IL FUTURO DELL'ASI IN 10 AREE TEMATICHE

UN NUOVO MODO DI AFFRONTARE GLI ASPETTI DELLA VITA ASSOCIATIVA DELL'ENTE
CON LE PROPOSTE CHE GIUNGONO DALLA BASE.

Il convegno di Roma era suddiviso in due parti. Dopo la tavola rotonda e le premiazioni, i presidenti dei Club sono stati chiamati il giorno successivo a un lavoro importante e delicato, affrontando 10 temi in altrettanti gruppi di lavoro, che rappresentano la stragrande maggioranza degli aspetti dell'attività dell'ASI. Ogni presidente ha

avuto l'opportunità di iscriversi al tavolo che più si adattava alle sue competenze, analizzando i problemi e proponendone le soluzioni. Al termine delle discussioni nei singoli tavoli di lavoro, ogni gruppo ha espresso le sue proposte che sono state illustrate in assemblea.

**vaccinazione
anti-Covid 19**

**CAMPAGNA DI INFORMAZIONE
PROMOSSA DA
"TASK FORCE MEDICI ASI SOLIDALE"**

ASISOLIDALE

TASK FORCE
MEDICI ASI



La folta presenza di parlamentari alle premiazioni dell'Automotoclub Storico Italiano, qui schierati insieme ai Consiglieri dell'ente.

INTERGRUPPO PARLAMENTARE PER I VEICOLI STORICI SUPERATI I 70 ADERENTI

ALLA CONVENTION DI ROMA ERANO PRESENTI MOLTI RAPPRESENTANTI DI QUESTO INTERGRUPPO
CHE SI PROPONE DI TUTELARE IL SETTORE

Nato all'inizio dell'estate 2021 da un'iniziativa dell'On. Giovanni Tombolato, l'Intergruppo Parlamentare per i Veicoli Storici ha già superato le 70 adesioni tra i parlamentari della Camera e del Senato, appartenenti a tutti i partiti. Quella della cultura del motorismo storico è una passione che coinvolge in modo trasversale gli esponenti di tutte le forze politiche, anche perché rappresenta una delle eccellenze italiane nel mondo.

A Roma, in occasione della Convention ASI, erano molti gli esponenti dell'intergruppo presenti. *"In questo intergruppo non c'entra il colore politico, ma solo la passione - ha spiegato l'On. Tombolato - che ci porta a voler proteggere un patrimonio non solo economico, ma anche culturale importante a livello non solo nazionale, ma anche internazionale"*.

Come è nata questa iniziativa?

"Già nel 2018 - risponde l'On. Tombolato - mi era venuta in mente questa idea. Avrei voluto realizzarla per presentarla in concomitanza con il nuovo Codice della Strada. Le vicende successive, Covid 19 e cambio del Governo, hanno fatto sì che si potesse concretizzare solo alle fine della scorsa primavera, ma l'entusiasmo incontrato alla Camera e al Senato, ha accelerato la sua creazione".

Molti di coloro che fanno arte dell'intergruppo possiedono auto o motociclette d'epoca e sono già iscritti all'ASI. *"Come nella vostra associazione - spiega Tombolato - anche tra i parlamentari c'è una grande varietà di mezzi e del modo di esprimere la passione. C'è anche chi restaura personalmente il proprio mezzo, chi ha pezzi di valore ma anche - e sono la maggioranza - chi possiede veicoli popolari"*.

Il recente sondaggio della FIVA ha stimato in 14.000 euro il valore medio dei veicoli storici europei.

"Durante i raduni tutti i veicoli hanno uguale dignità. Non c'è differenza nella passione tra chi possiede auto e moto dal valore a volte molto differente. La passione è unica per entrambi e capita sempre di vedere tutti i proprietari colloquiare e vivere insieme l'evento".

"Un altro elemento importante che si nota durante le manifestazioni - dice ancora Tombolato - è l'incontro con il pubblico e i cittadini durante le soste e le esposizioni, con i proprietari dei veicoli che ne raccontano la storia con molta competenza, instaurando un rapporto culturale con gli interlocutori. Ritengo che questi siano occasioni importanti di fare cultura del motorismo storico".

La struttura dell'Intergruppo Parlamentare per i Veicoli Storici è composta, oltre che dal presidente Tombolato anche dai vicepresidenti, i senatori Stefano Corti, Ugo Grassi, Maria Saponara, i deputati Elena Maccanti, Giampaolo Cassese e Giuseppe Donina. L'On. Elena Murelli è la responsabile per le relazioni con le istituzioni e le associazioni, mentre Stefano Mecchia è il responsabile organizzativo.

L'intergruppo si sta dotando di un logo e di un sito internet e per il prossimo anno è prevista l'organizzazione di eventi: *"Uscite conviviali con i nostri veicoli d'epoca, che rappresentano grandi occasioni di incontro sui temi che stanno a cuore agli appassionati"*.

Al convegno di Roma si è evidenziata la vicinanza dell'intergruppo all'ASI con la presenza dei senatori Stefano Corti, Edoardo Rixi, degli onorevoli Elena Murelli, Ingrid Bisa, Vania Valbusa, Massimiliano Capitanio, Giuseppe Cesare Donina, Gianpaolo Cassese ed Elena Maccanti.

VICE PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE MOTORISMO STORICO DEGLI STATI GENERALI DEL PATRIMONIO ITALIANO

L'On. Giovanni Tombolato è stato nominato vice presidente della Commissione Motorismo Storico degli Stati Generali del Patrimonio Italiano da Ivan Drogo Inglese. Il suo compito è quello di raccordare con le più alte istituzioni il lavoro della Commissione presieduta dal presidente dell'ASI Alberto Scuro.

La nomina è avvenuta per rafforzare l'impegno della commissione della consulta a trasformare il motorismo storico, da fenomeno di collezionismo e passione, in un asset identitario del patrimonio italiano.



CORSO DI PILOTAGGIO “CLASSICA & ACCESSIBILE” AL CIRCUITO DEL LEVANTE

ASI Solidale, con il progetto “Classica & Accessibile”, ha partecipato all’iniziativa “Safe & Emotion”. Venerdì 12 novembre 2021, presso l’Autodromo del Levante di Binetto (BA), si è tenuto un corso di pilotaggio riservato ai patentati con disabilità motoria. ASI Solidale, insieme a FISAPS e ANGLAT (Associazione Nazionale Guida Legislazioni Andicappati Trasporti), ha messo a disposizione dei partecipanti la Lancia Fulvia Coupé “Classica & Accessibile” dotata di comandi manuali, già allestita precedentemente. A fine corso è stato rilasciato un attestato di partecipazione e l’doneità alla guida sportiva rilasciata dagli istruttori FISAPS (Federazione Italiana Sportiva Automobilismo Patenti Speciali).

Il programma dell’evento è stato così predisposto: una prima parte di accoglienza e iscrizioni, una parte teorica successiva, una pausa ristoro e nel pomeriggio finalmente la parte pratica con le vetture in pista. Gli attestati sono stati consegnati a fine giornata prima dei saluti e delle conclusioni.



MAURIZIO GIRALDI È IL NUOVO PRESIDENTE DEL 500 CLUB ITALIA

Si è svolta domenica 5 dicembre 2021, l’Assemblea dei Soci del Fiat 500 Club Italia, nuovamente in presenza - seppur nel pieno rispetto delle norme anti-Covid19 - dopo la riunione in modalità solo virtuale del dicembre 2020.



Grande partecipazione di cinquecentisti da tutta Italia per poter procedere alle votazioni per il rinnovo delle cariche sociali. Dalle urne è emersa una riconferma delle figure già attive nel biennio 2020-2021, ma con alcuni nuovi ingressi che vanno ad arricchire la squadra. Il nuovo presidente è Maurizio Giraldi di Roma, già vicepresidente e conservatore del Forum attivo sul sito www.500clubitalia.it, la “piazza virtuale” in cui sono registrati oltre 22.300 iscritti e dove quotidianamente vengono scambiati pareri, consigli tecnici e racconti di esperienze e passione per la piccola bicilindrica. Maurizio è socio dal 2000 ed è soprattutto un “figlio d’arte”: il papà Luigi, era il famoso preparatore di auto da corsa degli anni ‘60. Lo affiancherà come vice Alessandro Vinotti di Albenga, fiduciario del Coordinamento Riviera delle Palme e fresco di nomina come Direttore del Meeting Internazionale di Garlenda. Segretario è il siciliano Davide Carmelo Cappadonna, fiduciario di Catania e referente regionale, mentre il vicesegretario è una new entry: Francesco Giuseppe Mignano, fiduciario di Gaeta-Formia.



LIVE
cultura on-line

DAL 27 GENNAIO

tutti i giovedì
alle ore 21.00

IN DIRETTA STREAMING!

Torna Cultura Online Live
con imperdibili eventi settimanali
trasmessi sui canali web di ASI!

TUTTI GLI APPUNTAMENTI IN PROGRAMMA

- 27 gennaio > Giulia e Alfetta:
60 e 50 anni per le berline Alfa
- 3 febbraio > Le “maximoto” italiane anni ‘70
- 10 febbraio > Taruffi, un personaggio irripetibile
- 17 febbraio > Fiat X1/9, una piccola granturismo
- 24 febbraio > Gli scooter oltre Vespa e Lambretta
- 3 marzo > 90 anni da El Alamein:
veicoli e velivoli a confronto
- 10 marzo > Itala: una seconda Fiat?
- 17 marzo > Obiettivo 2023: 100 anni dell’Aeronautica Militare Italiana

facebook.com/AutomotoclubStoricoltaliano

www.youtube.com/user/asifed

www.asifed.it







MIKIBIASION

EVENTS

19 • 20 FEBBRAIO 2022

RALLY MEETING 2022

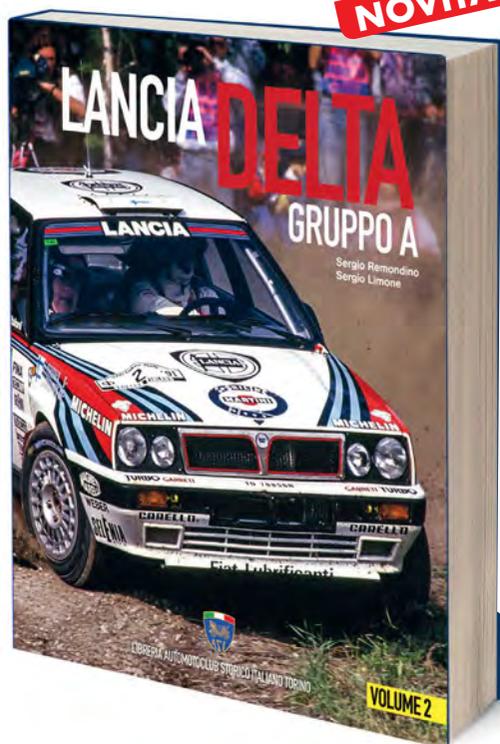
FIERA DI VICENZA

**MOSTRA MERCATO AUTO DA RALLY,
PREPARATORI, NOLEGGIATORI,
SCUDERIE, PILOTI E APPASSIONATI
TUTTI INSIEME
PER UNA DUE GIORNI
DI PURA PASSIONE**

**THE
MARTINI RACING
CARS HISTORY**

**rallymeeting2022.com
mikibiasion.events@gmail.com**

NOVITÀ



LANCIA DELTA - GRUPPO A - Volume 2

€ 45

Sergio Remondino e Sergio Limone

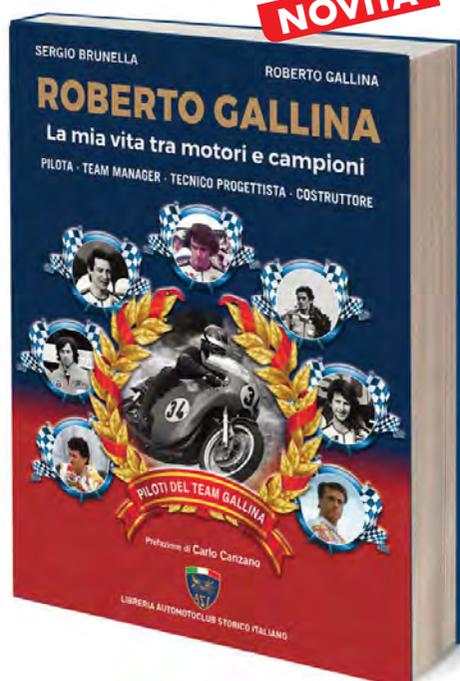
Pag. 240 - Formato 24 x 30 cm - Copertina cartonata - 134 foto a colori
Testi in italiano e inglese

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.

<i>Opera intera - Cofanetto con due volumi</i>	€ 109
<i>Volume 1</i>	€ 49
<i>Volume 2</i>	€ 45
<i>Cofanetto</i>	€ 15



NOVITÀ



ROBERTO GALLINA

La mia vita tra motori e campioni € 34

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.

Saremo presenti con le **ULTIME NOVITÀ** presso lo stand **ASI** durante la fiera **AMR AUTOMOTORETRÒ A TORINO dal 10 al 13 FEBBRAIO**

IL BOOKSHOP CONSIGLIA

POTENZA IN PUNTA DI PIEDI

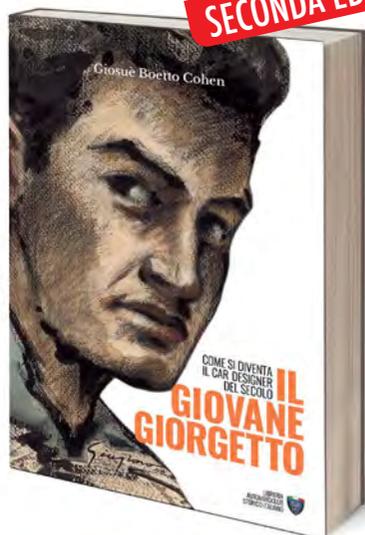
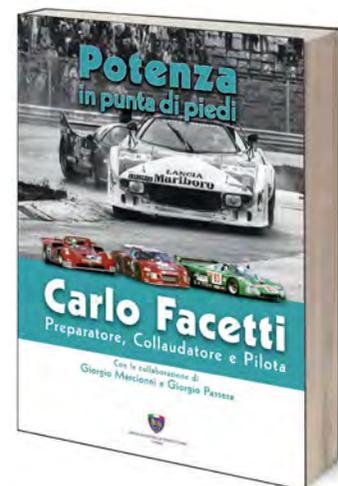
Carlo Facetti Preparatore, Collaudatore e Pilota

Carlo Facetti in collaborazione con Giorgio Marcionni e Giorgio Passera

Pag. 388 - Formato 21x29,7 cm - Foto a colori e in b/n - Testi in italiano e inglese.

Carlo Facetti meccanico, preparatore e pilota sull'arco di ben 70 anni di attività: il libro è il racconto della sua vita, della sua storia di pilota attraverso lo sviluppo tecnologico nel campo dell'automobile sportiva. Tanto impegno e tante avventure raccontate con passione, con tante fotografie inedite tratte dal suo archivio personale. Il libro vuole essere una testimonianza sincera e spontanea di una carriera unica.

~~€ 39~~ € 33



SECONDA EDIZIONE

IL GIOVANE GIORGETTO

Come si diventa il Car Designer del Secolo

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 affascinano. 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.

€ 24

I NOSTRI ROMANZI

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



CANI NERI CANDIDE GARDENIE

Auto e nobildonne di un altro secolo

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.

€ 15

NOVITÀ



Segnalibro ASI, in uno tra quattro diversi soggetti, incluso con ogni ordine di libri



TUTTA MILANO IN LAMBRETTEA

PER FESTEGGIARE IL 70° ANNIVERSARIO DEL MODELLO D/LD, IL LAMBRETTEA CLUB MILANO HA ORGANIZZATO UNA BELLA MANIFESTAZIONE CHE HA TOCCATO TUTTI GLI ANGOLI DELLA CITTÀ NATALE DI QUESTO LEGGENDARIO SCOOTER.

foto di Sandro Scagnoli

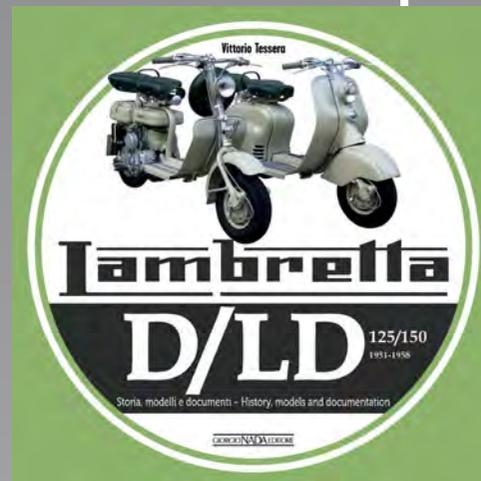
Domenica 19 settembre, il Lambretta Club Milano ha radunato entusiasti della celebre due ruote di Lambrate e numerosi motoclub da tutte le parti d'Italia e anche da molti paesi d'Europa. L'occasione? Il 70° Anniversario del Modello D/LD, storico modello della casa milanese (sostituì C/CL divenendo un successo planetario, con circa 600.000 esemplari costruiti), quello che più di tutti ha rappresentato l'essenza assoluta dello scooter voluto da Ferdinando Innocenti. Nemmeno il meteo inquietante e le previsioni ancor più disastrose, hanno fermato la macchina organizzativa che, dopo un insignificante tentennamento iniziale, ha prontamente deciso che "il raduno si sarebbe tenuto ad ogni condizione", come ci ha detto Giorgio Dalle Nogare, vice presidente LCM che ci ha inviato il resoconto dell'evento. Gli equipaggi, chi con i mezzi più disparati, chi direttamente in sella, sono arrivati il sabato alla spicciolata riempiendo la sede dell'LCM, finalmente animata dopo i tanti mesi di lockdown. E, alzando gli occhi al cielo, pure il meteo è subito sembrato voler premiare i tanti amici convenuti. Per i presenti, primo assaggio dalle 18.00 quando, i caratteristici motori a due tempi, hanno iniziato a rombare e il fumo di scarico ad accarezzare ricordando i bei tempi delle scorribande serali. Scenario privilegiato, ovviamente, la città di Milano, con i suoi angoli più celebri ma anche i più insoliti, che il presidente LCM Simone Rossi ha portato a scoprire in testa alla lunga colonna di Lambrette.

Domenica si è entrati nel vivo della celebrazione. Dopo le foto alle D/DL transitate sul palco con tanto di red-carpet, ecco le 90 moto attraversare la placida campagna milanese per raggiungere la trecentesca Abbazia di Mirasole, nel comune di Opera, percorrendo un itinerario studiato per godersi al massimo la Lambretta e i panorami incontrati.

All'evento hanno preso parte anche il presidente del Lambretta Club Italia Giampiero Cola e Vittorio Tessera, presidente onorario del Lambretta Club Milano e autore di molti libri su questo modello, l'ultimo pubblicato poco prima del raduno e presentato in esclusiva durante il pranzo.

TUTTE LE D/DL

L'ultima fatica editoriale di Vittorio Tessera, grandissimo esperto di Lambretta, è il testo dedicato alle D/LD appena pubblicato da Nada. Come i precedenti volumi di Tessera, anche questo è un compendio completissimo ma molto fruibile, adatto agli appassionati del modello ma anche ai neofiti, per scoprire tutti i segreti di un modello fondamentale per Innocenti. Come di consueto, a corredare l'opera, immagini pubblicitarie, la contestualizzazione storica con foto tratte da eventi o fatti di cronaca, le competizioni, il costume, del quale la Lambretta, è stata parte integrante, dal Dopoguerra a oggi.



"Lambretta D/DL 125/150. Storia, modelli e documenti"
di Vittorio Tessera,
Giorgio Nada Editore,
testo in italiano e inglese,
foto b/n e colori,
120 pagine, 35,00€

Programma 2022



1 6 Gennaio
BEFANA DELL'ASI

2 26 Febbraio
PANZEROTTI
E CHIACCHIERE

5 22/25 Aprile
GRAN PREMIO DI BARI

4 10 Aprile
MINI GP
UNICEF

3 06 Marzo
TROFEO ASI GIOVANI

6 8 Maggio
APPROVAZIONE
BILANCIO 2021

7 29 Maggio
MOTO E COLLI

8 15/20 Giugno
GIRO DEL
MEDITERRANEO

9 3 Luglio
CLASSIC FIFTY PER
CICLOMOTORI

12 8/9 Ottobre
RALLY DEI TRULLI

11 25 Settembre
GIORNATA NAZIONALE
VEICOLO D'EPOCA

10 4 Settembre
MOTO
GIRO PUGLIA

13 16 Ottobre
MOTOR DAY
PUGLIA
OMOLOGAZIONE
AUTO

14 6 Novembre
RADUNO ALFA ROMEO
(SESSANT'ANNI GIULIA)

15 27 Novembre
OMOLOGAZIONE MOTO
E APPROVAZIONE BILANCIO
PREVENTIVO

16 18 Dicembre
TOMBOLATA

Old Cars Club

Federato A.S.I.



C.F. 93229870725 - c/c postale 69256097
Via Napoli 357 D - 70132 Bari - Tel. / Fax 080 5227522 - Cell. 366 3114000 - segreteria@oldcarsclub.it

www.oldcarsclub.it

LA BUGATTI TORNA A CORRERE A CERDA

È UNA SCULTURA DI QUATTRO QUINTALI DEDICATA A MEO COSTANTINI.

Una scultura in dimensioni naturali della Bugatti di Meo Costantini e del suo meccanico alla Targa Florio del 1926 è l'opera consegnata dall'artista Calogero Sperandeo al Museo Vincenzo Florio di Cerda, ideato da Antonio Catanzaro. La cerimonia, organizzata da Giuseppe Valenza, esponente della Commissione Storia e Musei, ha visto la partecipazione del vicepresidente ASI Totino Verzera, insieme ai presidenti dei club ASI di Palermo Francalaura Mancuso, Mario Auci dell'Associazione Siciliana Veicoli Storici, Nino Aucello del Veteran Car Club Panormus, Vincenzo Falletta del Circolo Grifone. Il museo Vincenzo Florio di Cerda è ben raccontato sul sito www.asimusei.it ed è visitabile nei fine settimana in via Roma 54, Cerda (PA). Catanzaro, grande appassionato di Cerda, ha raccolto una

miriade di reperti della Targa, creando un museo nei locali dell'ex Hotel Aurim adibiti a centro assistenza dell'Autodelta. Negli anni questa piccola realtà è cresciuta attraendo numerosi visitatori e raduni di club. Catanzaro ha anche partecipato alle riprese del film "A Sicilian Dream", prodotto dal gentlemen driver britannico David Biggings. Il peso della scultura è di oltre 400 kg. La Commissione Storia e Musei dell'ASI, che da anni promuove le realtà museali del motorismo, ha dedicato un riconoscimento all'originalità dell'idea di Antonio Catanzaro e all'estro del suo creatore, Calogero Sperandeo. Sabato 6 novembre sono state consegnate a Catanzaro e Sperandeo due targhe ricordo dell'Automotoclub Storico Italiano.



La scultura metallica della Bugatti realizzata da Calogero Sperandeo. Sotto, il vicepresidente ASI Totino Verzera premia Calogero Sperandeo e Giuseppe Valenza (Commissione Storia e Musei ASI) consegna la targa ASI ad Antonio Catanzaro.



SOLD OUT PER LUALDI

AL MUSEO COZZI DI LEGNANO

Tutto esaurito al Museo Cozzi di Legnano sabato 20 novembre scorso per l'incontro dedicato ai "Gentlemen Drivers" con Edoardo Lualdi Gabardi come ospite d'onore. Il campione di Busto Arsizio è stato vincitore incontrastato delle salite italiane anni Sessanta e compirà 91 anni il prossimo 13 maggio. Ha risposto alle domande di Danilo Castellarin con una memoria ferrea, spesso con simpatiche battute di spirito che hanno rallegrato i partecipanti, fra i quali c'erano Gianni Cancellieri, Carlo Cavicchi, Aldo Zana, Francesco Pelizzari e tanti altri personaggi del motorismo storico italiano. Su un grande schermo, dopo i saluti di Lorenzo Boscarelli ed Elisabetta Cozzi, sono state proiettate centinaia di foto e un coinvolgente filmato a colori sulle cronoscalate. Prima dell'intervista, organizzata da Aisa con la forma del talk-show, tutti i partecipanti hanno visitato il Museo Cozzi dedicato alle Alfa Romeo.



WinterRace

CORTINA D'AMPEZZO



31 4 15 MARZO 2022



WWW.WINTERACE.IT



Museo dell'Automobile
BONFANTI - VIMAR

WinterRace srl

PLATINUM SPONSOR

GIRARD-PERREGAUX



HANDPICKED
WEAR your VALUES



GOLD SPONSOR

CAMPOMARZIO 70
the ESSENTIAL CULTURE

CottonSound®



Patrocinata da



Comune di Cortina d'Ampezzo
Comun de Anpezzo



COMUNE DI PRIMIERO
SAN MARTINO DI CASTROZZA



Il Dondolino di Geminiani e il tributo di organizzatori e amministrazione.



La panoramica della bella esposizione di moto.

100 ANNI MOTO GUZZI: DOPPIO APPUNTAMENTO A LUGO

Nella Rocca Estense di Lugo di Romagna, assieme alla mostra per i 100 anni di Moto Guzzi (esposti i modelli più significativi dagli anni '20 ai '60), è stato ricordato il 70° anniversario della scomparsa di Sante Geminiani, molto legato a Moto Guzzi, evento realizzato dall'associazione "Una Passione in Moto" in collaborazione con l'amministrazione locale.

Geminiani, nato a Lugo il 4 settembre del 1919, inizia la sua carriera prima della seconda guerra mondiale disputando qualche gara di regolarità. Nel 1946 ritorna a sfogare la sua grande passione verso il "mutòr", come in Romagna si chiama la motocicletta, quale corridore di terza categoria nella classe 500. Nonostante la sua irruenza che, unita

alla scarsa preparazione dei mezzi, gli impedisce di ottenere risultati adeguati al suo valore, nel '47 viene promossa in seconda categoria e infine in prima nel '49. In sella al Dondolino (moto esposta nella sala intitolata a Francesco Baracca, altro illustre cittadino di Lugo), è tra i protagonisti assoluti contro a ben più potenti Guzzi e Gilera. Come a Ospedaletti, quando vince il gran premio Sanremo ma è squalificato per aver impiegato una candela diversa da quella dichiarata sulla scheda d'iscrizione! Nel 1951 è pilota ufficiale Guzzi ma, nel GP dell'Ulster a Clady, Belfast, il 15 agosto 1951, durante le prove si scontra contro il compagno di squadra Gianni Leoni che, incredibilmente, procede in senso contrario. Per entrambi non ci sarà nulla da fare.

A LOS ANGELES PORSCHE IMPEGNATA SUI TRE FRONTI DELL'ALIMENTAZIONE DEL FUTURO

Porsche viaggia verso il futuro su tre corsie: accanto agli esaltanti motori a benzina e ai potenti ibridi plug-in, i powertrain elettrici costituiscono il terzo pilastro della strategia di propulsione della Casa Automobilistica. Questa versatilità la si è ritrovata al Salone dell'Auto di Los Angeles (la California è sempre stata mercato d'eccellenza per Porsche), dove Porsche ha presentato ben cinque nuovi modelli in anteprima mondiale. Oltre alle nuove 718 Cayman GT4 RS e GT4 RS Clubsport - le versioni supersportive dell'iconica "berlinetta" a motore centrale (500 CV per 315 km/h di velocità) -, faranno la loro prima apparizione le Taycan GTS e GTS Sport Turismo - l'apprezzatissimo, soprattutto in America, modello elettrico di Stoccarda, qui nella versione più sportiva e con un'autonomia che per la prima volta supera i 500 km - e la Panamera Platinum Edition - la superberlina di Porsche, in edizione limitata che strizza l'occhio all'hi-tech a finiture personalizzate.



Le 718 Cayman GT4 RS e GT4 RS Clubsport al Nürburgring.

PININFARINA CON LA VIETNAMITA VINFAST PER I SUV ELETTRICI SOSTENIBILI

VinFast, emergente azienda globale di veicoli elettrici smart proveniente dal Vietnam, per il suo debutto mondiale al Los Angeles Auto Show 2021, ha presentato i suoi due nuovi modelli elettrici aspirazionali, VF e35 e VF e36, disegnati da Pininfarina. Si tratta di due SUV che, grazie alla collaborazione col carrozziere piemontese, combinano curve morbide e finiture audaci per realizzare uno stile allo stesso tempo accattivante ed equilibrato: sostenibilità con un occhio al piacere di guida. VinFast è pienamente impegnata a creare un futuro più sostenibile per i trasporti, consentendo alle persone di godere di una mobilità intelligente, sicura, emozionante e rispettosa dell'ambiente.



La più compatta della coppia di nuovi SUV VinFast, la VF e35.

LA NUOVA 500 ELETTRICA, FRA MODERNITÀ E TRADIZIONE



La 500 E da noi provata è la versione da 118 CV: l'autonomia reale è di 260-280 km, il suo terreno ideale è la città ma anche nel misto extraurbano non delude, anche se, quando si accelera, l'autonomia scende...

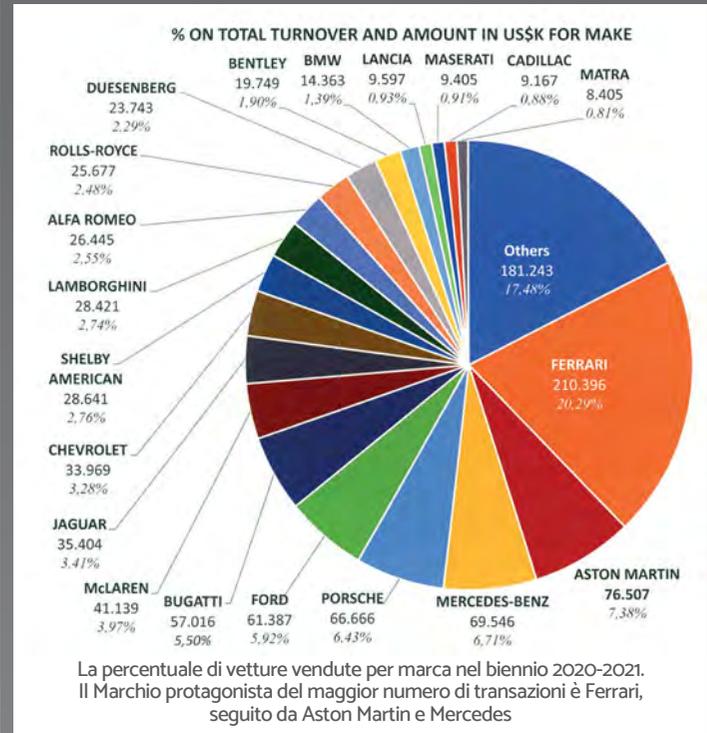
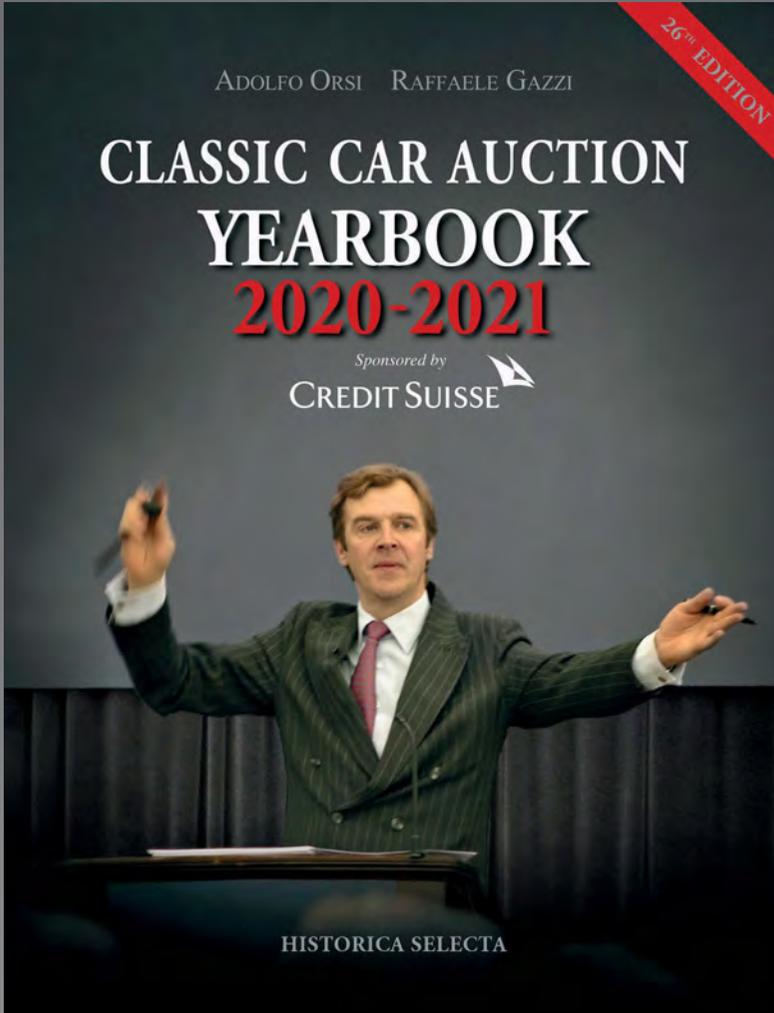
Abbiamo avuto l'opportunità di provare una Fiat 500 E, la vettura full-electric più venduta in Italia. Fin da quando si sale sulla nuova citycar green torinese, ci si rende subito conto che il passo in avanti rispetto alla generazione precedente è stato notevole. L'interno è gradevole e molto ben rifinito, con tutti i comandi disposti in modo razionale e alla giusta distanza. Unico particolare a cui si deve fare l'abitudine sono i tasti che gestiscono il cambio di velocità, disposti in orizzontale e non in verticale o su una leva come ci si aspetterebbe, ma i grandi display luminosi e completi si fanno perdonare il resto. L'abitacolo è sufficientemente insonorizzato e isolato dal mondo esterno e fatta l'abitudine alla mancanza di rumore del motore diventa molto piacevole. La guida è sempre sicura e il propulsore elettrico, della versione da noi provata, da 118 CV è davvero potente e piacevole in ogni situazione, soprattutto in città, luogo realmente ideale per questa vettura. Le modalità di guida sono tre: Normal, Range e Sherpa. Se la prima è quanto di più simile ad un veicolo classico con motore a combustione e l'ultima è la più "risparmiosa" per aumentare l'autonomia, la più interessante è sicuramente la "Range", che attiva la frenata rigenerativa del motore stesso, permettendo di fatto di guidare, praticamente, con il solo pedale dell'acceleratore. L'autonomia che anche noi abbiamo riscontrato è stata di circa 260-280 km, che ovviamente calano drasticamente se la si usa in autostrada a velocità di codice. Inoltre, la 500 è autolimitata a 150 km/h. Ricaricarla è decisamente semplice e i tempi di ricarica, anche con la semplice presa elettrica di casa non sono mai eccessivi ed è sufficiente una notte per avere una ricarica completa. Esteticamente la vettura è, come sempre, immediatamente riconoscibile e prosegue con gli stilemi della 500 con quel tocco di modernità che la rende davvero al passo coi tempi.



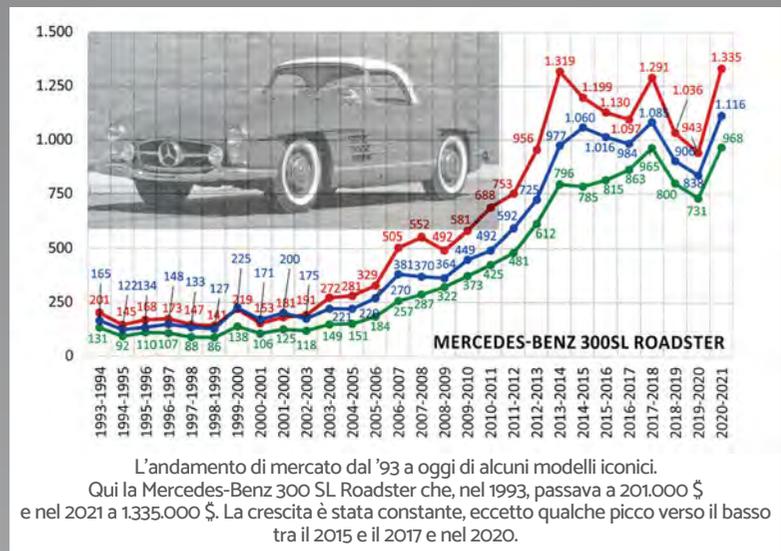
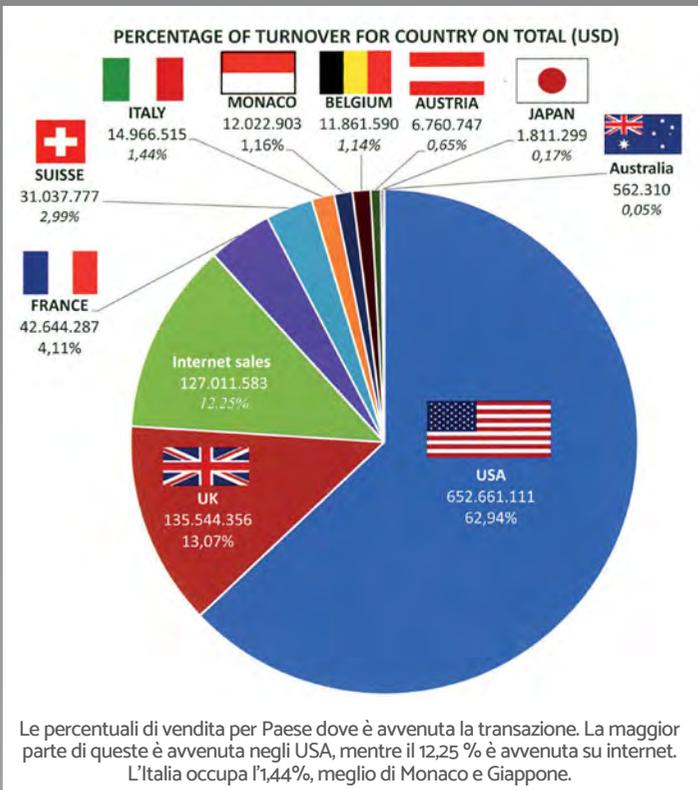
Bello lo specchio di coda, senza terminali di scarico, ovviamente...

Il design riprende gli stilemi originari e quelli del modello a motore a combustione del 2007 ma è reinterpretato in chiave più moderna e dinamica. La parte più riuscita è sicuramente il frontale con i proiettori "a segmenti" di led che si intersecano a inserti in colore carrozzeria. Gli interni moderni e curati: materiali plastici satinati e groffati si mescolano a finiture in tessuto. Col grande schermo centrale si setta la marcia e si controlla clima, navigatore e audio, con i comandi fra i sedili si sceglie la modalità di guida.

CLASSIC CAR AUCTION YEARBOOK 2020-2021: IL POLSO DEL MERCATO



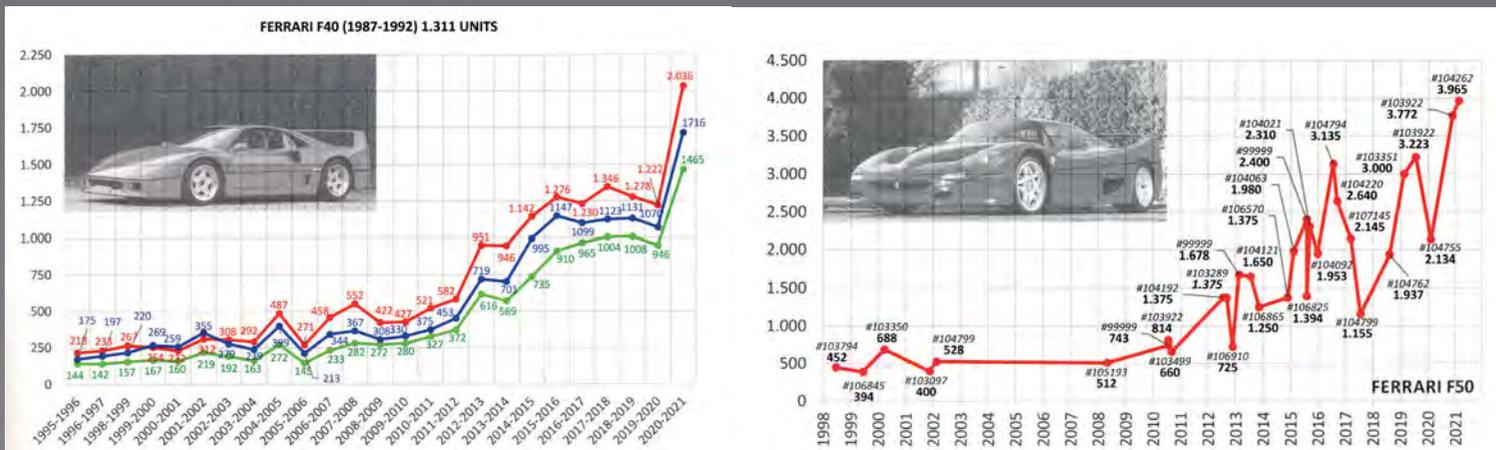
Una grande percentuale di lettori delle riviste di motorismo storico, appena esce dall'edicola, va subito a sfogliare il cosiddetto "mercato". Qualcuno per comprare, molti per sognare, gli altri semplicemente per constatare quanto si è rivaluta, o svalutata, la propria auto d'epoca. In fondo, scagli la prima pietra chi, di fronte a una Ferrari o una Aston Martin non ha almeno una volta anteposto la semplice domanda: "quanto varrà?". Come ogni anno questo e molti altri interrogativi possono trovare una risposta nel volume "Classic Car Auction Yearbook", compilato magistralmente, soprattutto per capacità e conoscenza della materia, ma anche per un'esperienza ormai consolidata, da Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi. Sulle 400 pagine di carta patinata arricchite dalla bella grafica che si ripete ogni anno per facilitare consultazione e confronti, sono elencate le più importanti vetture storiche che sono salite sulle passerelle di un centinaio tra le più blasonate aste internazionali. Prezzi reali, dunque, cifre



che qualcuno, ha pagato. Ma il Classic Car Auction Yearbook 2020/2021, al di là delle quotazioni spuntate dai singoli pezzi, ha il grande pregio di offrire al lettore più attento gli strumenti per effettuare un'analisi tendenziale del mercato. Grafici e tabelle, tutti puntualmente commentati, aiutano chi sa interpretare i dati a prevedere cosa probabilmente accadrà nel tempo, orientando un eventuale investimento nel mondo del motorismo storico o consolidando chi già lo ha fatto. Ma il Classic Car Auction Yearbook 2020/2021 non è fatto solo di statistiche, che occupano in effetti solo la prima quarantina di pagine, ma va ad analizzare le "top ten" dell'anno, tracciandone un profilo corredo da belle

immagini a colori, ed elenca infine tutte le auto "battute" nelle aste selezionate, epurate di quelle di minor interesse storico-collezionistico o mancanti di dati fondamentali per la loro corretta identificazione. Un elenco alfabetico di quasi 5.500 pezzi, di ognuno dei quali, sinteticamente, viene tracciata la storia passata e presente, oltre ovviamente alla quotazione raggiunta. Il tutto corredato con centinaia di fotografie. Un libro che non può mancare nella biblioteca di ogni appassionato e che vi assicuriamo non vi stancherete di leggere e consultare, restando a lungo sul tavolino a fianco della vostra poltrona preferita, prima di trovare la sua collocazione in libreria.

Le differenze di andamento di due tra i modelli più ambiti dai collezionisti, le Ferrari F40 e F50. La prima ha avuto una crescita pressoché costante, passando da un corrispettivo in euro di 175.000 nel 1993 a 1.716.000 € nel 2021; la seconda ha avuto un andamento molto oscillante: 660.000 \$ nel 2010; 2 milioni e 400 mila \$ ma anche "solo" 1 milione 390 mila \$ nello stesso anno; 2 milioni 134 mila \$ nel 2020 e quasi 4 milioni nel 2021.





Officina Ferrarese

1-2-3 Aprile 2022



Valli e Nebbie

Informazioni: tel. 0532200183 www.officinaferrarese.it info@officinaferrarese.it

ABRUZZO WINTER RACE 2022 - GRAN SASSO E SVOLTE DI POPOLI



L'ultima edizione prima dello stop pandemico si è svolta nel 2020 con la partecipazione di oltre 60 equipaggi. Il successo decretato dalla prima edizione ha spinto gli organizzatori dell'Abruzzo Drivers Club, a raddoppiare il numero dei giorni. Previsto quindi per il 26 e 27 febbraio, l'AWR apre la grande stagione degli eventi ASI con un percorso rinnovato e di incomparabile bellezza. La partenza alle ore 11 di sabato 26 da Piazza Risorgimento ad Avezzano, sede del sodalizio,

per lasciare la splendida pianura del Fucino alla scoperta della Valle Peligna, tra borghi incantati e natura incontaminata: il suggestivo passaggio tra le gole di San Venanzio per la sosta nel borgo di Raiano; il passaggio nel suggestivo eremo di San Venanzio prima di affrontare le curve delle Svolte di Popoli: il nome a questa salita è dato, oltre che dalla città di Popoli, anche dalle bellissime curve, chiamate in gergo tecnico nell'automobilismo "svolte" che, a picco sulla Valle Peligna, accompagnano l'ascesa, ancora oggi teatro di gare e cronoscalate. Dopo la scarica di adrenalina si arriva alla Piana di Navelli, piccolo borgo medioevale ai piedi del Gran Sasso. Ancora strade deserte e collinari per raggiungere Capestrano, che accoglie i visitatori con la facciata del bellissimo castello medioevale risalente al XV secolo. Si inizia a scalare verso il Gran Sasso d'Italia attraverso un percorso di avvicinamento di straordinaria bellezza, per giungere a Castel del Monte, uno dei Borghi più belli d'Italia, sospeso tra le vette del Gran Sasso e la valle del Tirino. Ridiscesa verso l'Aquila, passando ai piedi della Rocca di Calascio, teatro di innumerevoli set cinematografici e meta di migliaia di visitatori. L'arrivo al Capoluogo all'imbrunire. La mattina di domenica 27 febbraio di nuovo in marcia, questa volta attraversando l'altipiano delle Rocche, con sosta a Rocca di Mezzo per ridiscendere ad Avezzano per le premiazioni. Per informazioni ed iscrizioni - www.abruzzodriversclub.it - info@abruzzodriversclub.it tel 3204157890.

TUTTO PRONTO PER LA 9ª EDIZIONE DELLA WINTERACE 2022

400 km divisi in due tappe diurne e oltre 66 tappe cronometrate: questi sono gli ingredienti della prossima Winterace, che si preannuncia un imperdibile appuntamento per gli appassionati. La 9ª edizione della WinteRace - presentata dal Circolo Veneto Automoto d'Epoca "Giannino Marzotto" di Bassano del Grappa - la cui partecipazione è riservata a 70 vetture costruite entro il 1976, si preannuncia emozionante e piena di novità. Una delle più particolari è il numero di passi dolomitici da valicare, ben 11 di cui 8 sopra i 2000 metri. Ma non è tutto. Lungo i 400 chilometri di percorso, tutti in territorio italiano, divisi in due tappe di circa 200 km l'una, si svolgeranno prove su strade chiuse come quello dell'incantevole villaggio di Siror, a poco più di 1 km da Fiera di Primiero, dove è prevista una sosta nel centro della città con una calorosa accoglienza di figuranti in costumi locali. L'inizio è previsto per giovedì 3 marzo a Cortina d'Ampezzo per la consegna del Road Book e dei documenti, con un pomeriggio intero per poter studiare i percorsi e le prove. Venerdì 4 partenza del primo concorrente alle ore 9.00 da Corso Italia, con l'attraversamento di ben 5 passi e il passaggio da San Martino di Castrozza, per poi tornare la sera a Cortina. Sabato 5 partenza nuovamente alle ore 9.00 del primo concorrente per i restanti 6 passi e passaggi attraverso Arabba, Corvara in Badia, Dobbiaco, per tornare a Cortina per la conclusione della manifestazione.

Per informazioni e iscrizioni: segreteria@winteracesrl.com - +39 030 3755901



BIASION E AC VICENZA INSIEME PER LA SECONDA EDIZIONE DI RALLY MEETING

L'idea è quella del villaggio globale, una sorta di grande parco assistenza dove tutti gli appassionati di rally e gli operatori del settore si ritrovano per due giorni densi di appuntamenti e momenti tutti da vivere. Si chiama Rally Meeting e nasce da un'iniziativa di Miki Biasion, il due volte campione del mondo con l'indimenticabile Lancia Delta che ancora oggi, ad oltre trent'anni dai suoi trionfi iridati, continua ad avere le corse nel cuore. "I rally sono stati la mia vita e mi hanno regalato immense soddisfazioni" - ricorda Biasion sulla locandina di Rally Meeting, in programma sabato 19 e domenica 20 febbraio 2022 negli spazi della Fiera di Vicenza - "La passione per il rally in Italia è ancora grandissima ed è per questo che ho deciso di organizzare nuovamente Rally Meeting." La seconda edizione della manifestazione allestita da Miki Biasion Events con l'AC Vicenza, ha già aperto le adesioni sia per gli operatori del settore che per appassionati e pubblico ed ha in cartellone una serie di eventi da non perdere. A cominciare da "Martini Racing Cars History" imperdibile passerella delle vetture che hanno trionfato sui circuiti e sulle prove speciali di tutto il mondo vestite con l'iconica livrea del Martini Racing. Una vera e propria sfilata di protagoniste del motorsport che farà da traino alle tante altre iniziative in divenire o già programmate. Come ad esempio lo spazio dedicato ai ragazzi che vogliono affacciarsi al mondo dei rally.

Per informazioni: mikibiasion.events@gmail.com oppure +39/338/3176829



AUTOMOTORETRO: CI SIAMO!

TORNA IL GRANDE EVENTO TORINESE DEDICATO AL MOTORISMO D'EPOCA E A QUELLO SPORTIVO E DA COMPETIZIONE

Dopo lo stop forzato del 2021, la kermesse torinese che, nelle strutture di Lingotto Fiere e Oval, con eventi in interno e in esterno nell'ampia area espositiva, abbina alla passione per il motorismo d'epoca quella per le auto da competizione e per l'adrenalina delle corse, tornerà in grande stile nel 2022. Il patron



Beppe Gianoglio, con Bea srl, hanno già stabilito le date della 39ª edizione di Automotoretro e della 12ª di Automotoracing: dal 10 al 13 febbraio 2022.

Nel primo caso ci troveremo di fronte a una delle più importanti esposizioni di gioielli del passato, con oltre 1200 espositori e - nel 2020 - più di 67.000 visitatori, provenienti da tutta Europa. Ad Automotoretro è infatti possibile scoprire alcune delle due e quattro ruote più iconiche, celebrare e "fare cultura" riguardo a tutto ciò che concerne il motorismo storico ma anche acquistare l'auto dei propri sogni oppure trovare il ricambio tanto cercato e mai trovato. E poi memorabilia, editoria, arte e tutto ciò abbia a che fare con questo mondo.

Del secondo caso fa parte tutto ciò che abbia a che fare col mondo delle corse e delle competizioni, siano esse su pista, rally, ghiaccio, asfalto, sterrato. Ma Automotoracing è tutt'altro che una "mostra statica": nello spazio esterno infatti potremmo assistere a esibizioni, gare, show con auto e moto guidate da ospiti illustri e tantissimi campioni.



ASI MOTOSHOW, SI RIPARTE!

Finalmente dopo ben due anni di assenza l'attesissimo evento per gli appassionati di motociclette, unico nel suo genere, è ai blocchi di partenza. Come di consueto la sede sarà il mitico autodromo "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari, che nel weekend dal 6 all'8 maggio si riempirà di due ruote dai modelli dei primi del '900 fino al 2000, un secolo di storia. Sarà come sempre una vera occasione per vedere girare in circuito dei mezzi che altrimenti starebbero chiusi nei musei, oltre a poter incontrare molti ex campioni e vedere delle motociclette da competizione uniche. Le iscrizioni sono aperte e termineranno il 31 marzo. Su questo numero della rivista troverete la scheda di iscrizione. Appuntamento quindi a Varano!



SPECIAL PROJECTS

CLASSIC CARS CHASER

WORKSHOP
JAGUAR & ASTON

Jaguar-aston.com



www.jaguar-aston.com

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

SEGUITEMI SU INSTAGRAM

[_ferrucciocamerlengo_](https://www.instagram.com/_ferrucciocamerlengo_)



ASI MOTO SHOW 2022



2002-2022
VENTI ANNI
STRAORDINARI

LA STORIA DELLA MOTO IN PISTA
6 - 7 - 8 MAGGIO 2022
AUTODROMO DI
VARANO DE' MELEGARI (PARMA)

INFO: Tel. +39 351 2647322 - info@asifed.it - www.asifed.it



**Autodromo di
Varano de' Melegari
(Parma)
6 - 7 - 8 Maggio**

**ASI
MOTO
SHOW
2022**

**tel. +39 351.2647322
info@asifed.it
www.asifed.it**

Costi di iscrizione

Conduttori con almeno un motociclo ante 1922	euro	80
Conduttori Soci ASI	euro	140
Conduttori Stranieri	euro	220
Conduttori non Soci ASI	euro	250
Accompagnatori (italiani o stranieri)	euro	50

I passeggeri dei sidecar sono tenuti a iscriversi e a versare la metà della quota Conduttori

Pagamento (CON BONIFICO BANCARIO)

DATI DA INSERIRE:

BENEFICIARIO: ASI - Automotoclub Storico Italiano

BANCA: Banca del Piemonte - Sede di Torino (Italy)

CODICE IBAN: IT61A0304801000000000092301

SWIFT: BDCP IT TT

CAUSALE: Iscrizione Asi Motoshow 2022

(specificare nome e cognome del partecipante)

Tutte le spese/commissioni bancarie sono a carico del partecipante (barrare l'apposita casella sull'ordine di bonifico)

**Termine
delle iscrizioni
31 MARZO 2022**

MODALITÀ E TERMINI DI ISCRIZIONE

Ogni conduttore può iscrivere non più di due motoveicoli costruiti entro il **2000**. L'iscrizione comprende: la partecipazione alla Manifestazione, la cena di gala, i gadget. I motocicli che non possiedono Certificato di Identità ASI (Omologazione - Targa Oro) oppure FIVA devono allegare alla domanda di iscrizione due foto di ciascuna moto, lato destro e lato sinistro, formato cm. 10x15 su fondo neutro; se la moto è carenata, aggiungere due foto del motore (lato destro e lato sinistro). I passeggeri dei sidecar sono considerati conduttori, pertanto sono tenuti a compilare la scheda d'iscrizione e a pagare metà della quota. Il pagamento deve essere effettuato con bonifico bancario. Le iscrizioni devono pervenire per posta entro il giorno **31 MARZO 2022** al seguente indirizzo: ASI Automotoclub Storico Italiano, Villa Rey, Strada Val San Martino Superiore 27, 10131 Torino. Le iscrizioni verranno accettate a discrezione della Commissione Esaminatrice (fino a esaurimento posti) *solo se correttamente compilate e accompagnate dalla copia della ricevuta del versamento*. L'accettazione della domanda verrà comunicata direttamente dalla Segreteria ASI. In caso di mancata accettazione, la quota versata verrà rimborsata integralmente.

ABBIGLIAMENTO! È obbligatorio rispettare le indicazioni del Regolamento della Manifestazione (punto 2) consultabile sul sito www.asifed.it

**PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE
consultabile sul sito www.asifed.it**

ASI MOTOSHOW 2022 SCHEDA DI ISCRIZIONE (compilare in stampatello leggibile)

DATI DEL CONDUTTORE

Cognome Nome Luogo e data di nascita

Indirizzo Città Prov. CAP Stato

Tel. Cell. Fax e-mail

Club ASI (se Socio) Tessera ASI n° Patente n° Emessa il

Scade il **ACCOMPAGNATORE (cognome e nome)**

DATI DELLA MOTO 1 Marca Modello Cilindrata Anno

Telaio n° Motore n° n° CERTIFICATO IDENTITÀ ASI (OMOLOGAZIONE/TARGA ORO)
oppure FIVA **(ATTENZIONE!** Se la moto non possiede il Certificato di Identità ASI, allegare due foto cm. 10 x 15, lato destro e lato sinistro. Se la moto è carenata, aggiungere anche due foto del motore, lato destro e lato sinistro)

LA MOTO HA GIÀ PARTECIPATO AD ASI MOTOSHOW? SÌ IN QUALE ANNO? NO

DATI DELLA MOTO 2 Marca Modello Cilindrata Anno

Telaio n° Motore n° n° CERTIFICATO IDENTITÀ ASI (OMOLOGAZIONE/TARGA ORO)
oppure FIVA **(ATTENZIONE!** Se la moto non possiede il Certificato di Identità ASI, allegare due foto cm. 10 x 15, lato destro e lato sinistro. Se la moto è carenata, aggiungere anche due foto del motore, lato destro e lato sinistro)

LA MOTO HA GIÀ PARTECIPATO AD ASI MOTOSHOW? SÌ IN QUALE ANNO? NO

DICHIARAZIONE DELL'ISCRITTO AD ASI MOTOSHOW 2022

Il sottoscritto dichiara di avere letto il Regolamento della Manifestazione visibile sul sito www.asifed.it e di accettarlo.

Luogo Data **Firma leggibile**

Il sottoscritto dichiara di accettare ai sensi dell'art. 1341 CC espressamente le clausole numero 2/5/6/7 del Regolamento.

Luogo Data **Firma leggibile**

Il sottoscritto in osservanza di quanto previsto dal D.Lgs 30/6/2003 numero 196, autorizza il trattamento dei dati personali.

Luogo Data **Firma leggibile**

I dati sopra dichiarati saranno trattati da ASI Automotoclub Storico Italiano, Villa Rey, Strada Val San Martino Superiore 27, 10131 Torino
In osservanza a quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (GDPR), autorizzo il trattamento dei dati personali da parte dell'ASI - Automotoclub Storico Italiano Strada Val San Martino Superiore n. 27, 10131 Torino o da un soggetto autorizzato.

PARATA TRIONFALE

JEAN GUICHET RACCONTA LA 24 ORE DI DAYTONA 1967.

di Danilo Castellarin

In Europa faceva freddo come in questi giorni, nel gennaio 1967. Non per la Scuderia Ferrari in trasferta a Daytona, nella calda Florida, dove il 5 e il 6 febbraio si sarebbe consumata una delle più clamorose rivincite della "Grande Sfida" fra il colosso Golia americano di Detroit, la Ford, e il piccolo Davide di Modena. Dei sei piloti che conquistarono i primi tre posti per il Cavallino, sfilando in parata sulla linea del traguardo, l'unico sopravvissuto è Jean Guichet di Marsiglia, classe 1927. Lo scorso 10 agosto ha compiuto 94 anni, segno che la vita intensa delle "corse ruvide" anni '60, dove i pericoli certo non mancavano, non ha compromesso la sua longevità. Fu, quella gara, uno schiaffo in pieno volto che Enzo Ferrari rifilò ad Henry Ford II. E bruciò a lungo. Ma il giorno prima della corsa era Mauro Forghieri che bruciava perché Mike Parkes aveva sfasciato la P4 nel tentativo di fare la pôle. Uscì sgommando dai box e la

macchina gli scappò di mano sulla sopraelevata, sbattendo col cofano posteriore. Panico. Mancavano poche ore al "pronti via" e bisognava fare presto per rimetterla a posto. Fu così che Forghieri, disperato, andò a chiedere aiuto a Luigi Chinetti, patròn del North American Racing Team. "Bisogna sapere", ricorda l'ingegnere, "che la Ford si era portata a Daytona uno squadrone di cento persone e noi eravamo partiti da Maranello in venti per seguire tre macchine, insomma era la solita battaglia stile Davide e Golia. Per questo andai nei box Nart, dove avevo visto lavorare un carrozziere piuttosto abile, un tipo alto e allampanato. Il mio budget era molto limitato perché la Fiat sarebbe entrata solo due anni dopo. Per farla breve, allungai 150 dollari a quello strano tipo e gli chiesi se sarebbe stato disponibile a lavorare di notte sulla P4 danneggiata da Parkes. Accettò".

Il bello capitò due giorni dopo, quando Forghieri raggiunse l'aeroporto per tornare a casa, felice della vittoria, e rivide il carrozziere che stava per salire su un jet executive. Ma come fa un artigiano a volare su un volo privato, si domandò, chiedendo subito informazioni sul suo conto. "Scoprii che era nientemeno che un petroliere appassionato di corse e tifoso della Ferrari. Lavorava per hobby e quando mi riconobbe, mi disse che avrebbe messo in cornice i miei 150 dollari insieme alla mia foto..."

Le tre rosse tagliarono la linea del traguardo appaiate, per ordine del direttore sportivo Franco Lini. Prima fu la P4 di Bandini-Amon, seconda l'altra P4 di Scarfiotti-Parkes, terza la 412P di Guichet-Rodriguez.



Guichet su Ferrari GTO '64 (n° 31) alla 12 Ore di Sebring che disputò con il torinese Carlo Mario Abate.



Il quotidiano di Daytona titolo Ferrari, primo secondo e terzo.

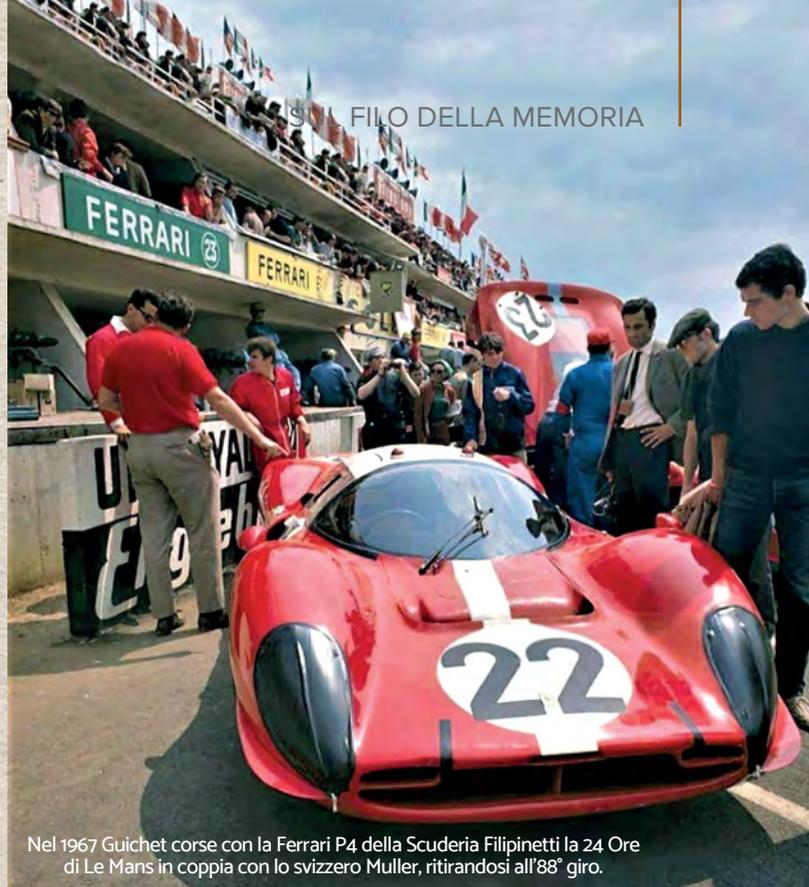


L'arrivo in parata delle tre Ferrari vittoriose alla 24 ore di Daytona 1967.

Guichet ha guidato per la Ferrari dal 1957 al 1967. Fino al 1963 come gentleman, poi come pilota ufficiale. Con il Cavallino ha conquistato cinque vittorie assolute e una ventina di podi in gare valide per il Campionato Mondiale Marche. Fra i suoi successi più prestigiosi, la 24 Ore di Le Mans 1964 su Ferrari, in coppia con Nino Vaccarella. Il pubblico italiano lo applaudì a lungo anche a Monza, quando tagliò per primo il traguardo sulla Ferrari P2 condotta insieme a Mike Parkes nella Mille Chilometri del 1965. Con il messicano Pedro Rodriguez vinse un'altra famosa prova di durata, la 12 Ore di Reims 1965, su una Ferrari 365P del Nart. Quattro volte campione di Francia nella categoria gran turismo, Guichet ha pilotato Gordini, Peugeot, Abarth, Citroen, Matra. Si è ritirato nel 1973. E per il figlio ha scelto il nome di Gilles. Con lui, su una rossa Alfa Romeo Giulietta SZ, ha partecipato a Le Mans Classic.

"Daytona 1967 fu una gara memorabile", ricorda Guichet, *"tanto che un quotidiano americano uscì addirittura col titolo scritto in italiano: Ferrari primo, secondo, terzo".* E le Ford? Tutte arrostite? *"Delle cinque Ford sette litri, ben quattro subirono cedimenti al motore e alla trasmissione",* ricorda il francese, spiegando che *"fu un'autentica Waterloo perché l'unica Ford che riuscì a finire la corsa arrivò solo settima".* Andò male anche a un'altra auto americana, la Chaparral di Phil Hill, che era rimasto in testa le prime tre ore ma finì contro il muro. Insomma, una disfatta totale per le auto made in Usa, tanto che dietro le tre Ferrari arrivarono due Porsche.

Il clima aveva iniziato a diventare rovente quando Ferrari rifiutò la proposta della Ford di acquistare la Scuderia. Così a Detroit coniarono lo slogan 'Se non puoi comprarla, devi batterla'. Per riuscire nel suo intento la casa americana fece più o meno quello che fanno oggi certe grandi industrie quando decidono di entrare in Formula 1: assorbì una piccola squadra inglese, la Lola, con tutto il suo staff guidato da Eric Broadley e costruì a Slough, vicino Londra, il suo quartier generale con una notevole concentrazione di cervelli e decine di tecnici altamente specializzati. E a Maranello, che aria tirava? *"Aria di tempesta",* risponde deciso Guichet, precisando che *"quello stato d'animo si trasferiva inevitabilmente sui piloti, ragion per cui mi ritrovai a riflettere sul fatto che a volte era meglio correre da gentleman piuttosto che da ufficiale, con meno pressioni e più libertà. Fortuna che a Daytona centrammo il bersaglio".* ■



Nel 1967 Guichet corse con la Ferrari P4 della Scuderia Filipinetti la 24 Ore di Le Mans in coppia con lo svizzero Muller, ritirandosi all'88° giro.



Originario di Marsiglia, dove lo scorso agosto ha compiuto 94 anni, Jean Guichet ha vinto su Ferrari 275P la 24 Ore di Le Mans 1964 insieme a Nino Vaccarella.



Un momento dell'intervista di Castellari a Jean Guichet.

50 ANNI FA

IL MAGICO MONTECARLO DI MUNARI-MANNUCCI E DELLA LANCIA FULVIA HF 1.6

CESARE FIORIO, RACCONTA LE EMOZIONI VISSUTE IN PRIMA PERSONA IN QUESTA IMPRESA
CHE HA RESO I RALLY POPOLARI ANCHE IN ITALIA.

intervista raccolta da Roberto Valentini - foto Actualfoto



Uno dei momenti chiave della vittoria di Munari e Mannucci: il passaggio sul Col de Turini innevato.

Nello sport le grandi imprese assumono importanza dopo alcuni anni e, sul momento, può capitare che i protagonisti non si rendano conto della portata di un successo. Un esempio può essere la vittoria di Sandro Munari e Mario Mannucci con la Lancia Fulvia HF 1.6 nel Rallye di Montecarlo del 1972. Fino a quel momento la specialità non era molto popolare nel nostro Paese ma, dal quel momento i rally comparvero con assiduità sulle pagine dei quotidiani e delle riviste, oltre che nei servizi televisivi.

“Le emozioni vissute nei giorni della gara sono ancora vive e partono da parecchio tempo prima della partenza di quel Rallye di Montecarlo. La Fulvia aveva vinto molto, ma il suo progetto era datato e nel frattempo erano entrate in gioco vetture costruite per le competizioni, come le Alpine Renault A110 - con il nuovo motore più potente ed elastico di 1800 cm³ - e le Porsche 911S, nella versione con motore di 2400 cm³. Due modelli che, soprattutto su un percorso asfaltato come quello del Montecarlo partivano favorite. La variabile meteorologica apriva però le speranze della Lancia, anche se l'anno precedente, nel 1971, l'Alpine aveva dominato la gara monegasca con una tripletta. Ma la Fulvia era comunque ancora competitiva e valeva la pena offrirle una chance per la stagione 1972, visto che la HF comunque aveva vinto molto anche in tempi recenti”.

UNA PREPARAZIONE METICOLOSA

Come si prepara una gara così?

“Già nell'autunno del 1971 organizzai una serie di riunioni con i tecnici per individuare i punti nei quali si sarebbe potuto migliorare l'auto. A parte alcuni affinamenti al motore, la grande novità era la proposta di adottare un differenziale autobloccante. Una scelta difficile e complicata, visto che fino a quel momento, nessun altro Costruttore l'aveva montato su una trazione anteriore. A fronte di una maggiore aderenza in accelerazione si ponevano problemi di guidabilità e, soprattutto, lo sterzo diventava molto duro, rendendo la guida molto faticosa. I primi collaudi misero in evidenza queste problematiche, che vennero però risolte con una diversa incidenza del camber. Lo sforzo era ancora elevato, soprattutto sull'asfalto asciutto, ma la Fulvia aveva migliorato significativamente l'aderenza in accelerazione”.

Un altro elemento essenziale in una gara come il Rallye di Montecarlo sono gli pneumatici.

“La Pirelli era interessata come noi a vincere e ben figurare, visto l'eco mediatico di questo evento. Pertanto ci mise a disposizione una serie di soluzioni davvero vasta. All'epoca non c'erano limiti nel numero di pneumatici da utilizzare e nemmeno vincoli particolari per la chiodatura. I test svolti in ogni condizione possibile e su tutti i tipi di fondo che avremmo potuto incontrare si rivelarono utilissimi in gara, quando la scelta di una copertura può essere decisiva per il successo”.



Cesare Fiorio all'ultimo controllo orario del Rallye di Montecarlo 1972 parla con Sandro Munari. Sullo sfondo Mario Mannucci intervistato da un giornalista.



La prima parte del percorso era su asfalto asciutto. Munari si è difeso bene limitando il distacco dalle Alpine e dalle Porsche.



L'adozione del differenziale autobloccante ha reso più competitiva la Lancia Fulvia HF 1.6 su tutti i tipi di fondo.



Il capolavoro di Munari e Mannucci, che hanno recuperato sulla neve delle prove speciali dell'Ardèche.



Molto importante ai fini del successo il lavoro delle assistenze.



Decisiva anche la formazione degli equipaggi ufficiali.

“A differenza di quanto accade oggi, all'epoca le Case schieravano molte vetture per aumentare le chance di vittoria. L'Alpine Renault aveva iscritto 5 berlinette A110 ufficiali alle quali si aggiungevano un paio di vetture-clienti competitive. Il nostro budget ci permetteva di schierare cinque vetture ufficiali, gestibili da un team di assistenza e di logistica ben collaudato. Parlo di logistica perché la Pirelli portò al Montecarlo ben 1000 pneumatici nella varie configurazioni ed era importante fra trovare le coperture in tutti i punti di assistenza, cioè all'inizio e alla fine di ogni prova speciale.”

“Per quanto riguarda i piloti bisognava formare una squadra quanto mai eterogenea, in grado di avere delle “punte” in caso di condizioni meteo diverse. Per questo motivo scelsi di puntare su tre italiani e due scandinavi. Sandro Munari e Mario Mannucci erano già alla vigilia l'equipaggio più quotato in caso di condizioni meteo miste, con alternanza di prove asciutte e innevate per la capacità di Sandro di essere competitivo su tutti i fondi; Sergio Barbasio e Piero Sodano erano sempre stati molto regolari e quasi sempre avevano portato punti alla squadra nel Campionato Internazionale Marche; Amilcare Ballestrieri, affiancato da Arnaldo Bernacchini, aveva meno esperienza dei suoi compagni di squadra ma era capace di grandi exploit velocistici ed era importante facesse esperienza in campo internazionale. Al contra-

rio del finlandese Simo Lampinen, in coppia con Solve Andreasson, e dello svedese Harry Kallstrom, con Gunnar Haggbom, nostri piloti da diverse stagioni”.

Dal punto di vista tecnico vennero schierate due diverse versioni: una più evoluta (con carburatore Dellorto e differenziale autobloccante) affidata a Munari, Barbasio e Kallstrom e l'altra più “conservativa” per Ballestrieri e Lampinen.

UNA GARA LUNGA E DIFFICILE

Le ricognizioni per Munari e Mannucci incominciano il 4 dicembre e l'equipaggio italiano si impegna tantissimo per imparare le insidie di questo percorso che può cambiare notevolmente a seconda delle condizioni meteorologiche.

“Un impegno parallelo per i meccanici e i tecnici, che seguono con attenzione le ricognizioni cercando di trarre il maggior numero di informazioni che torneranno utili in gara. Tutti i piloti si dedicano molto a questa fase. Pare che Ballestrieri abbia trascorso il giorno di Natale a guidare il muletto sul Col de Turini con la moglie sul sedile di destra”.

Un altro aspetto da non trascurare al Rallye di Montecarlo è il percorso di avvicinamento che, pur ininfluente per la classifica (non ci sono prove speciali), contribuisce a stancare auto e uomini e, in caso di maltempo, può diventare complicato. ➤



L'Alpine Renault A110 1.8 di Ove Andersson, ritirata mentre era al comando.

50 ANNI FA



“Nel 1972 le città di partenza erano Almeria (Spagna), Varsavia (Polonia), Reims (Francia), Atene (Grecia), Lisbona (Portogallo), Montecarlo e per tutte il percorso era mediamente lungo 2000 km, in pratica 2 giorni di guida ininterrotta. Gli equipaggi italiani scelsero di partire da Almeria e per il trasferimento montammo sedili reclinabili, per consentire qualche turno di riposo.”

AVVERSARI DI GRANDE SPESSORE

“Scorrendo l'elenco degli iscritti ci rendevamo ben conto della difficoltà di riuscire ad avere la meglio sullo squadrone dell'Alpine Renault, che schierava cinque A110 ufficiali affidate ai francesi Therier-Roure, Andruet-Pagani, Darniche-Mahé e Nicolas Vial e agli svedesi Andersson-Davenport, e sulle Porsche 911 ufficiali degli svedesi Waldegaard-Thorzelius e dei francesi Larrousse-Perramond. In più c'erano gli outsider come la Datsun - che aveva ingaggiato piloti esperti come il finlandese Rauno Aaltonen (con Nicolas Todt) e l'inglese Tony Fall per guidare le potenti coupé 240Z - la Ford, con le Escort RS 1600 del finlandese Timo Makinen e del francese Jean-Francois Piot, e la Fiat con le 124 spider di Alcide Paganelli-Ninni Russo, dello svedese Håkan Lindberg e di Raffaele Pinto con Helmut Eisendle.”

Insomma un gran numero di piloti che rendeva sicuramente complicato gestire le classifiche.

“Questo era un lavoro che all'epoca si faceva a mano su fogli appositamente predisposti, sui quali si annotavano i tempi di ogni prova speciale per ciascuno dei piloti più importanti. I computer non c'erano e bisognava calcolare le somme dei tempi e i relativi distacchi”.

UN INIZIO INCORAGGIANTE

Superato senza problemi evidenti il percorso di avvicinamento, il rally è entrato nel vivo con il “percorso comune”, dal Principato di Monaco a Vals-les-Bains e ritorno.

“Le prime due prove speciali sono praticamente asciutte e, come da pronostico, le Alpine Renault e le Porsche sono state più veloci della Fulvia di Munari, il migliore della nostra squadra, che comunque si difende limitando il distacco. Si spera nella neve e, fortunatamente e all'improvviso - nel 1972 non c'era il sito internet di Meteo France e le previsioni non erano precise come oggi - viene a cadere sulle due prove speciali più lunghe: quella di Le Moulinon-Antraigues di 38 km e quella del Burzet di 45 km.”

“Una nevicata non fittissima, che indusse Waldegaard e Therier (che si stavano giocando il primato) a partire con gomme da asciutto, mentre noi scegliemmo per tutte le auto una chiodatura leggera su coperture da neve. Una scelta imitata anche dagli altri piloti delle Alpine Renault e dal secondo pilota Porsche, Larrousse. Nella prima prova Munari fu incontenibile, imponendosi con grandi distacchi sugli avversari con una guida precisa in condizioni in continuo mutamento. Velocissimo anche nella prova successiva, Munari riesce a concludere il percorso comune al terzo posto, alle spalle delle Alpine Renault di Andersson e Darniche.”

“All'arrivo di questa frazione di gara Munari mi sembra tranquillo e, non lo dice - è sempre stato molto taciturno - ma dallo sguardo fa capire che potrebbe anche tentare di vincere. Si informa delle condizioni delle prove successive, che prevedono ampi tratti asciutti in basso e neve in quota. Condizioni molto favorevoli alla Fulvia che, con il motore meno potente, stressa meno la chiodatura degli pneumatici nei tratti asciutti.”

“All'assistenza si respira un'atmosfera ottimista che mi induce a fare dichiarazioni che possono sembrare azzardate. Entrando nella sala stampa noto un cartello che suggerisce ai giornalisti italiani di evitare espressioni del tipo “invincibile armata” riferito alle Alpine Renault che avevano dominato l'anno prima. Ai giornalisti presenti dico che la Lancia è ancora lì, ma nemmeno gli italiani prendono nella giusta interpretazione il mio messaggio. Alcuni elogiano il mio attaccamento al marchio e alla squadra, ritenendo comunque improbabile il successo.” ➤

Un passaggio grintoso nell'entroterra Monegasco con condizioni di fondo variabili.



La partenza verso l'ultima tappa, quella che comprendeva i passaggi sul Col de Turini.



L'intervista di rito prima di portare l'auto in parco chiuso.



I festeggiamenti per la vittoria.

LA LANCIA HA VINTO IL MONTECARLO CON TUTTI I MODELLI

Una delle maggiori soddisfazioni di Cesare Fiorio è stato vedere tutti i modelli Lancia schierati ufficialmente vincere a Montecarlo. Dopo la vittoria della Fulvia Coupé HF 1.6, è stata la volta della Stratos (3 vittorie con Munari nel 1975, '76 e '77 e una con Bernard Darniche nel 1979), poi della Lancia Rally (037) nel 1983 con Walter Rohrl, quindi delle Delta: Delta S4 nel 1986, Delta 4WD nel 1987 e 1988 rispettivamente con Miki Biasion e Bruno Saby, Delta Integrale nel 1989 con Biasion, Delta Integrale 16V con Didier Auriol nel 1990 e Delta HF Integrale nel 1992 ancora con Auriol. In passato anche l'Aurelia B20 si era imposta con Louis Chiron nel 1954.



LA CABALA - MA NON SOLO - DEL N. 14

Dopo il successo ottenuto nel 1972, Munari parte tra i favoriti anche nell'edizione 1973 del "Montecarlo". Gli viene assegnato il numero 11 e il pilota italiano parte da grande protagonista, portandosi al comando davanti alle Alpine Renault e alle Porsche. Purtroppo a metà gara uno dei rari errori di Munari non gli consente di proseguire la corsa. Ma il pilota italiano si rifà nelle tre edizioni successive con la Lancia Stratos. Nel 1975 ha di nuovo sulle portiere il n. 14, quello che gli ha portato bene nel '72 e che, comunque, permette di transitare sulle prove dopo una decina di concorrenti, con la strada più pulita in caso di neve. Vincerà comunque anche con il numero 10 (1976) e con il numero 1 nel 1977, aprendo la strada a tutti gli altri.



IL TRIONFO SUL TURINI

Comunque bisogna concentrarsi sull'ultima tappa, con ancora 153 km di velocità suddivisi in 7 prove speciali, con 3 passaggi sul Col de Turini.

"I nostri ricognitori - avevamo a disposizione una squadra di piloti esperti con il compito di correggere le note inserendo i punti critici di ghiaccio e neve - ci raccontano di tanta folla assiepata sui mucchi di neve e che in cima c'è un folto gruppo di italiani che si contrappongono ai francesi quasi si fosse allo stadio".

"I ponti radio funzionano perfettamente e io sono in grado di raccogliere tutte le informazioni e prendere insieme ai piloti le decisioni sulla scelta degli pneumatici. Dando per scontato che sulla prima prova speciale avremmo comunque sofferto, avevamo come obiettivo di attaccare sul Turini. Su quella prova, con ghiaccio e neve su gran parte del percorso, Munari ottiene il miglior tempo, mettendo pressione ai due avversari, che non possono permettersi di rallentare. Poco dopo si rompe il cambio dell'Alpine Renault di Andersson. Munari sale al secondo posto, ma dopo la prova speciale successiva è primo. Anche Darniche deve fermarsi, tradito anche lui dal cambio".

"A questo punto Sandro e Mario possono rallentare, visto che il loro più diretto inseguitore, Larrousse con la Porsche, è staccato di oltre 10 minuti. Un vantaggio che viene conservato fino alla fine".

All'ingresso del porto di Montecarlo (dove oggi c'è la chicane del circuito) all'ultimo controllo orario si festeggia una vittoria inattesa - ma forse non del tutto - ma più che meritata. Dopo una tensione durata più di una settimana, anche Munari e Mannucci si lasciano andare ai festeggiamenti con la squadra. Che si conclusero in serata in un noto ristorante sulle alture del Principato.

"Ricevo i complimenti da Torino e negli anni successivi - quelli dei ripetuti successi delle Stratos, delle Lancia Rally e delle Delta - ci sarà in molte occasioni anche l'Avvocato Gianni Agnelli a festeggiare e dare supporto alla squadra".

LA CONQUISTA DEL CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE 1972

La vittoria di Munari a Montecarlo e l'ottima prestazione delle Fulvia HF 1.6, con Lampinen 4° assoluto e Barbasio 6°, ha permesso alla Lancia di partire in testa nel Campionato Internazionale Marche 1972. Così una stagione che sembrava di transizione in attesa di una nuova vettura più performante, si è trasformata in un'annata di grandi successi che hanno permesso alla Lancia di aggiudicarsi il titolo più importante della specialità, grazie alle vittorie al Rally del Marocco di Lampinen, al Rallye di Sanremo di Ballestrieri e ai tanti piazzamenti degli altri piloti nella altre gare in calendario.

"La vittoria a Montecarlo, oltre che dal punto di vista dell'immagine, è stata anche importante sotto il profilo commerciale e di marketing. La Fulvia coupé ebbe un incremento delle vendite e ne fu creata una serie speciale denominata 1.3 S Montecarlo. Molto probabilmente indusse la Lancia a proseguire nei rally investendo sulla Stratos, che ne sarebbe diventata la regina".



Sopra, un momento affettuoso di Munari con la moglie Flavia. Qui a lato, la coppa mostrata con orgoglio all'avvocato Gianni Agnelli da Cesare Fiorio, Sandro Munari. Presenti anche il direttore generale Lancia Pier Ugo Gobbato, e il presidente della Lancia Agostino Canonica. In seconda fila Sergio Barbasio.



HF 1.6: UNA COUPÉ IRIDATA

NATA COME ELEGANTE E RAFFINATA VERSIONE COUPÉ DELLA FULVIA, GRAZIE AL MOTORE DI 1600 CM³, HA VINTO IL CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE NEL 1972, IL CAMPIONATO EUROPEO DEL 1969 E 1973, PERMETTENDO ALLA LANCIA DI AGGIUDICARSI IL TITOLO IRIDATO NEL 1974 A FINE CARRIERA.

di Roberto Valentini

Nel corso della sua carriera la Lancia Fulvia coupé è stata oggetto di un'evoluzione tecnica che le ha permesso di restare sulla breccia per quasi un decennio, soprattutto con la versione HF 1.6, nota anche come "fanalone" per via delle dimensioni del faro più interno. Il modello di serie della Lancia Fulvia Coupé HF 1.6 era stato presentato nell'autunno del 1968 al Salone dell'Automobile di Torino e subito era iniziata la produzione in serie per costruire il numero di esemplari necessari all'omologazione sportiva, che avvenne nella seconda metà del 1969.

La vettura però esordì come prototipo nel mese di gennaio in occasione del Rally del Mediterraneo, disputato in concomitanza e sulle stesse prove speciali del Rallye di Montecarlo ma, essendo aperto anche ai prototipi, con classifica separata. Un collaudo che si rivelò molto positivo, con la vittoria di Kallstrom con un tempo finale che avrebbe piazzato il pilota svedese al secondo posto assoluto nel "Montecarlo". Kallstrom vince poi il Rally di Spagna e il RAC in Inghilterra, laureandosi così Campione d'Europa. La stagione 1970 non è però positiva come si sperava viste le ultime gare del 1969. Nel Campionato Internazionale Marche la Fulvia HF 1.6 vince due gare: il RAC nuovamente con Kallstrom, e il Rally del Portogallo con Simo Lampinen. Anche nel 1971 la Lancia non è particolarmente competitiva ma, come abbiamo visto, si riscatta nel 1972 con la conquista del Campionato Internazionale Marche. La stagione 1973 è per la Lancia di transizione. Si lavora sullo sviluppo della Stratos e la partecipazione delle Fulvia è limitata a pochi appuntamenti iridati, ma il compenso Sandro Munari e Mario Mannucci vincono il Campionato Europeo. La Fulvia Coupé HF 1.6 risulta determinante nel 1974 per la conquista del Mondiale da parte della Lancia, grazie al terzo posto ottenuto con Munari al Safari, quando la Stratos non era ancora omologata. ■

LA NUMERO 14 ALL'HUB STELLANTIS HERITAGE

La numero 14 è stata conservata e oggi fa parte della collezione Stellantis Heritage. Subito dopo il successo al Montecarlo la Lancia Fulvia HF 1.6 di Sandro Munari e Mario Mannucci è stata riposta in un garage di Borgo San Paolo a Torino insieme alla collezione di Lancia storiche che componevano un piccolo museo all'interno del centro direzionale. Sono stati conservati anche i segni delle "toccate" durante la gara e la vettura è stata utilizzata per parate e nel 2012 per partecipare - proprio con Munari - al Montecarlo Historique.





Te



ASSICURIAMO LA TUA STORIA

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

QUOTAZIONI SU

WWW.PERTESICURO.COM

ESEMPI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

NORD

1 mezzo di qualsiasi anno con Certificato d'identità

100€

1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI

110€

1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 1995 e il 1979 con iscrizione ASI

191€

1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 2001 e il 1996 con iscrizione ASI

A PARTIRE DA 250€

CENTRO

1 mezzo di qualsiasi anno con Certificato d'identità

110€

1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI

120€

1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 1995 e il 1979 con iscrizione ASI

217€

1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 2001 e il 1996 con iscrizione ASI

A PARTIRE DA 260€

SUD

1 mezzo di qualsiasi anno con Certificato d'identità

120€

1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI

130€

1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 1995 e il 1979 con iscrizione ASI

227€

1, 2 o 3 mezzi costruiti tra il 2001 e il 1996 con iscrizione ASI

A PARTIRE DA 270€

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

La garanzia del mese

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

L'ADDIO A FRANK WILLIAMS

FRANK WILLIAMS IL SOGNO... INGLESE

LA VITA DEL PILOTA, COSTRUTTORE E TEAM MANAGER DA RECORD,
SCOMPARSO NEL NOVEMBRE SCORSO, NELLO SPIETATO MONDO DELLA FORMULA 1.

di Cristiano Chiavegato - foto Actualfoto

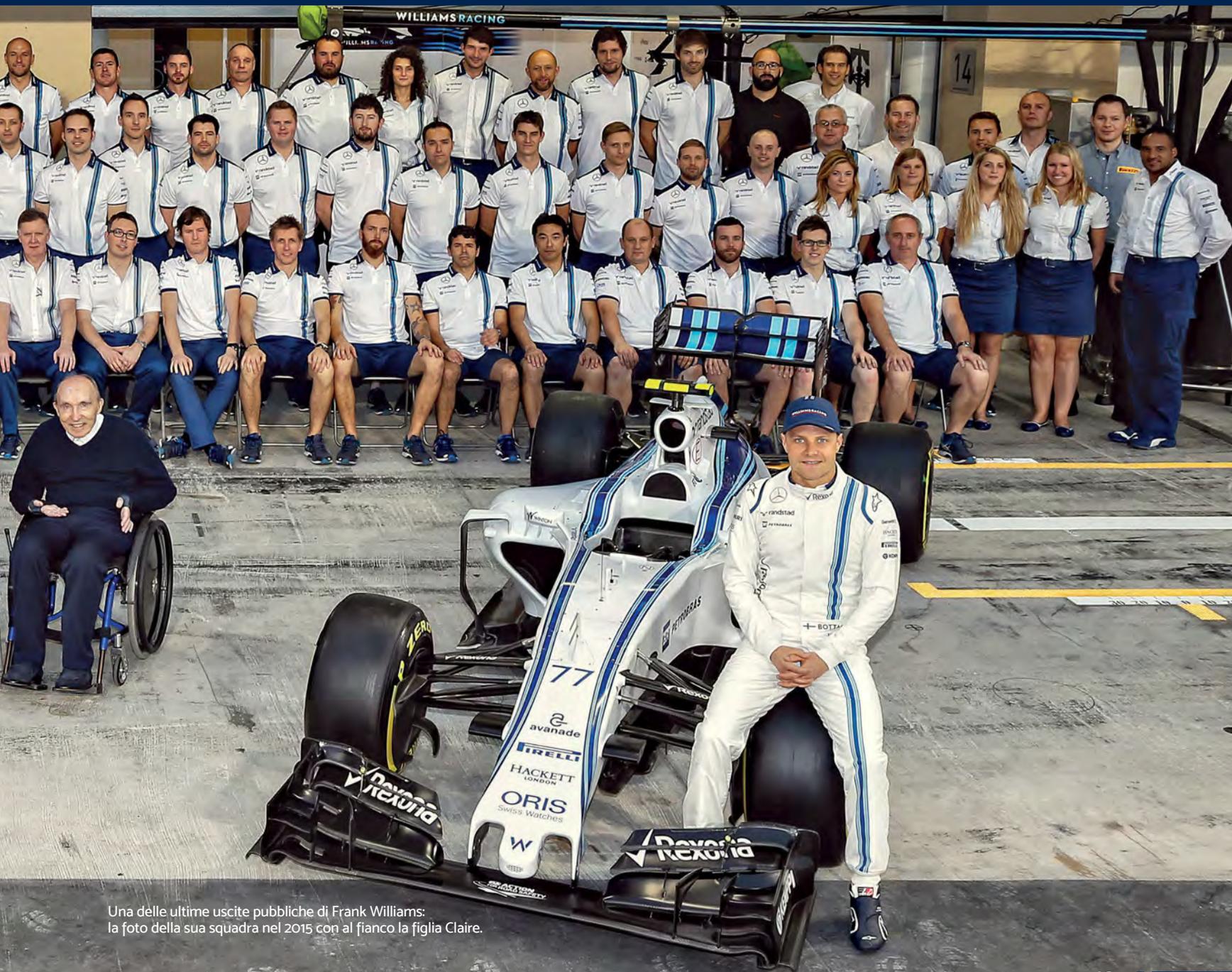


Era stato chiamato il 'Ferrari inglese'. Un giorno, mentre parlavamo amichevolmente, mi disse, scherzando: «Non sarei dispiaciuto se qualcuno avesse parlato di me come il Williams italiano». Francis Owen Garbett Williams, detto Frank, è mancato alla fine dello scorso 28 novembre all'età di 79 anni. È stato il team principal più longevo della F1, fondatore e conduttore di una delle più prestigiose squadre di Formula 1. In pratica sempre in pista, dal suo debutto nel mondo delle corse nel 1969, sino al 2012, nell'anno in cui aveva dovuto rarefare le sue presenze in pista a causa della salute ormai cagionevole che gli vietava di affrontare lunghi e faticosi viaggi. Aveva affidato il ruolo alla figlia Claire, mantenendo però sempre un controllo sull'attività della squadra. Rigore, determinazione, coraggio hanno sempre accompagnato la vita di quest'uomo che si è fatto da solo, superando anche ostacoli che per altri sarebbero stati insormontabili. Abbattuto nel 1986, a causa del terribile incidente automobilistico - avvenuto mentre

lasciava il circuito di Le Castellet - che lo ha relegato su una sedia a rotelle, quasi tetraplegico, avendo perso l'uso delle gambe e quasi del tutto anche degli arti superiori, Frank non ha mai smesso di lottare.

Lo ricordo quando, poco più che trentenne (era nato a South Shields, nei pressi di Newcastle, il 16 aprile 1942) ogni sera durante i weekend di gara, mentre tutti si preparavano per la cena, lui si presentava in calzoncini e maglietta, con un fisico atletico, per fare qualche giro di corsa dei circuiti.

«Con il nostro lavoro - spiegava - bisogna essere sempre in forma». E anche quando si è trovato in condizioni menomate, ha continuato ad allenarsi. Si faceva sistemare, da un assistente, in piedi contro una parete dei box e per un po' di tempo cercava di muovere le braccia. E se passavi davanti a lui, magari ti faceva un cenno con gli occhi, per salutarti. A volte pure per colloquiare, con la sua voce ormai roca, di quanto era successo in quella giornata. ➤



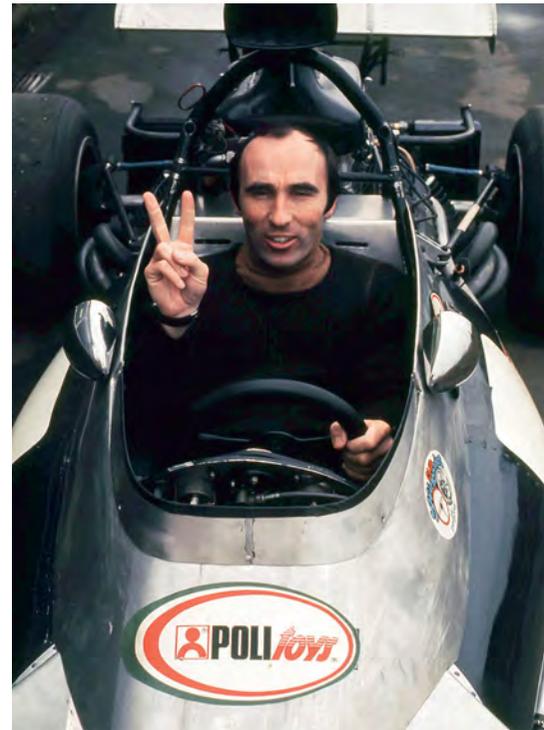
Una delle ultime uscite pubbliche di Frank Williams: la foto della sua squadra nel 2015 con al fianco la figlia Claire.



Sopra, Frank Williams.
A destra, Williams con la De Tomaso F1
nel 1970. Al volante l'inglese Piers Courage
che perderà la vita nel GP d'Olanda
dello stesso anno.



Williams è stato anche un buon pilota: qui in Formula 3 nel Circuito di Caserta nel 1965.



Williams sulla Politoys FX3,
la prima vettura costruita
completamente dal suo team.



Da pilota era molto attento alla forma fisica. Prima di cena percorreva il circuito di corsa.

Parlava in italiano, lingua che aveva imparato bene in gioventù, quando alle prime armi veniva a Milano o in altre città per vendere e scambiare pezzi di ricambio. Forse per questo motivo si è sempre sentito legato al nostro Paese, dove aveva molti amici. Anche se lui era molto inglese, innamorato delle tradizioni e alle abitudini della Gran Bretagna.

Figlio di un ufficiale della RAF e di una maestra, Williams fu allevato per gran parte della sua infanzia dagli zii materni a Jarrow, dopo che i suoi genitori si erano separati. Studiò al St. Joseph's College di Dumfries, in Scozia. Verso la fine degli anni Cinquanta un suo amico gli fece guidare una Jaguar XK150: quell'esperienza stimolò in lui la passione per il mondo dei motori.

Ma, dopo una breve carriera da meccanico e pilota, Williams si rese conto che il suo obiettivo era un altro. E fondò nel 1966, insieme al tecnico Patrick Head, una propria scuderia, la Frank Williams Racing Cars. Per diversi anni il giovane team automobilistico gareggiò in Formula 2 e Formula 3, con piloti come Piers Courage, Richard Burton, Tetsu Ikuzawa e Tony Trimmer. Nel 1969 Williams passò alla Formula 1: acquistò il telaio di un vecchio modello della Brabham e mise alla guida della vettura Courage, ottenendo due volte il secondo posto nelle prime gare disputate.

Nel 1970 Williams intraprese un breve periodo di collaborazione con Alejandro de Tomaso, con una monoposto progettata da Gianpaolo Dallara, che terminò subito dopo la morte dello stesso talentuoso Courage (che aveva rifiutato un ingaggio da 80 milioni di lire dalla Ferrari per essere affiancato a Jackie Ickx), nel Gran Premio d'Olanda di quell'anno. Nel 1971 Henri Pescarolo prese il posto del pilota inglese, guidando una vettura ricavata da un telaio fornito dalla March.

Nel 1972 la Williams costruì la prima vettura progettata dalla scuderia stessa, la Politoys FX3 su progetto di Len Bailey, poi schiantata nella gara d'esordio, con a bordo il pilota francese. Williams, a corto di soldi in quel periodo (tant'è vero che conduceva gli affari della scuderia da una cabina telefonica, dopo che gli staccarono le linee del telefono per non aver pagato le bollette), riuscì a risolvere i problemi finanziari grazie alla sponsorizzazione della Marlboro, correndo con l'Iso Rivolta, che produceva anche vetture gran turismo molto belle e apprezzate. Partecipò ai campionati 1973 e '74, schierando piloti come Merzario, Van Lennep, Jabouille e Laffite.

Ciononostante, dopo il fallimento della fabbrica Iso, dal 1975 Williams continuò con l'apporto del discusso miliardario canadese Walter Wolff, ma dovette cedergli la squadra. Così Frank Williams, ancora con Patrick Head, lasciò definitivamente la scuderia. I due acquistarono un negozio di tappeti abbandonato a Didcot, nell'Oxfordshire, e da lì fondarono una nuova scuderia, la Williams Grand Prix Engineering (ossia l'attuale Williams), che gareggia ancora oggi in Formula 1 con il nome di Williams Racing. Grazie a essa, Williams ottenne nel 1979 la prima vittoria con Clay Regazzoni, il primo titolo del Campionato mondiale piloti di Formula 1 nel 1980 con Alan Jones e il secondo nel 1982 con Keke Rosberg, oltre ai due titoli consecutivi del Campionato mondiale costruttori di Formula 1 nel 1980 e nel 1981. ➤



La presentazione della ISO-Marlboro all'inizio della stagione 1973. Ci hanno corso il neozelandese Howden Ganley, il francese Henri Pescarolo e Nanni Galli.



Nel 1975 anche il francese Jaques Laffite corse con Williams. Qui con il costruttore inglese e con Gianpaolo Dallara.



Alan Jones ha vinto il Campionato Mondiale F1 nel 1980. Qui nelle prove di un gran premio del 1981.

Dopo questo primo periodo di successi, Frank Williams portò la sua scuderia alla consacrazione come "top team". Dopo i motori Cosworth arrivarono gli Honda, a cui fecero seguito i Judd, i Renault, i Mecachrome e i Bmw nei primi anni 2000. La Williams Honda fu la vettura da battere dalla fine del 1985 al 1987, dopo una parentesi con i motori Judd la squadra inglese fu quindi equipaggiata dai V10 Renault con i quali fu instaurato un dominio tecnico che sarebbe durato dal 1991 al 1997.

Proprio nel 1997, con gli ultimi due titoli mondiali vinti dal Team, Frank Williams poté fregiarsi del record di essere stato il primo costruttore della storia ad aver toccato il traguardo dei 9 mondiali conquistati. Un primato rilevante se si considera che la Williams nel 1997 correva da 20 stagioni, molte meno rispetto alle rivali principali Ferrari e McLaren.

Nel marzo del 1986, come abbiamo detto, a causa dell'incidente automobilistico in Francia, Williams aveva subito la rottura della spina dorsale, rimanendo paralizzato. Ciò accadde perché, mentre si stava recando all'aeroporto di Nizza, Williams perse il controllo dell'automobile che si ribaltò atterrando sul tetto. Frank rimase schiacciato tra il proprio sedile e il tetto piegato e riportò una frattura tra la quarta e la quinta vertebra. Il suo compagno di viaggio, il giornalista Peter Windsor, ne uscì con ferite lievi, dato che il tetto della macchina si piegò prevalentemente dal lato del guidatore.

Nel 1987 la regina Elisabetta II conferì a Williams il titolo di Commendatore dell'Ordine dell'Impero Britannico e, successivamente, di Cavaliere nel 1999. Williams ha ricevuto, inoltre, il titolo di Cavaliere della Legion d'Onore francese.

Ma dopo gli onori arrivò il momento peggiore della carriera del costruttore inglese. Nel maggio del 1994, in seguito alla tragica morte di Ayrton Senna a Imola, Williams venne accusato di omicidio colposo insieme a Head e al progettista Newey. Nel corso del processo durato - e concluso - sino al 2007, vennero interpellati decine di esperti, e fu stabilito che l'incidente era stato provocato dalla rottura del piantone dello sterzo; venne quindi accusato di omicidio colposo, accusa poi ritirata durante le indagini. Alla fine, dopo una serie di appelli, sentenze e ricorsi, Williams e Newey risultarono assolti, mentre Head se la cavò grazie alla prescrizione dei termini. Frank, dopo qualche tempo, mi raccontò di avere avuto degli incubi notturni per molti anni, momenti che superò immergendosi nel lavoro e con l'idea di portare nuovamente le sue vetture al vertice.

Sposato dal 1976 con Virginia Berry, fino alla morte di quest'ultima nel 2013, Frank Williams da lei ha avuto i figli Jonathan, Jamie e Claire. Una famiglia compatta, che ha seguito il padre in tutte le sue avventure. Dall'esordio del 28 gennaio 1973 con la squadra Iso nel GP di Argentina a Buenos Aires (piloti Ganley, Pescarolo e Nanni Galli), alla cessione del team al miliardario canadese Walter Wolff sino alla ripartenza con il proprio nome nel '77, per arrivare ai giorni nostri.

In questo lungo periodo, superando anche non poche difficoltà economiche, ha utilizzato alternativamente i motori Ford, Honda, Judd, Renault, Mecachrome, Supertec, BMW, Cosworth, Toyota e Mercedes. Negli 813 GP disputati, compresi gli ultimi due di questa stagione, ha conquistato 114 vittorie, 128 pole position e ottenuto 132 giri veloci in gara. In totale ha vinto 9 titoli Costruttori (1980, 81, 86, 87, 92, 93, 94, 96 e 97) e 7 piloti, nell'ordine con Alan Jones, Keke Rosberg, Nelson Piquet, Nigel Mansell, Alain Prost, Damon Hill e Jacques Villeneuve. Dall'inizio del Mondiale, è la terza scuderia più vincente, dopo Ferrari e McLaren, considerando le due classifiche. Nel 2020 la famiglia Williams ha venduto il team al fondo americano Dorilton Capital, che ha iniziato una profonda trasformazione nominando il tedesco Jost Capito team principal. ■

FW 18, LA SCHEDE TECNICA

LUNGHEZZA: 4,35 m. **LARGHEZZA:** 1,99. **ALTEZZA:** 0,990 m. **PESO:** 600 kg con pilota. **CARREGGIATA** anteriore: m. 1,670, posteriore: 1,600. Passo: 2,890 m. **TELAIO:** materiali compositi, a nido d'ape con fibre di carbonio. **CAMBIO:** Williams 6 marce e retromarcia (comando semiautomatico sequenziale a controllo elettronico). **FRENI:** a disco autoventilanti in carbonio. **MOTORE:** Renault RS8B 10 cilindri a V (67°) di 2998 cm³. **POTENZA:** 700 CV. **DISTRIBUZIONE:** pneumatica. Valvole: 40. **PNEUMATICI:** Goodyear. Cerchi: 13".

FW 18, LA WILLIAMS PIÙ COMPETITIVA



FW18, la Williams più competitiva di sempre, capace di conquistare nel 1996 il titolo Piloti con il figlio d'arte Damon Hill e il secondo posto per merito dell'esordiente Jacques Villeneuve.

Questa macchina era un'evoluzione della FW17B adattata ai nuovi regolamenti FIA. All'inizio del 1995 Adrian Newey, tecnico formidabile, protagonista con il team di Grove dal 1990 al '96, aveva progettato una vettura dall'aerodinamica eccezionale, superiore alla Ferrari e alla Benetton, anche se il titolo non fu appannaggio della scuderia inglese, nonostante l'evidente superiorità tecnica. Assieme al progetto avanzato, si aggiungeva il motore, che era, come da molti anni, un Renault V10 in grado di sviluppare oltre 700 cavalli (CV). Era nata una monoposto già testata per potenza ed efficacia ma migliorata e aggiornata per i nuovi regolamenti; principale novità sono le protezioni a lato dell'abitacolo, rese obbligatorie per riparare la testa del pilota in caso di urto laterale, le pance laterali più alte e un'ala posteriore collegata con gli scivoli posti davanti alle ruote posteriori. La vettura lasciò le briciole agli avversari, disputando la migliore stagione della storia Williams a livello di risultati, conquistando 12 vittorie su 16 gare, 12 pole position aggiudicandosi facilmente entrambi i titoli.



L'inglese Nigel Mansell vola sui cordoli di Imola al GP di San Marino 1991. Con la Williams ha vinto il Mondiale Piloti nel 1992.



Con Ayrton Senna un rapporto speciale.



Il Team Williams nel 1994: piloti Senna e Damon Hill (che mancherà il titolo con un solo punto di svantaggio su Michael Schumacher), David Coulthard.



Senna nel tragico GP di San Marino del 1994.

QUANDO IL MAGGIOLINO DIVENTÒ MAGGIOLONE

IN OCCASIONE DEL LANCIO DEL NUOVO "MODEL YEAR" 1971 DEL MITICO VOLKSWAGEN,
LA CASA DI WOLFSBURG PRESENTA UN NUOVO MODELLO A PRIMA VISTA SIMILE,
MA IN REALTÀ COMPLETAMENTE RINNOVATO E RIDISEGNATO,
CON GRANDI NOVITÀ SOTTO ALLA CARROZZERIA.

di Matteo Comoglio



Gia dopo lo “storico” passaggio dell’impianto elettrico a 12 volt del Maggiolino, nel 1967, appare comunque evidente che, per quanto valida come vettura, la Volkswagen avesse bisogno di un arricchimento della gamma, con una versione dai contenuti migliori e, soprattutto, dal bagagliaio più spazioso. Il tutto però, naturalmente, mantenendo fede a quella che era la linea ormai riconoscibile in tutto il mondo e che aveva permesso a Volkswagen di crescere così tanto. Il Maggiolino già in quegli anni era un mito e si doveva trovare il modo di portarlo avanti senza snaturarlo.

Con la consueta pragmaticità che contraddistingue i tedeschi, in occasione del lancio del “model year” 1971, nell’agosto del 1970, si decide di affiancare al tradizionale Maggiolino, una nuova versione denominata 1302. Senza allontanarsi dal disegno originale, i tecnici di Wolfsburg lavorano su avantreno e retrotreno, introducendo il sistema MacPherson all’anteriore e sospensioni

a braccio trasversale al posteriore. Questo nuovo sistema permette di ridurre notevolmente gli ingombri e di aumentare così lo spazio a disposizione per i bagagli, che passa da 140 litri a ben 260 litri, anche grazie al nuovo cofano anteriore più bombato. La ruota di scorta viene posta così orizzontalmente e di fatto il vano risultante è al pari di molte altre concorrenti dell’epoca. Queste sospensioni sono estremamente sofisticate e permettono una guida sicura e una ottima tenuta di strada.

Aumentano quindi le carreggiate e si modificano anche la scocca e il telaio per il nuovo sistema di sospensioni, oltre a tutta un’altra serie di particolari. Nonostante ciò, il parabrezza continua a essere piatto come sul Maggiolino normale. I paraurti e i supporti sono rinforzati e compare l’anello per il traino posizionato nella parte anteriore destra. La maggiore altezza dei motori 1.3 e 1.6 rende necessario ridisegnare il cofano motore che ha ora una curvatura maggiore ed è più “bombato”. ➤





Il 1302 nella sua semplicità.



Sopra, da sinistra, la piccola presa d'aria per i posti posteriori. Il vano anteriore ampliato. Le targhette identificative. La più grande riporta il numero di telaio, la più piccola il codice per risalire al colore. Nella vista di tre quarti posteriore (qui sotto) le differenze rispetto al Maggiolino non sono subito evidenti.



I tipici fanali posteriori, con forma a “ferro da stiro”, rimarranno così fino al 1973. Migliorata anche la ventilazione interna grazie a due nuove prese d'aria poste dietro ai finestrini posteriori che, unite alla ventilazione anteriore con ventola elettrica optional, permettevano un buon ricircolo e ricambio di aria nell'abitacolo.

Per ciò che riguarda la meccanica, il 1302 è disponibile in tre motorizzazioni: il 1200 classico con 34 CV, il 1300 con 44 CV e il 1600 con 50 CV. Il modello con il 1.6 viene denominato 1302S e dispone anche dei freni a disco anteriori. Inoltre, il cambio automatico è optional su tutte le motorizzazioni. Naturalmente il “vecchio” e normale Maggiolino non va in pensione, ma resta affiancato in listino, disponibile con le motorizzazioni 1200 e 1300. Vengono però approntate due linee di montaggio completamente differenti per distinguere la produzione.

Dall'agosto del 1971, con la presentazione del “model year” 1972, vengono poi approntate piccole migliorie, fra cui l'adozione di una leva sul piantone dello sterzo per l'attivazione del tergicristallo, oltre alla modifica del sistema di ventilazione posteriore, che ha ora tre feritoie nella parte interna.

Si rende anche disponibile la versione L, dotata di una moquette con migliore isolamento acustico, la serratura sul vano porta guanti, i paraurti con inserto in gomma, il cruscotto di sicurezza imbottito, lo specchietto antiriflesso e le luci di retromarcia e, naturalmente, la scritta dedicata sul cofano posteriore. Il 1302 è disponibile anche in versione cabriolet, con le medesime caratteristiche della berlina. La produzione di questo fortunato Volkswagen termina dopo soli due anni, quando nell'agosto del 1972 viene sostituito dal modello 1303. ➤



Anteriormente la differenza maggiore a livello estetico è data proprio dal cofano maggiormente bombato.





Nonostante la linea appaia leggermente più "goffa" rispetto al Maggiolino, il 1302 ebbe un grande successo.



Il motore 1200 da 34 CV.



Il cruscotto della versione base era quello classico in lamiera in tinta vettura.



I sedili perfettamente restaurati in modo conforme.



Il tachimetro contenente anche l'indicatore benzina.



Lo stupendo esemplare del nostro servizio appartiene all'appassionato Jacek Berruti, prodotto nel primo semestre del 1972: è una vettura che negli anni ha subito un solo intervento di riverniciatura della parte esterna della carrozzeria, ma per il resto è conservata nella sua livrea Kasan Red (L30B). Il restauro conservativo e la ricerca dei particolari sono stati curati da Alessandro Maciulli, noto nell'ambiente come "Ale Maggiolino" che, oltre a essere un ricambista e restauratore per queste auto, è anche un grande appassionato e possessore di Volkswagen.

Ciò che più ci ha stupito nel realizzare il servizio fotografico di questa vettura è stata proprio la sua grande qualità costruttiva, con particolari che, anche a distanza di 50 anni e nonostante l'utilizzo quotidiano per un periodo di vita della vettura, sono ancora tutti in perfetto stato. In questo caso il propulsore è il classico 1200 da 34 CV ma, nonostante la potenza modesta, è sempre molto godibile e piacevole nella guida, quasi al pari di una vettura moderna. ■



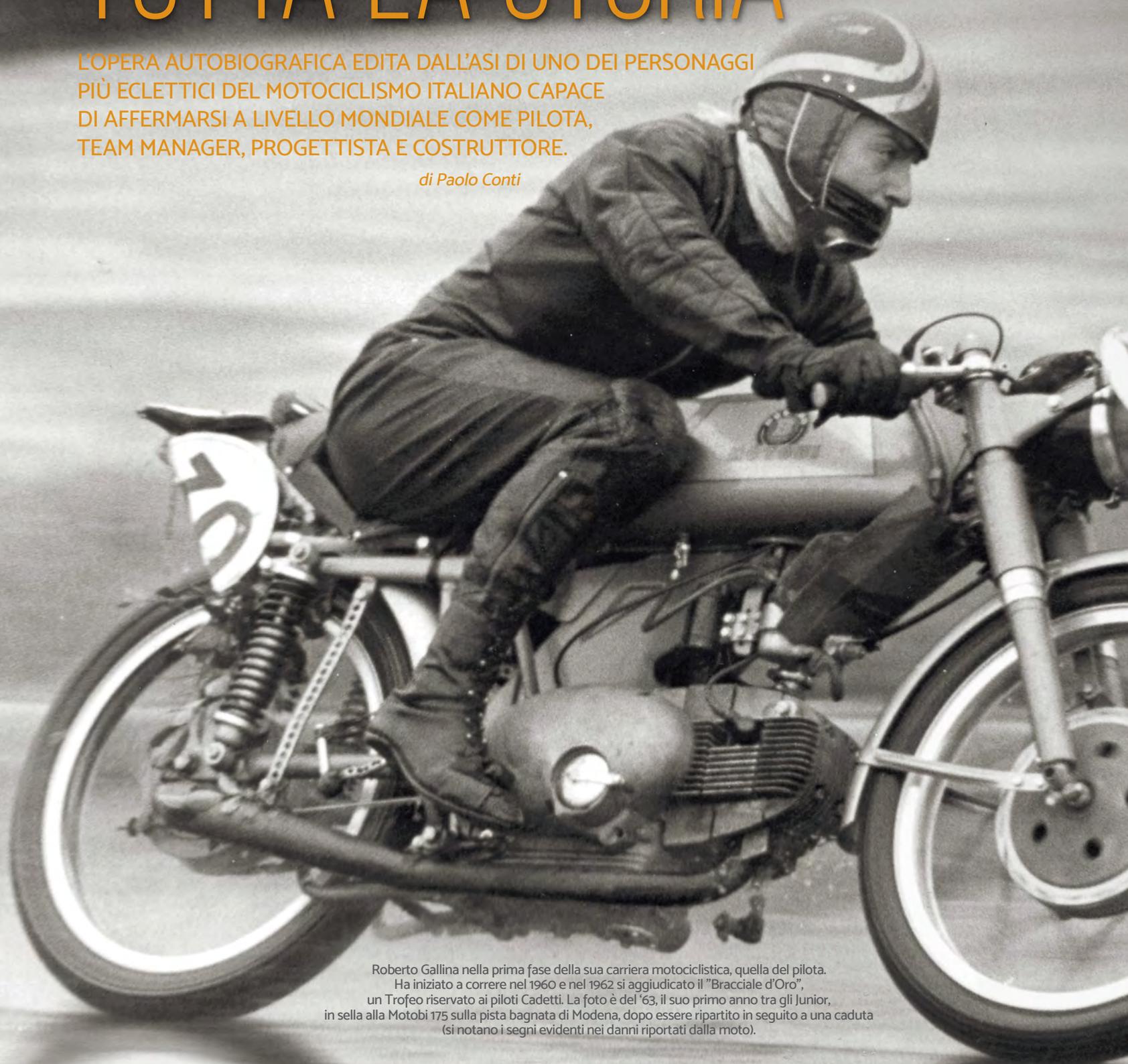
Il comportamento e la tenuta di strada sono incredibilmente efficaci per una vettura di questa categoria.



ROBERTO GALLINA TUTTA LA STORIA

L'OPERA AUTOBIOGRAFICA EDITA DALL'ASI DI UNO DEI PERSONAGGI PIÙ ECLETTICI DEL MOTOCICLISMO ITALIANO CAPACE DI AFFERMARSI A LIVELLO MONDIALE COME PILOTA, TEAM MANAGER, PROGETTISTA E COSTRUTTORE.

di Paolo Conti



Roberto Gallina nella prima fase della sua carriera motociclistica, quella del pilota. Ha iniziato a correre nel 1960 e nel 1962 si aggiudicò il "Bracciale d'Oro", un Trofeo riservato ai piloti Cadetti. La foto è del '63, il suo primo anno tra gli Junior, in sella alla Motobi 175 sulla pista bagnata di Modena, dopo essere ripartito in seguito a una caduta (si notano i segni evidenti nei danni riportati dalla moto).

Roberto Gallina, una vita senza fermarsi mai, sempre alla ricerca di nuovi stimoli e orizzonti da raggiungere e superare: si potrebbe sintetizzare con queste poche parole il contenuto del volume autobiografico che l'ex pilota, ma poi team manager, progettista, costruttore e restauratore ha realizzato e pubblicato attraverso i caratteri della Libreria dell'ASI. Il volume non racconta solo la sua storia ma rappresenta una vera e propria guida del motociclismo a partire dagli anni '60 attraverso le vicende che lo hanno visto protagonista. Troppo spesso la sua figura viene ridotta ai titoli iridati nel motomondiale vinti con il Team che porta il suo nome, da Marco Lucchinelli e Franco Uncini. Ma quelli sono solo i momenti più altisonanti, uno dei tanti capitoli di una entusiasmante vicenda degna di essere ripercorsa.

BABY BIKER

Roberto Gallina nasce a La Spezia nel 1940 e la passione verso la moto inizia a manifestarsi quando è ancora bambino. Se questo è, o era, un fenomeno "naturale" per tantissimi, almeno fino a qualche anno fa, per Gallina il gioco diventa ben presto realtà, tanto che la moto inizia ad usarla, ovviamente di nascosto, quando ha solo 8 anni. È una ISOscoter 125 di un amico di suo papà, che grazie alle ruote da 12" ha una ridotta altezza da terra, tanto da consentire anche ad un bimbo di reggersi in sella. Di quanto sia già bravo a farlo, lo testimonia il fatto che nonostante sia più giovane di 6 anni, è lui che guida e porta in giro per le vie della città il fratello Mario. È un'esperienza significativa, visto che il legame con la moto continua anche una volta superata la fase adolescenziale e contribuisce, assieme alle vicende successive, a dargli quella formazione indispensabile per raggiungere gli obiettivi e i risultati che andremo a conoscere. Alla spensieratezza giovanile, però, in quegli anni si unisce anche la grave perdita della madre, che viene a mancare nel 1948.

IN OFFICINA

Per lui la passione per la moto non significa solo andarci in giro, ma anche conoscerla in tutti i suoi segreti. È una competenza che Gallina inizia a formare appena conclusa la scuola media andando a lavorare in concessionaria Piaggio, dove acquista pure il suo primo ciclomotore, un Paperino.

Il suo interesse verso i motori non sfugge a suo zio, direttore di macchina nel settore navale, dove andrà presto a lavorare. Questo gli lascia maggior tempo libero per coltivare le sue passioni: accanto alle moto, ai motori e al loro funzionamento, c'è la ginnastica artistica, disciplina che pratica anche a livello agonistico ma con risultati che non rispecchiano le sue aspettative. Comunque le ore passate in palestra si riveleranno poi utili per correre in moto.

Tra il lavoro e la palestra ci sono le moto, con Gallina che frequenta le due officine fulcro della passione motociclistica spezzina: quella di Felice Rolla e quella di Gino Rossi, due tecnici che hanno un ruolo importante nella sua crescita, oltre ad alimentare in lui la voglia di correre.

La fama di Rolla va ben oltre i confini locali: nel '54 realizza una special da competizione su base Rumi rimasta allo stadio di prototipo, una 125 bicilindrica oriz-

zontale a quattro tempi con distribuzione bialbero assemblata con il telaio del Gobetto, esposta al Salone di Milano nello stand Rumi. Per rimanere nel campo dei prototipi a quattro tempi Rolla realizza anche un motore 250 a quattro cilindri con un doppio albero controrotante per annullare le vibrazioni. Questo motore non solo Gallina lo vede nascere, ma adesso fa parte della sua collezione, donatogli dallo stesso Rolla, che segue e mette a punto, aggiornandola, anche la MV Agusta 125 monoalbero con cui lo spezzino Alfredo Folegnani nel '61 si aggiudica il Campionato italiano della montagna.

L'officina di Rossi rappresenta la chiave di volta in quella che sarà la carriera agonistica, visto che Luciano, il figlio del titolare, è uno dei più forti piloti locali tanto da essere seguito ufficialmente dalla Motobi. Andare in moto con lui e tenerne il passo, per Gallina è un ulteriore stimolo per provarci nelle corse.

Va poi ricordato il corso motoristico seguito all'Arsenale Militare di La Spezia, utile per passare dalle conoscenze pratiche a quelle teoriche. È uno studio che lo appassiona a tal punto da non interromperlo mai e che in seguito gli permetterà di dialogare alla pari con alcuni dei maggiori progettisti mondiali, oltre a portarlo a realizzare formulazioni tecniche che stravolgeranno i canoni tradizionali del panorama agonistico, come l'impiego della ruota anteriore da 16" sulle 500 da Gran Premio.

IL PILOTA

Con i pochi soldi disponibili acquista una Capriolo 75 che potenzia e con cui inizia a "smanettare" sulle salite che circondano La Spezia. Va più forte dei tanti ragazzi che si ritrovano assieme a lui, ma, nonostante lo aiuti economicamente anche la fidanzata Gabriella, che nel 1962 diventerà sua moglie e gli è sempre stata vicina, non si parla ancora di corse. La svolta arriva dagli allenamenti con Luciano Rossi e dal supporto degli amici, di Dante Lasagna in particolare, che per Gallina è come un fratello.

È Lasagna a dargli la moto per l'esordio, una Morini 175 Tresette che Gallina, con l'aiuto di Rolla, prepara per l'impiego agonistico, trattandosi di un normalissimo modello stradale. Il debutto avviene il 5 giugno del 1960 alla gara in salita "Pegazzano-Biassa", che conclude in 2ª posizione preceduto dall'amico-rivale Luciano Rossi. È un ottimo risultato per un pilota alla prima esperienza e altri amici e "fan" gli mettono a disposizione la loro moto. Ma gran parte della stagione la disputa in sella alla Morini di Lasagna, che gara dopo gara viene migliorata e aggiornata, tanto da consentirgli di ottenere anche tre successi: alla "Pontedecimo-Giovi", alla "Rapallo Montallegro" e alla "Recco-Uscio", dove stabilisce la miglior prestazione assoluta. Nel 1961 debutta anche in pista correndo al Circuito della Superba a Genova, dove con una Perugina 175 ottiene il 3º posto nella gara vinta da Luciano Rossi. Nel corso dello stesso anno disputa parecchie gare anche con una MV Agusta 175 bialbero di un cliente di Rolla, che gliela impresta su pressione dello stesso tecnico spezzino. Partecipa al Campionato italiano della montagna e conclude 2º dietro all'ufficiale della Morini Attilio Damiani.

IL PRIMO TITOLO

Nel 1962 le gare in pista non sono più occasionali e con la Motobi 125 ottenuta grazie a Luciano Rossi, Gallina si aggiudica il "Bracciale d'Oro", un Trofeo articolato su più prove in circuito riservato ai piloti cadetti che, di fatto, può essere equiparato ad un campionato nazionale. È un risultato di grande importanza, che lo proietta verso nuovi traguardi, comportando in automatico il passaggio nella categoria Junior e ripaga anche gli sforzi di Carlo Pacioselli, il presidente del moto club La Spezia che, al pari degli altri già ricordati, lo ha aiutato fin dall'inizio. ➤



Da sinistra, a Modena nel 1964, sempre sul bagnato, con la Motobi 175 quando conclude al 3° posto. Con la Motobi 175 è impegnato nella gara vittoriosa al Circuito di Lecco nel 1966, l'ultimo anno in cui corre tra gli Junior prima di venir promosso tra i Senior. Nei primi anni tra i senior Gallina continua a partecipare alle gare in salita, le sole dove un pilota privato può ancora ottenere quei risultati positivi a cui non può aspirare nelle gare in circuito. Qui è alla Signorino-Collina Pistoiese con l'Aermacchi 250.



Gallina (34) con la Paton 500 precede Agostini (1), Simonds, Campanelli (12) e Chiavolini (97) al Circuito di Ospedaletti al GP Sanremo del 1970.



A Modena nella gara d'apertura della stagione 1971, Gallina (6) con la Paton 500 precede Mandracci (7) con la Suzuki e Campanelli con la Kawasaki.

Nello stesso anno c'è un altro episodio significativo nella carriera agonistica di Gallina: alla "Bologna-San Luca" la Morini, alla ricerca di giovani piloti da inserire nella squadra ufficiale, affida a lui e a Giacomo Agostini, i due migliori protagonisti delle gare in salita della stagione, una 175 Settebello ufficiale. La "sfida" e la gara la vince Agostini con due decimi di vantaggio su Gallina. Ma a propiziare il successo è l'impiego sulla moto di Agostini di un rapporto più corto della trasmissione finale rispetto a quello montato dalla Casa. Tanto sulla sua quanto su quella di Gallina in origine c'è montato il pignone da 15, ma entrambi si rendono conto che per meglio sfruttare il motore servirebbe un rapporto più corto. I tecnici della Morini non li hanno e per procurarselo bisogna cercarlo da qualche pilota privato, come lo spezzino Guglielmo Maggiali a cui proprio l'amico Gallina ha prestato la moto. Agostini è il primo a chiederglielo e Maggiali, con la lealtà di un vero sportivo, glielo dà.

UFFICIALE

A compensare la mancata opportunità di diventare pilota ufficiale della Morini ci pensa la Motobi, che per la prima stagione tra gli Junior lo inserisce tra i piloti. Ovviamente il concetto di ufficiale nel 1963, e in una categoria si importante come sono ancora le gare in salita, ma comunque non di vertice, è ben diverso dal significato che questa parola ha attualmente in ambito motoristico. Comunque non doversi preoccupare della moto per correre e sapere di poter contare anche su un piccolo contributo economico in relazione al risultato, costituisce un netto miglioramento rispetto agli esordi. Gallina ripaga la fiducia della Casa pesarese con il 3° posto nel 1963, quando conclude il Campionato della montagna dietro a Agostini e Angelo Tenconi, e soprattutto nell'anno successivo, quando vince il titolo Tricolore. Alla fine i successi parziali sono ben 17 alternando salita e pista.

Il rapporto con la Motobi continua per altri due anni, in cui Gallina continua a correre tra gli junior alternando le due specialità. Non domina

come nel '64 ma non mancano le vittorie e alla fine del '66 è 2° nel tricolore su pista della 175. Sempre nel '66, ma a inizio stagione, vive la sua prima esperienza internazionale negli Stati Uniti, dove le Benelli-Motobi sono distribuite dalla Cosmopolitan Moto e godono della supervisione di Eraldo Ferracci, già pilota della Motobi e poi al reparto corse della Casa pesarese. Gallina dovrebbe disputare alcune gare in preparazione di Daytona, ma vengono sospese per le avverse condizioni meteorologiche. Quando può finalmente correre lo fa a Daytona, ma l'inferiorità delle prestazioni della Motobi 250 monocilindrica a quattro tempi rispetto alle velocissime e da noi pressoché sconosciute Yamaha 250 bicilindriche a due tempi, non gli consente che di venir investito in staccata e di cadere. Non ottiene alcun risultato se non quello di aumentare l'esperienza e la conoscenza, anche da un punto di vista tecnico su soluzioni, come l'accensione elettronica.

PROFESSIONISTA

Nel 1967 Gallina viene promosso d'ufficio tra i piloti Senior e, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, tutto diventa più difficile. A iniziare dalla moto, con la Motobi che non è interessata a questa categoria. Senza poi trascurare l'impegno economico richiesto per l'acquisto e la manutenzione. Inoltre, per lui aumentano gli impegni professionali, visto che apre un'officina a La Spezia. A dargli una mano anche questa volta interviene il moto club La Spezia con il suo presidente Pacioselli, che acquista una Ducati 250 Desmo e gliela mette a disposizione. Per un privato nella quarto di litro potrebbe sembrare una delle soluzioni migliori, ma anche a causa dello scarso affiatamento a usare correttamente il motore con questo tipo di distribuzione, dalle piste arrivano soprattutto dei ritiri. Le cose vanno meglio nelle salite. Sono gare più brevi e mettono meno a rischio l'affidabilità, consentendogli di continuare ad ottenere numerosi successi o, comunque, piazzamenti da podio. Nel 1969, al Circuito di Ospedaletti, una grande opportunità gliela offre la

Benelli, che lo chiama a sostituire l'infortunato Renzo Pasolini e gli affida la 250 quattro cilindri con cambio a 7 marce. Dopo aver ottenuto la pole position davanti all'astro nascente spagnolo Santiago Herrero con la Ossa 250 "Mocasco", in gara è condizionato dall'indurimento muscolare dell'avambraccio sinistro, quello della frizione che con un cambio a 7 rapporti si deve usare frequentemente, e non riesce a fare meglio del 4° posto.

NUOVE OPPORTUNITÀ

Gli anni 70 si aprono con il susseguirsi di opportunità che avranno grandi influenze sulla sua attività futura. In ambito agonistico il presidente Pacioselli gli mette a disposizione una Aermacchi 350 con cui ottiene il 2° posto nella gara d'esordio dietro alla Benelli di Pasolini. È un risultato che lo traghetta alla ½ litro con la Paton. Dal punto di vista professionale, invece, l'officina si ingrandisce e dopo essersi dedicato soprattutto alle moto inglesi è tra i primi a intraprendere la commercializzazione delle giapponesi. Ma quel che più conta inizia il rapporto di lavoro con gli stessi tecnici che lo seguiranno per molti anni e entreranno a far parte del futuro Team Gallina: Paolo Cioci, Gino Damato, Vittorio Frau e Ernesto Monaco, mentre Mario Donnarumma collabora ancora solo nel tempo libero.

Instaura un ottimo rapporto di collaborazione tecnica con il costruttore Pepino Pattoni e con la Paton ottiene buoni risultati a livello nazionale, con il 3° posto nel Campionato italiano, e fa le prime significative esperienze internazionali, tanto da finire 3° nel GP di Jugoslavia.

Il rapporto con la Paton continua per altri tre anni. Come ha già fatto nel '70 con l'Aermacchi 350, è libero di correre anche in altre classi. Nella 500 la strada al successo è sbarrata dalle MV Agusta di Agostini, lasciandogli comunque la soddisfazione di essere il primo tra tutti gli altri, che, analizzando le differenze tecniche tra le moto di Cascina Costa e le altre, non è poco.

Nel 1972 si apre anche l'importante capitolo delle gare Endurance con la Laverda. Gallina è un velocista ma non impiega troppo ad abituarsi al ritmo e agli "stratagemmi" indispensabili per affrontare maratone di 24 ore in condizioni ambientali difficili, che diventano da "paura" nei turni di guida di notte. Gli aneddoti raccontati nel libro di questa esperienza sono moltissimi e non vogliamo togliervi il piacere di gustarli nel momento della lettura.

Per lo stesso motivo ci limitiamo ad un cenno alla stagione 1973, quando la Benelli gli offrì le sue nuove quattro cilindri 350 e 500 dopo il tragico incidente di Monza in cui rimasero coinvolti Pasolini e Jarno Saarinen. Ancora una volta sarà solo 2°.

ANCHE MANAGER

La svolta arriva nel 1974 con l'ideazione della prima bozza del Team: quattro piloti - lo stesso Gallina affiancato da Luciano Rossi, Armando Toracca e Roberto Nicola - con altrettante moto, tutte con la stessa livrea, che deve essere presente anche sulle tute, sull'abbigliamento dei meccanici e sui mezzi di assistenza. Gallina lo sottopone a Gino Amisano della AGV caschi, che aderisce all'iniziativa finanziandola. Nasce così l'Equipe Gallina Corse. Le moto sono le Yamaha 250 e 350. Per la prima volta una squadra privata offre un'immagine e un'organizzazione pari, se non superiore, a quella dei team ufficiali.

Gallina svolge tanto il ruolo di pilota quanto quello di manager, come dimostra nell'ultima gara di Campionato italiano al Mugello, quando cede la sua Yamaha 250 a Toracca, che si aggiudica il titolo Tricolore. L'anno successivo la squadra è composta sempre da Gallina e Toracca, a cui si aggiunge un giovane pilota spezzino, Marco Lucchinelli. Per Gallina sono ormai gli ultimi fuochi. È ancora veloce ma non è più in grado di lottare per il vertice, così decide di fare il manager a tempo pieno, dedicandosi alla gestione della squadra, alla ricerca degli sponsor e all'affinamento delle moto. A fargli disputare ancora qualche gara, per mantenere alta l'immagine del team con due piloti, è il passaggio di Toracca alla MV Agusta in sostituzione dell'infortunato Bonera. ➤



Gallina in azione con la Morini 175 Tresette al Circuito di Morciano nel 1961. La moto è dell'amico Dante Lasagna, che già dall'anno precedente gliela presta e gli permette di iniziare a correre. Per adeguarne le prestazioni a quelle dei modelli costruiti appositamente per l'impiego agonistico, la moto viene costantemente aggiornata dallo stesso Gallina con la supervisione di Felice Rolla, un tecnico conosciuto anche a livello nazionale.



Sopra, Gallina premiato con la Conchiglia Shell dal comm. Garrone nel 1964. Sotto, una volta smessi i panni di pilota arrivano le grandi soddisfazioni come team manager, anche se la definizione è un po' riduttiva, visto che nel team cura ogni aspetto. Qui è con Marco Lucchinelli, neo campione del mondo 500, Polese e i tecnici giapponesi della Suzuki. In basso a sinistra, Loris Reggiani, scherza con la pistola in mano, Franco Uncini, che si è appena aggiudicato il titolo iridato 500, e il tecnico giapponese Okamoto a Anderstorp 1982, Svezia. In basso a destra, la TGA assemblata nel 1986 da Gallina in collaborazione con Massimo Tamburini attorno al motore Suzuki 500 nel tentativo di sopperire alla scarsa competizione della moto realizzata dalla Suzuki.



L'ERA SUZUKI

A partire dal 1976 i due piloti della squadra, Lucchinelli e Toracca, sono schierati nella 500 con le Suzuki. Dovrebbero avere entrambi le RG 4 cilindri, invece ce n'è una sola affiancata dalla bicilindrica. Lucchinelli è il più veloce, indipendentemente dalla moto, e Toracca decide di smettere con le corse, risolvendo così il dubbio su chi dei due deve usare il modello più performante. Per mantenere l'immagine dei due piloti, nel team entra allora Virginio Ferrari, che ha già una Suzuki 500 4 cilindri. Per Lucchinelli, nonostante sia un esordiente e resti vittima di alcune cadute per colpe non sue, la stagione si chiude con il 4° posto nel mondiale e il secondo nell'italiano, ma a pari punti con Agostini, che vince solo per la differenza dei distacchi.

Il Team, che cambia nome in Nava Olio Fiat in virtù dell'ingresso di nuovi sponsor, inizia a lavorare a stretto contatto con la SAIAD, ovvero la rappresentante della Suzuki in Italia, per il mondiale della 500, mentre per le gare della Formula 750, il riconfermato Ferrari e Gianfranco Bonera, che ha preso il posto lasciato libero da Lucchinelli passato al team Life con Phil Read, usano le Yamaha OW 31. A partire dall'anno successivo il rapporto Gallina-Suzuki avviene con la Casa madre a Hamamatsu e porta la squadra italiana a disporre e a gestire le moto ufficiali del 1978. Nonostante le attenzioni siano concentrate sull'americano Steve Baker, campione del mondo della 750 nel 1977 con la Yamaha, e "ago della bilancia" per avere le Suzuki 500 ufficiali, i migliori risultati arrivano da Ferrari. Con il successo nel GP di Germania il pilota milanese porta per la prima volta il Team Gallina sul tetto del mondo, inoltre si aggiudica i titoli Tricolore della 500 e della 750. Ferrari viene riconfermato anche per il 1979, quando conclude al 2° posto il campionato della 500 superato solo da Kenny Roberts. La fine del rapporto tra Gallina e Ferrari, ampiamente illustrata nel libro, porta al ritorno di Lucchinelli affiancato da Graziano Rossi, con quest'ultimo reduce da 3 successi nei GP della 250 con la Morbidelli. Per il Team Gallina non è una delle stagioni più fortunate e alla fine Lucchinelli e Rossi sono, rispettivamente, 3° e 5° nel mondiale.

Ma tutto cambierà nei due anni successivi. Prima con Lucchinelli e nell'82 con Franco Uncini, il Team voluto e gestito da Roberto Gallina è campione del mondo di quella che è identificata come la classe regina. Non è solo la vittoria della moto o del pilota, ma di tutti gli uomini, e delle donne: la signora Bice, suocera di Roberto, e la figlia Gabriella, sono parte integrante della squadra.

LENTA DISCESA

Dopo i risultati degli ultimi quattro anni, Roberto Gallina rappresenta il centro focale della MotoGP, anche in considerazione del contributo tecnico che ha dato, dall'impiego delle ruote da 16" a quello dell'antidive, all'immagine di un Team con cui tutto il circus iridato ha dovuto confrontarsi e adeguarsi. Ma non basta per rimanere al vertice. A monte di tutto c'è il progetto da parte di Suzuki di una nuova moto, che fin dai test invernali, si dimostra molto inferiore a quelle iridate degli anni precedenti, per continuare con il grave incidente in cui resta coinvolto Uncini sulla pista olandese di Assen, quando viene investito da Wayne Gardner. Da qui la parabola discendente diventa inarrestabile, senza poter imputare alcuna colpa





La conquista del secondo titolo, come indicano le dita di Gallina, al centro, arriva con il successo di Uncini, a destra.



Gallina insieme a Lucchinelli nel 1981, quando il team spezzino per la prima volta sale sul tetto del mondo con il titolo vinto nella 500. Impresa che viene ripetuta l'anno successivo, nonostante Lucchinelli, a sinistra, lasci la squadra per passare alla Honda.

ai piloti. Nell'84 sono Uncini e lo svizzero Sergio Pellandini, nell'85 ad affiancare Uncini c'è lo spagnolo Sito Pons. La moto è sempre peggio e la realizzazione della TGA da parte dello stesso Gallina, arriva troppo tardi per poter essere sviluppata e fatta scendere in pista. Nell'86 Uncini si ritira e in squadra entrano Pier Francesco Chili e il sudafricano Dave Petersen. A fine campionato Chili è decimo, ma ormai è palese che la Suzuki è troppo inferiore sul piano tecnico. Così, in accordo con lo sponsor, Gallina passa alla Honda sempre con Chili come pilota. Il rapporto con la Honda per la classe 500 dura per tre stagioni sino al 1989, prima con la tre cilindri e poi con la NSR a quattro cilindri. L'ultimo anno, in cui si registra anche l'accordo con la Pirelli per la fornitura e il collaudo degli pneumatici, è quello che registra anche l'ultimo successo del team nella MotoGP, con Chili che vince a Misano il GP in cui tutti i big non prendono il via per contestare la scarsa tenuta del fondo stradale.

CILINDRATA DIMEZZATA

Anche se Gallina è sempre più impegnato nello sviluppo tecnico dei suoi progetti, non vuole abbandonare le corse e il Team. Così nel 1990 "scende" nella 250 con l'Aprilia e Loris Reggiani, un pilota che conosce bene avendolo già avuto in squadra. Il rapporto è ottimo tanto con il pilota quanto con la

direzione tecnica della Casa di Noale affidata all'ingegner Jan Witteven. Ma dura solo un anno, visto che a fine stagione Reggiani viene promosso nella squadra ufficiale.

Per Gallina è ancora presto per dire basta: Stefano Caracchi e Paolo Casoli, che godono del supporto dello sponsor Compagnucci, gli propongono di seguirli con la sua squadra. Le moto sono le Yamaha 250 standard, con prestazioni molto lontane da quelle delle ¼ di litro ufficiali e i risultati sono deludenti. Inoltre Caracchi si infortuna seriamente e deve sospendere la partecipazione al mondiale. Il suo posto viene preso da Michele Gallina, il figlio di Roberto, che pur senza esperienza nei GP vanta un buon palmares con le derivate di serie. La buona volontà non basta e la stagione, l'ultima per il Team Gallina, si chiude nell'anonimato.

SELF MADE

L'aspetto tecnico ha sempre avuto un ruolo preponderante per Gallina, anche quando le moto di cui disponeva, da pilota o da manager, erano al top della competitività, figurarsi quando, invece, erano carenti. Abbiamo già ricordato la TGA assemblata attorno al motore Suzuki, con il telaio e la carena che avvolge anche il serbatoio. Viene realizzata in collaborazione con Massimo Tamburini nel reparto corse che Gallina ha allestito a Rimini. Il ruolo di progettista è continuato nell'accordo con la Cagiva per realizzare il prototipo di quella che poi diventerà la Aletta Oro 125 sullo stile della TGA a scocca sigillata, soluzione impiegata anche sulla Paso con il motore Ducati bicilindrico a "elle" e ruote da 16". Un rapporto quello con i fratelli Castiglioni e la Cagiva che porta alla trasformazione di quello che era il reparto corse Gallina nella CRC (Centro Ricerca Cagiva) da cui sono uscite diverse delle moto più belle degli ultimi trent'anni.

Gallina riveste il duplice ruolo di progettista e costruttore con la Hayashi, dal nome del committente giapponese che gli ordina dodici prototipi ispirati alla TGA, ma destinati all'impiego stradale. Anche il motore, un 750 a quattro cilindri e distribuzione a 16 valvole è frutto del lavoro di Gallina, pur impiegando componenti del commercio. Per non dimenticare poi la ventina di Supermono assemblate attorno al motore Suzuki DR 800 Big, anche queste destinate ad un ricco imprenditore giapponese.

La Supermono ci riporta anche all'attività agonistica del figlio Michele e culmina nel 1997 con la vittoria del tricolore nella Sport Production con la Ducati 750, a cui nel 2003 è seguito il Trofeo Ducati e nel 2004 il Trofeo Supertwins.

Assieme a tutto questo non mancano, nel libro, le pagine dedicate ai piloti che hanno corso per lui, dove ne analizza il carattere, i pregi, il comportamento, le reazioni nei momenti trionfali dei successi come in quelli di sconforto o a Rob Iannucci, il grande collezionista italo americano di cui è molto amico. Questo che abbiamo accennato, è solo una piccola parte del racconto di Roberto Gallina, una storia a cui ogni giorno aggiunge una nuova pagina, e che attraverso il libro e gli eventi legati al motorismo storico a cui partecipa, tutti possono condividere. ■

IL LIBRO

IL LIBRO

SERGIO BRUNELLA ROBERTO GALLINA

ROBERTO GALLINA

La mia vita tra motori e campioni

PILOTA - TEAM MANAGER - TECNICO PROGETTISTA - COSTRUTTORE

PILOTI DEL TEAM GALLINA

Prefazione di Carlo Canziano

LIBRERIA AUTOMOTOCICLISTI STORICI ITALIANI

"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 €



EVOLUZIONE DI UN MITO IL 4 CILINDRI "BIALBERO" ALFA ROMEO

IL "BIALBERO" ALFA ROMEO È STATO PER 40 ANNI
L'AMBASCIATORE NEL MONDO DEL MARCHIO DEL BISCIONE.

VALE LA PENA RIPERCORRERNE IN SINTESI LE TAPPE CHE L'HANNO RESO LEGGENDA

di Giovanni Groppi (Commissione Cultura ASI)

SE veniva chiamato il "Rolex dei motori", un motivo ci sarà... Il "bialbero" Alfa Romeo infatti, è stato il riferimento quasi irraggiungibile per moltissimi produttori automobilistici. Per mantenerne la leadership, i motoristi di Arese hanno saputo introdurre una serie di innovazioni tecniche che hanno spesso anticipato la concorrenza, esaltando l'immagine di sportività del Marchio.

LA GIULIETTA

Nel 1954 la Giulietta Sprint, seguita poi dalla Berlina, dalla Spider e dalle altre derivate, rappresenta la sfida del Biscione nel campo delle vetture di media cilindrata, introducendo contenuti innovativi e conferendo una piacevolezza di guida senza pari per prestazioni, tenuta di strada e frenatura, con un design di grande personalità e di alta efficienza aerodinamica. In particolare il motore 4 cilindri (1300 cm³) della Giulietta è un concentrato di tecnologia e know how Alfa Romeo. Questo motore, grazie agli incrementi di cilindrata (1600, 1750, 2000 cm³) e a continui aggiornamenti e migliorie tecniche, ha accompagnato per 40 anni la produzione Alfa Romeo con le successive Giulia, Alfetta, Giulietta, 90, 75. Inoltre, grazie all'eccellenza prestazio-

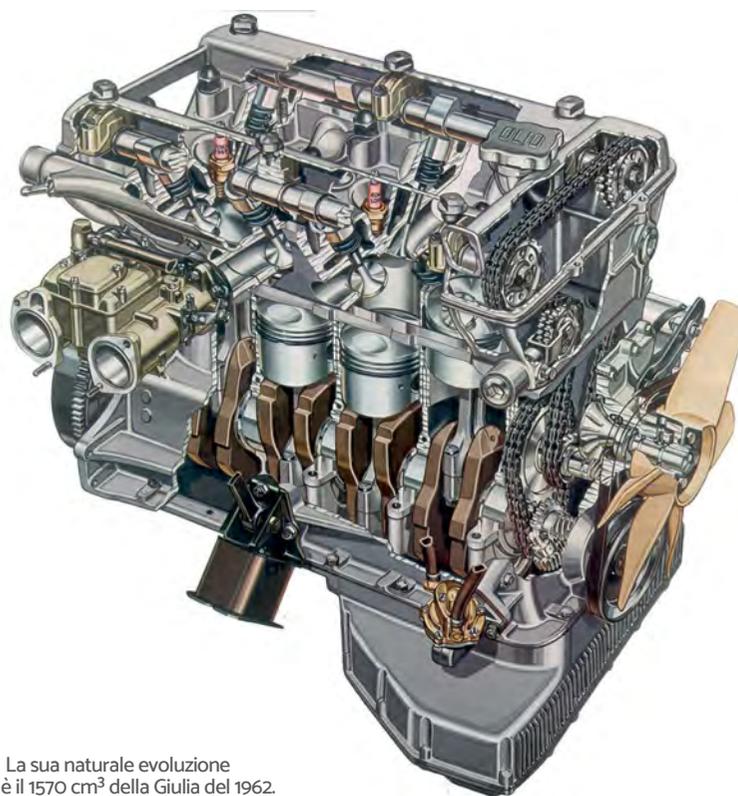
nale, ha contribuito al successo e alla reputazione dell'Alfa Romeo sul mercato internazionale. Questo motore è stato anche la base di tanti successi sportivi grazie all'Autodelta, il Reparto Corse dell'Alfa Romeo, e al contributo di tanti preparatori privati come Angelini, Monzeglio, Conrero, Facetti, Balduzzi e altri. Queste le caratteristiche principali del Bialbero Alfa Romeo: testa e basamento in alluminio; doppio albero a camme in testa ad azionamento diretto delle valvole; camere di combustione emisferiche; valvole di scarico dotate di cavità contenente sodio metallico per un più efficace smaltimento del calore; fasature di distribuzione molto "aperte" per un elevato rendimento volumetrico; "alimentazione singola" con due carburatori doppio corpo orizzontali e una valvola a farfalla per ogni cilindro (dal 1956).

INIEZIONE MECCANICA

Nel 1968 l'ente americano E.P.A. (Environmental Protection Agency) emise la prima regolamentazione ufficiale, valida per lo stato della California, nella quale furono fissati i limiti dei gas nocivi ammessi durante l'esecuzione di un ciclo di prova standardizzato effettuato in laboratorio. ➤



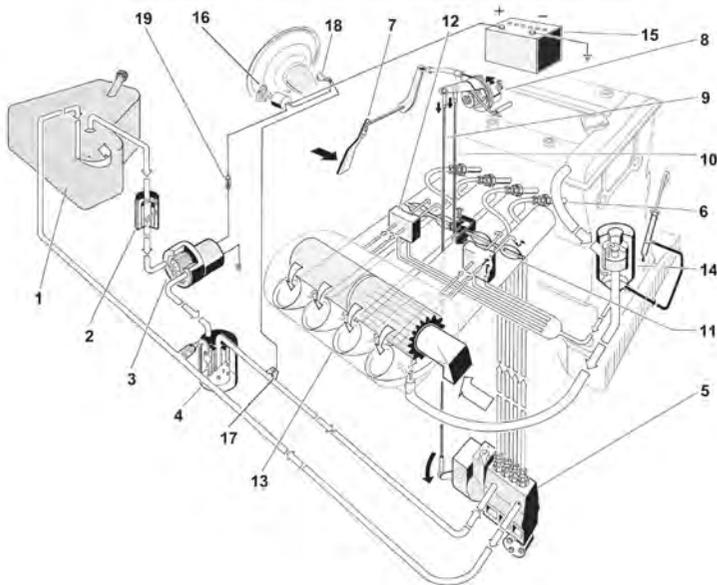
Il primo "Bialbero" Alfa Romeo è il 1290 cm³ della Giulietta del 1954.



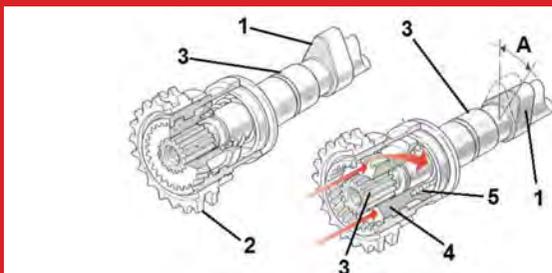
La sua naturale evoluzione è il 1570 cm³ della Giulia del 1962.



Il "Bialbero" di 1779 cm³ a iniezione sotto il cofano della Spider 1750 Veloce America.



Lo schema di funzionamento dell'iniezione S.P.I.C.A.:
 1: serbatoio, 2: filtro serbatoio, 3: pompa elettrica, 4: filtro benzina,
 5: pompa d'iniezione, 6: iniettore, 7: comando dell'acceleratore,
 8: collegamento con le aste (9-10) di comando dell'alberino delle farfalle
 e della pompa d'iniezione, 11: farfalle, 12: by-pass farfalle, 13: filtro aria, 15: batteria,
 16: blocchetto di accensione, 17: sensore pressione, 18: spia caduta di pressione.



Sistema di funzionamento della fasatura variabile:
 2: ingranaggio,
 3: albero a camme di aspirazione,
 4: manicotto con profilo interno scanalato,
 5: molla di richiamo.

Dal 1972 l'E.P.A. estese la normativa sulle emissioni a tutto il territorio degli Stati Uniti con progressivi aggiornamenti e restrizioni. Alla fine degli anni '60 per Alfa Romeo il mercato americano era molto importante. Da alcuni anni la produzione del "Duetto", lo spider reso famoso dal film "Il Laureato", veniva in buona parte inviata Oltreoceano. Per poter vendere le proprie auto in quel mercato occorreva limitare le emissioni nocive nei gas di scarico, senza però penalizzare le prestazioni, cosa impossibile coi carburatori. I tecnici dell'Alfa iniziarono a sperimentare un impianto di alimentazione ad iniezione meccanica, sviluppato congiuntamente alla S.P.I.C.A. (Società Pompe Iniezione Cassani & Affini) di Livorno, azienda da parecchi anni nell'orbita dell'Alfa Romeo stessa. Ne nasce un impianto a pompa meccanica con 4 iniettori e 4 valvole a farfalla, che permettono di mantenere l'"alimentazione singola", ormai nella tradizione Alfa, e di migliorare consumi ed emissioni, senza penalizzare le prestazioni. Il combustibile è inviato al motore mediante un iniettore sul collettore di aspirazione di ciascun cilindro. La quantità di combustibile è dosata dalla pompa meccanica in funzione dell'apertura farfalle e del regime di rotazione del motore. L'elemento dosatore della pompa meccanica è costituito principalmente da una camma tridimensionale che scorre longitudinalmente al variare del numero di giri e ruota attorno al proprio asse sincronizzata con l'apertura delle farfalle. La corsa dei pompanti, azionati dalla camma, comanda la mandata di combustibile agli iniettori in modo preciso e senza ritardi nella risposta alla richiesta di potenza. In decelerazione è automaticamente tagliata la mandata del combustibile (cut-off) eliminando i gas incombusti in questa fase di funzionamento critica per le emissioni. La pompa meccanica include un dispositivo di compensatore che adegua la mandata combustibile in funzione della pressione atmosferica (compensazione altitudine), temperatura motore e fase di avviamento a freddo.

L'aria esterna filtrata raggiunge il motore attraverso i quattro collettori di aspirazione, ciascuno con valvola a farfalla. Al regime minimo, con valvole a farfalla chiuse, l'aria necessaria per mantenere in funzione il motore viene gestita da uno specifico sistema di by-pass delle farfalle. Il pedale acceleratore è meccanicamente collegato alle due aste che comandano simultaneamente l'alberino delle farfalle e la pompa d'iniezione. Agendo sul blocchetto di accensione dalla batteria viene alimentata la pompa elettrica. Il combustibile fluisce dal serbatoio al filtro del serbatoio, al filtro principale e alimenta la pompa iniezione. Il combustibile in eccesso, che permette anche il raffreddamento della pompa, ritorna al serbatoio passando attraverso un orificio calibrato che funge da regolatore della pressione del combustibile all'interno della pompa iniezione. Un sensore di pressione comanda l'accensione della spia sul quadro strumenti in caso di caduta di pressione lungo la linea del combustibile.

Negli anni successivi il sistema è stato ulteriormente sviluppato implementando il sistema di recupero vapori combustibile dal serbatoio e il catalizzatore sulla linea di scarico.

VARIATORE DI FASE

Il Digramma della distribuzione o, come viene normalmente detta, la Fasatura del motore, è sempre stato un parametro fisso di ogni motore. Alla fine degli anni '70 in Alfa Romeo si avviano alcune sperimentazioni sulla possibilità di variare questo parametro: nasce così il primo Variatore di fase della storia dell'automobile, installato sul 1750 della Spider per il mercato americano.

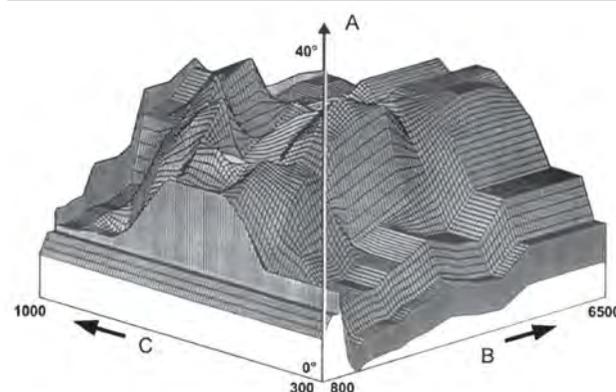
Da questa soluzione tecnica prenderanno il via i dispositivi che, con le sigle più varie (VVT, V-TECH, VCT ecc.) gli altri costruttori adotteranno in seguito. L'idea dei tecnici Alfa Romeo è di svincolare l'albero a camme di aspirazione dall'ingranaggio di comando, mosso dalla catena di distribuzione. Con un sistema puramente meccanico si ottiene, al di sopra di un certo regime, una rotazione relativa dell'albero a camme rispetto al sistema di comando, in modo di anticipare (circa 20°) la fasatura agli alti regimi della camma di aspirazione, aumentando così l'incrocio valvole e l'erogazione di potenza senza peraltro penalizzare la regolarità di funzionamento ai regimi bassi. La rotazione dell'albero a camme viene comandata da un manicotto dotato di profilo scanalato all'interno e dentatura elicoidale all'esterno. Questa dentatura è accoppiata con la dentatura elicoidale interna della ruota di comando. Il manicotto, sotto la spinta della pressione dell'olio motore, può quindi compiere una rotazione relativa lungo il profilo elicoidale di accoppiamento, compensato dallo spostamento assiale lungo il profilo scanalato interno. Quando la pressione dell'olio motore, legata al regime di rotazione, scende al di sotto di una certa soglia, la molla di richiamo riporta il dispositivo nella condizione di riposo azzerando l'angolo.

Dopo alcuni anni, con la diffusione dei sistemi di controllo motore ad iniezione elettronica, anche il variatore di fase verrà controllato dalla centralina motore. Nel 1983 sull'Alfetta 2.0 Quadrifoglio Oro debutta il sistema Bosch Motronic, che integrava in un unico impianto i sistemi di iniezione e accensione. Anche il funzionamento del variatore di fase è così controllato dalla centralina secondo mappature di funzionamento memorizzate.

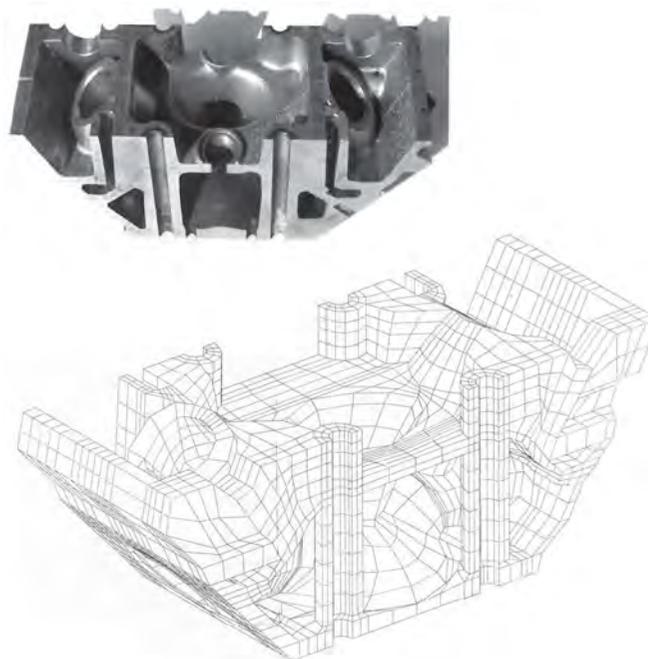
INIEZIONE ELETTRONICA

Alla fine degli anni '70 le normative anti inquinamento sempre più stringenti, dagli U.S.A. raggiungono l'Europa. I sistemi a iniezione meccanica non riescono più a garantire il rispetto dei limiti imposti per le emissioni inquinanti. Occorre adottare sistemi sempre più precisi nel dosaggio del combustibile e nel controllo della combustione. La tedesca Bosch, che ha accumulato una grande esperienza nella produzione di impianti di iniezione meccanica, comincia a sperimentare nuovi sistemi di iniezione controllati elettronicamente. Le vetture Alfa per il mercato americano dotate del "bialbero" vengono equipaggiate con questo tipo di iniezione. C'è qualcosa che però non soddisfa completamente i tecnici del "Biscione". La tradizione del motore "Bialbero" è ormai legata all'"alimentazione singola", cioè una valvola a farfalla per ogni cilindro, sia nelle versioni carburatori che nell'iniezione meccanica S.P.I.C.A., mentre negli impianti Bosch hanno un unico corpo farfallato. Di rinunciare all'alimentazione singola, che garantisce una ottimale suddivisione dell'aria di alimentazione tra i quattro cilindri e quindi un migliore funzionamento, non se ne parla. Si decide allora di sviluppare in proprio un sistema di iniezione elettronica, in collaborazione con il C.N.R. e l'università di Genova. Il progetto è molto ambizioso: Centralina elettronica con nuovo microprocessore, che controlla sia l'iniezione sia l'accensione, elettroiniettori efficienti e a basso assorbimento di energia, quattro valvole a farfalla, una per ogni cilindro. Il sistema di iniezione, in anticipo di anni sulla concorrenza, è di tipo "sequenziale e fasato", (cioè i singoli iniettori vengono azionati ognuno in un preciso momento del ciclo di ogni cilindro, in modo da ottimizzare la miscelazione della benzina e dell'aria all'interno del collettore di aspirazione. Inoltre viene previsto il funzionamento "modulare" del motore, cioè vengono azionati solo due cilindri quando il motore si trova ai carichi medi e bassi. Il motore funziona allora come un 2 cilindri, con sensibili riduzioni nei consumi. Il funzionamento viene alternato ad ogni ciclo tra i 2 cilindri esterni e i 2 interni, per mantenere una uniformità di funzionamento tra i 4 cilindri.

Consideriamo che solo in anni recenti alcuni motori sono ora dotati di sistemi di disattivazione dei cilindri, in modo da garantire il contenimento delle emissioni ai bassi carichi. ➤



Mappatura accensione. A: anticipo di accensione. B: regime motore.
C: carico motore.
Sotto, Sezione della testa dei cilindri con applicazione del Metodo Elementi Finiti



Nasce così il motore 2000 C.E.M. (Controllo Elettronico Motore) che inizialmente equipaggiava una piccola flotta di vetture Alfetta affidate a una decina di taxisti di Milano. Un secondo lotto di un migliaio di vetture viene immesso sul mercato, ma i costi di produzione e le difficoltà tecnologiche per mantenere gli elevati standard qualitativi nella produzione dei componenti impongono uno stop alla produzione del sistema. Nel 1983 viene quindi adottato sul Bialbero l'ultima evoluzione del sistema Bosch, l'impianto Motronic che integra il controllo dell'accensione, dell'iniezione e del variatore di fase, fiore all'occhiello dell'Alfa Romeo.

Un lungo lavoro di sperimentazione al banco prove permette di studiare il funzionamento del motore in ogni condizione possibile. Tutti questi dati vengono memorizzati nella centralina per mezzo di "mappe". La centralina, in funzione dei segnali rilevati dai sensori, esegue il confronto con i dati sperimentali memorizzati e comanda gli attuatori (anticipo di accensione, tempi di iniezione, variatore di fase, ecc.) in modo da garantire ridotti consumi ed emissioni contenute, senza rinunciare alla proverbiale potenza, fluidità e rombo del Bialbero Alfa Romeo.

L'esperienza acquisita con il progetto C.E.M. non viene però accantonata: qualche anno dopo servirà da base tecnica per lo sviluppo del sistema di iniezione per la versione 6 cilindri 2000 dell'Alfa 90 del 1985. Si tratta dell'ultimo esempio di impianto di controllo motore prodotto in serie direttamente da un costruttore automobilistico.

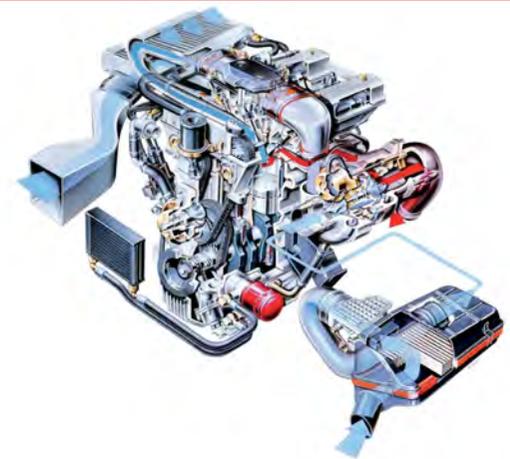
ANNI 80: ARIA DI TURBO

Il 1 luglio del 1979 Jean-Pierre Jabouille vince il Gran Premio di Francia di Formula 1 su una Renault turbo, la prima vettura sovralimentata mediante turbocompressore a conquistare un GP nella massima categoria del Motorsport. Quel giorno nasce l'"Era del turbo" che dalla Formula 1 si riversa a cascata sulla produzione. Infatti negli anni successivi ogni casa automobilistica inizia a proporre nei propri listini modelli sportivi di prestazioni elevate con motorizzazione turbo. In Alfa la sperimentazione avviene tramite il Reparto Corse della Casa, l'Autodelta governata dall'ingegner Carlo Chiti, che nel 1979 produce 400 Alfetta GTV stradali sovralimentate (le Alfetta Turbodelta) e nel 1982 361 Giulietta 2.0 (Turbo Autodelta),

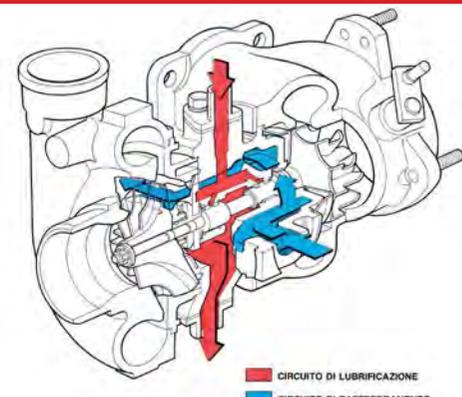
Parallelamente, in quegli stessi anni si sta diffondendo, presso i centri di calcolo delle case automobilistiche, l'utilizzo di software specifici per la progettazione dei componenti delle auto. Il programma di calcolo che si impone è il Metodo degli Elementi Finiti (FEM) che permette di simulare il comportamento reale del componente suddividendo la geometria del componente stesso in tanti piccoli elementi virtuali collegati in un reticolo ("mesh"). Una volta realizzato il reticolo, per ogni elemento occorre definire il materiale, le condizioni (temperature, flussi, ecc.), le sollecitazioni (forze, pressioni, ecc.). Il programma elabora queste informazioni e fornisce una simulazione del comportamento del componente (deformazioni, gradienti di temperatura, rotture, ecc.). Anche in Alfa Romeo venne costituito un team dedicato al calcolo con questo software.

L'adozione della sovralimentazione sul "bialbero" avrebbe imposto un aggravio delle sollecitazioni termiche e strutturali dei componenti, soprattutto della testa cilindri. Viene quindi realizzato uno studio della testa per verificarne il comportamento e la risposta alle maggiori sollecitazioni, suddividendola in migliaia di piccoli elementi tridimensionali in modo da rispettarne la complessa geometria. L'utilizzo del software permetterà di verificare l'andamento delle temperature e il comportamento del materiale nelle condizioni più estreme.

Il risultato di questi studi è la produzione in serie nel 1986 della motorizzazione 1.8 turbo per l'Alfa 75. L'ormai glorioso Bialbero si arricchisce quindi di questa tecnologia, beneficiandone in termini di prestazioni e di immagine. La classica versione "1750" con cilindrata di 1779 cm³ raggiunge ora i 155 CV di potenza. Il motore è dotato di un gruppo turbocompressore che, mosso dai gas di scarico, comprime l'aria di aspirazione in modo da aumentare il "riempimento" del motore e quindi "bruciare" più benzina, aumentando le prestazioni. Un intercooler raffredda l'aria a valle del compressore per aumentarne ulteriormente la densità. Per garantire un'elevata affidabilità, il gruppo turbocompressore Garrett viene dotato anche di un circuito di raffreddamento ad acqua, derivato dal circuito di raffreddamento principale, in modo da ottimizzare la regimazione termica dell'olio nella zona di massima sollecitazione. Un radiatore supplementare è dedicato al raffreddamento dell'olio.

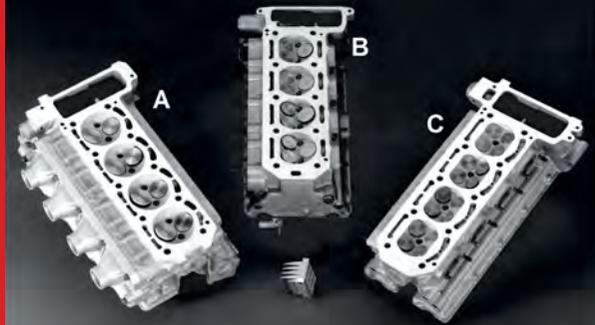


Studio di un propulsore sovralimentato.

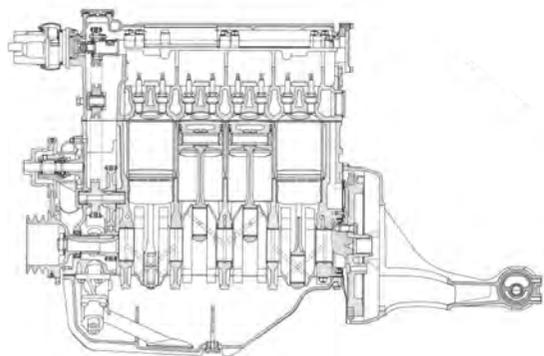


Funzionamento di una turbina.

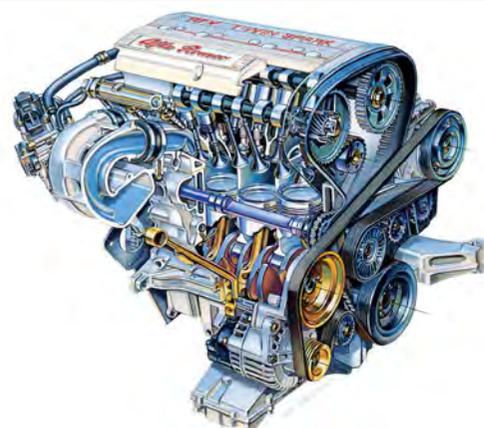
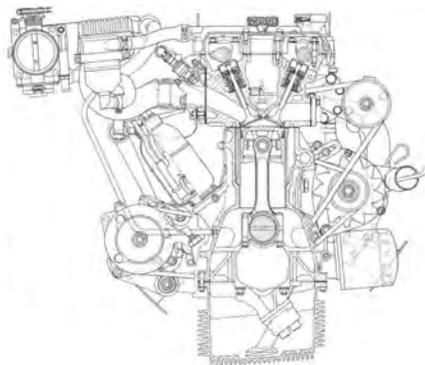
Diversi studi di nuove teste a 8, 12 o 16 valvole.



Il 2 litri Twin Spark della 75.



Sezione longitudinale e frontale della stessa unità a doppia accensione.



Un'unità "Pratola Serra" con doppia accensione.

BIBLIOGRAFIA

Luigi Fusi; Alfa Romeo. Tutte le vetture dal 1910, Emmetigrafica, Milano 1978

Alfa Romeo Direzione Assistenza Tecnica; Documentazione Assistenziale

Casertelli, Groppi, Mambretti, Ricci; Applicazione del Metodo degli Elementi Finiti alla testa del motore 4 cilindri Alfa Romeo, Politecnico di Milano 1983

Domenico Chirico; L'Alfa e le sue auto, Nuovi Periodici Milanese 2007

Alessandro Piccone; Cuore Sportivo, Motori Alfa Romeo, Libro del Centenario, Nada Editore 2010

Giuseppe Busso; Nel cuore dell'Alfa, Automobilia 2005

Gianni Chizzola; Alfa Romeo, Campanotto Editore 2010

John Simister; Legendary Car Engines, Motorbooks International 2004

TWIN SPARK

L'accensione a doppia candela ha a più riprese caratterizzato alcuni propulsori dell'Alfa, specialmente votati alle alte prestazioni e alle competizioni. Basta ricordare le applicazioni di Autodelta negli anni '60 sulle Alfa Romeo Giulia Sprint GTA e TZ2.

Venti anni dopo, la supremazia del glorioso Bialbero comincia a vacillare. La nuova tendenza del mercato verso le testate a quattro valvole per cilindro e la crescita tecnica della concorrenza hanno ormai colmato il gap prestazionale con il propulsore dell'Alfa, penalizzato peraltro dal montaggio del catalizzatore sullo scarico per il contenimento delle emissioni inquinanti. La direzione tecnica Alfa all'inizio degli anni '80 avvia lo studio per un aggiornamento del motore, finalizzato al mantenimento della leadership del mercato tra i propulsori aspirati di grande serie. Il risultato di questo studio fu la proposta di riprogettare completamente la testa cilindri presentando tre ipotesi: testa a 2 valvole per cilindro e doppia candela, in modo da massimizzare le dimensioni delle due valvole, non avendo la candela centrale; testa a 3 valvole per cilindro e doppia candela, con 2 valvole di aspirazione di dimensioni massime; testa con 4 valvole per cilindro e candela centrale, secondo le tendenze della concorrenza.

Le simulazioni sulla fluidodinamica nei condotti indicano come la soluzione a 3 valvole sia la meno performante, essendo il flusso allo scarico penalizzato. Contrariamente alle aspettative risulta migliore la soluzione a 2 valvole con doppia candela, poiché introduce nei flussi minori perdite di carico, compensando così la minore sezione di passaggio rispetto alla soluzione a 4 valvole.

Nel 1987 Alfa Romeo propone quindi tale tecnologia su un'auto di serie, l'Alfa 75 con il motore 2.0 Twin Spark (appunto "doppia accensione", quindi con due candele per cilindro). Questo tipo di accensione ha poi accompagnato i motori 4 cilindri dell'Alfa per i vent'anni successivi.

Ma perché la doppia accensione? La presenza di due candele per cilindro permette durante la combustione della miscela aria-combustibile di ridurre il percorso del fronte di fiamma che si avvia allo scoccare delle scintille, appunto in due punti differenti della camera di combustione. Ne risulta una combustione più completa ed efficiente con miglioramento delle prestazioni e riduzione delle emissioni inquinanti.

Il motore ha alcune caratteristiche di alto contenuto tecnico, somma di tutte le esperienze maturate negli anni precedenti. Il Variatore di fase, è ormai un must della Casa: la testa cilindri in lega leggera è più stretta con angolo tra le valvole ridotto e condotti estremamente diretti, frutto di uno studio ottimizzato alla riduzione delle perdite di carico; il "cassoncino di aspirazione" è rastremato in modo da aumentare l'uniformità del flusso d'aria tra i cilindri, nonostante la presenza di un solo corpo farfallato; un posizionamento ottimale degli iniettori sui collettori di aspirazione, orientati direttamente verso il fungo delle valvole di aspirazione, in modo da garantire l'istantanea miscelazione della benzina nell'aria. Il motore è comandato da un sofisticato sistema integrato di controllo motore Bosch Motronic, in grado di gestire i sistemi di iniezione e accensione, oltre al Variatore di fase (brevetto Alfa Romeo) che permette di adeguare la fasatura dell'albero a camme di aspirazione alle condizioni di funzionamento del motore.

Il risultato è eccezionale: il motore di serie due litri aspirato più potente del mercato (148 CV), curve di coppia e potenza molto favorevoli e una erogazione generosa in ogni condizione, mantenendo una eccellente regolarità di funzionamento. Questa versione rinnovata del bialbero ne rappresenta l'ultimo step evolutivo.

L'acquisizione di Alfa Romeo da parte di Fiat impone la ricerca di sinergie all'interno del gruppo. Fiat ha recentemente effettuato massicci investimenti nel rinnovo della gamma motori realizzando un nuovo impianto di produzione a Pratola Serra (AV) dove si producono motori con basamento in ghisa anche dotati di testate a quattro valvole per cilindro. La nuova sfida per i tecnici Alfa Romeo è lo sviluppo delle versioni Twin Spark, specifiche per i modelli del Biscione, dotate di testata a quattro valvole per cilindro e doppia candela. Una sfida non facile, ma che permetterà ai motori Alfa Romeo di mantenersi al top del mercato, in quanto a prestazioni, ancora per parecchi anni.

PRETTY WOMAN

È cosa decisamente rara imbattersi in un'automobile che è rimasta in listino per ben 28 anni, ancora di più se questa è stata prodotta in appena 10675 esemplari, declinati in ben 24 diverse versioni. E chi se non quel genio di Colin Chapman, con la sua Lotus, avrebbe potuto compiere un "cammeo" del genere nella storia dell'automobilismo? Stiamo infatti parlando di una delle sue più iconiche e performanti creature, la Esprit. Chapman, considerati i successi in Formula 1, decide di progettare una vettura che, anche su strada, sia in grado di intimorire mostri sacri come Ferrari, mantenendo saldissima la sua peculiare filosofia costruttiva: meno peso possibile abbinato a un motore compatto da sfruttare al massimo delle sue capacità. Tra la fine degli anni '60 e l'inizio dei '70, i tecnici di Hethel capiscono che, oltre alla leggerezza, per essere più efficienti le carrozzerie devono essere penetranti, quindi affilate, taglienti e giocate su profili a cuneo. L'occasione per sperimentare ciò è la sostituzione dell'apprezzata Europa, "berlinetta" a due posti secchi in commercio dal 1966.

SILVER CAR: LA MATITA DI GIUGIARO

Sarà Giorgetto Giugiaro a sviluppare, gratuitamente, un progetto da esporre nello stand Lotus del Salone di Torino di novembre 1972, la Silver Car. È praticamente un cuneo in alluminio tutto giocato su linee orizzontali parallele all'asfalto. Il frontale, caratterizzato dal vistoso paraurti in materiale plastico nero e dai fari a scomparsa, è affilato e spiovente; la fiancata a diedro è tesa, bassa, dominata dal passo corto e dai notevoli sbalzi; la coda ha un ampio lunotto in vetro e un accenno di spoiler fasciante. In realtà il progetto non nasce dal foglio bianco ma prende le mosse da una concept meravigliosa, la Maserati Tipo 117 "Boomerang", presentata a Ginevra dello stesso anno, 9 mesi prima di Torino.

La Silver Car ha il telaio della Type 74 Europa (modificato all'uopo) e il suo motore a doppio albero a camme in testa di derivazione Lotus-Ford (1558 cm³, per 115 CV), montato longitudinalmente, in posizione posteriore centrale. È un successo, per Colin Chapman, quasi una folgorazione ma bisogna lavorarci per lanciarla sul mercato il prima possibile, entro il 1975. Intanto la carrozzeria dovrà essere non in alluminio ma in fibra di vetro come sulla Europa, l'unica in grado di garantire il contenimento del peso. Giugiaro non ha mai lavorato con tale materiale, quindi Chapman gli invia a Torino una squadra di tecnici capeggiata da Oliver Winterbottom, già progettista della Elite, che sarà la "chiave di volta" per Giugiaro

e Mike Kimberley, futuro capo ingegnere e direttore di Lotus. Il materiale della carrozzeria è ottenuto tramite il processo di costruzione meccanizzato VARI (Vacuum Assisted Resin Injection): in uno stampo "femmina" vengono collocati degli strati di tessuto di fibra di vetro del tipo CFM (Continuous Filament Mat) e di kevlar (per i montanti del tetto). Al di sopra si dispone lo stampo "maschio", che viene sigillato all'altra metà con guarnizioni. Nel frattempo una pompa fa il vuoto in modo da facilitare l'ingresso della resina poliestere, iniettata a bassa pressione e a temperatura ambiente. Questo procedimento richiede alcuni minuti per formare i pannelli di portiere e cofani mentre abbisogna di un'ora per completare pianale, fondi e tetto.

Questi due gusci, vengono poi incollati tramite un adesivo epossidico e il tutto "sigillato" con vernice poliuretanicca, asciugata in forno a 80°C. Così realizzata, pur risultando leggerissima, la scocca collabora col telaio metallico raddoppiando la rigidità torsionale dell'auto rispetto a una costruzione tradizionale. Il secondo prototipo sarebbe stato completato nel 1973 con carrozzeria in composito e un motore 2 litri da 140 CV in lega d'alluminio progettato da Tony Rudd (ex BRM) e già usato sulla sfortunata Jensen-Healey. Normalmente la Lotus, per la trasmissione, si avvale allora di componentistica Renault, ma stavolta sceglie l'intero gruppo della Citroën SM, qui incredibilmente montato a sbalzo dietro al motore posteriore (sulla SM era davanti al motore anteriore).

Lo sviluppo della vettura continua fino ai primi mesi del 1975, quando, come da richiesta, è pronta per essere guidata da Chapman.

TYPE 79 (S1) (1975-1977)

Quando sarebbe stata presentata al Salone di Parigi dello stesso anno - contraddistinta dalla sigla Type 79 e dal nome commerciale "Esprit", mantenendo la tradizione dei nomi con la "E" - avrebbe stupito tutti per la linea, pressoché identica alla Silver Car di Giugiaro. Sono infatti minime e necessarie alla produzione in serie, le differenze col prototipo: il posteriore non interamente apribile ma accessibile solo dal semplice lunotto e privo delle due nervature dietro la seconda luce laterale, la portiera più grande e non tagliata in obliquo, nuove maniglie, deflettori anteriori più quadrati e il "labbro" più ampio, maggiormente inclinato e piazzato più avanti rispetto alla Silver Car. ➤



LA LOTUS ESPRIT, NATA DAL CONCEPT "SILVER CAR" DI GIUGIARO,
 HA AVUTO LA SUA CONSACRAZIONE ANCHE GRAZIE ALLA SUA CARRIERA CINEMATOGRAFICA:
 OLTRE A ESSERE STATA UNA DELLE "BOND CAR" PIÙ FAMOSE,
 È LA PROTAGONISTA DEL FILM CULTO DEGLI ANNI '90 CON RICHARD GERE E JULIA ROBERTS.
 I MOTORI TURBO E V8 LA TRASFORMANO IN UNA LEGGENDA DELLA PRODUZIONE INGLESE.

di Luca Marconetti - foto della X180 Turbo SE di Gianfranco Cesario



La protagonista del nostro servizio è una S3 Turbo SE del 1990 in livrea Calypso Red omologata Targa Oro ASI. La SE è stata la Esprit più venduta, anche nel nostro Paese, dove era proposta a un prezzo di 107 milioni e 400 mila lire, 14 milioni più di una normale Esprit Turbo. Nello stesso periodo una Ferrari 308 GTB (254 CV) costa 89 milioni e mezzo, una 328 GTB (270 CV) 103 milioni e 800 mila, una Jaguar XJ-S 3.6 85 milioni e mezzo, una Porsche 944 Turbo (250 CV) 95 milioni e mezzo e una 911 Coupé (250 CV) 102 milioni 396 mila lire.



La "Silver-Car" del 1972, disegnata da Giugiaro per Lotus.



La versione definitiva della prima Esprit è pressoché identica al prototipo Silver-Car, eccetto per alcuni dettagli.



Gli interni, angusti e spartani, anch'essi del tutto simili al prototipo, compresa la stoffa scozzese dei sedili.

Il resto, come gli sconcertanti - e angusti, da vera sportiva - interni, con due "gusci" per i sedili, l'enorme tunnel centrale, la strumentazione raccolta in un cassettoncino orientato verso il pilota e perfino la stoffa scozzese verde/rossa, è tutto identico. Telaio a trave centrale realizzata con pannelli piani d'acciaio saldati e traliccio posteriore, avantreno a quadrilateri (doppi bracci oscillanti), posteriore con lunghi bracci longitudinali, semiassi a biella oscillanti ancorate al mozzo ruota, gruppi molle-ammortizzatori inclinati e collegati da un braccio superiore scatolato di spinta. Sotto di esso il cambio a 5 marce, sempre di derivazione SM in blocco coi freni a disco inboard; davanti, verso l'abitacolo, a pochi centimetri dalle spalle degli occupanti, un'unità 2 litri bialbero 16V inclinato di 45° verso destra (secondo il senso di marcia) e alimentato da una coppia di carburatori doppio corpo Dell'Orto, erogante 157 CV a 6850 giri/min e 186 Nm di coppia a 4800 giri/min. Bellissimi i cerchi in lega anodizzati a cinque "finestrelle" Wolprace (da 14" con pneumatici 195/70 all'anteriore e 205/70 al posteriore). Per gli USA, mercato privilegiato, per rispettare le locali norme anti inquinamento, la potenza scende ad appena 140 CV. Le prestazioni dichiarate parlano di 210 km/h ma i giornalisti che la proveranno registreranno una velocità massima di qualche km/h più bassa e soprattutto una tendenza al sovrasterzo e una stabilità abbastanza precaria. Per ovviare a tutto ciò, nel 1977 viene modificata la curva di coppia, affinato al telaio e ottimizzato l'assetto. Il 1977 è anche l'anno d'esordio della Lotus Esprit al cinema, "la prima" di una carriera d'attrice protagonista che poche altre vetture avrebbero potuto vantare: invece che della "solita" Aston Martin, nel nuovo capitolo della saga "007"; "La spia che mi amava"; Roger Moore è alla guida

di una Esprit bianca che si trasforma perfino in veloce motoscafo, con un marchingegno degno della penna di Ian Fleming che trasforma le ruote in pinne.

S2 (1978-1981)

Nonostante il notevole colpo pubblicitario, le vendite della Esprit I serie saranno di appena 718 esemplari. Ma Chapman ci crede e, nel dicembre 1977, presenta la II serie che, al nome Esprit affianca ora la sigla "S2" (elemento che, da questo momento in poi, farà ricordare la I come "S1"). Poche le modifiche alla linea di Giugiaro: uno spoiler anteriore più ampio in plastica nera, colore usato



Il ministro inglese Margaret Thatcher durante una presentazione al volante di una S2.



Colin Chapman con la Esprit S2 del 1978. Dietro di lui il jet della John Player Specials, azienda del tabacco suo sponsor in F1: celebre sarà la medesima livrea della leggendaria monoposto Type 79 e anche di una edizione speciale della S2.

anche per la verniciatura dei brancardi, cerchi ridisegnati (ora a 4 razze e 4 feritoie con canale più largo, prodotti dalla Speedline), estrattore d'aria dietro ai finestrini posteriori e fanaleria posteriore maggiorata (quella della Rover SD1). Più massicci gli interventi agli interni, volti ad aumentare il confort e l'abitabilità ma anche la precisione, con una nuova strumentazione Smith in sostituzione della originaria Veglia. Infine, il 2 litri sarebbe stato ulteriormente affinato nell'erogazione, per essere ancora più performante ma anche più parco. A fine 1978 arriva la prima serie speciale che celebra la vittoria del Campionato di F1 della leggendaria Lotus 79, ("The Black Beauty", guidata da Mario Andretti): carrozzeria e tappezzeria sono nere con stripes e scritte argento e oro (stesso colore dei cerchi), i colori dello storico sponsor John Player Special. Saranno 100 in tutto. Ma l'anno cruciale per la S2 è il 1980. L'esigentissima clientela Lotus richiede maggior potenza e il management penserà inizialmente a un V8, considerato l'ampio spazio nel vano motore ma si preferirà percorrere una strada più conservativa: in marzo, ecco il motore Type 912 di 2174 cm³ della S 2.2 (sempre contraddistinta dalla sigla Type 79), disponibile in variante aspirata, sempre da 160 CV ma con maggiore coppia e, da ottobre, sovralimentata (motore Type 910, vettura Type 82) che, con un turbocompressore Garrett e i carburatori Dell'Orto DHLA da 40", è in grado di erogare 210 CV a 6250 giri/min e una coppia di ben 271 Nm. Il telaio è rinforzato (anche in vista dell'introduzione del V8) e la sospensione posteriore è svincolata dal gruppo trasmissione. La Esprit Turbo viene presentata in una versione limitata a 100 esemplari, che celebra la monoposto da F1 Lotus 81 del 1980, riprendendone la vistosa livrea blu-rosso-nero-grigio dello sponsor Essex Petroleum, per il resto cerchi "milleraggi" Compomotive da 15" (con gomme 195/60 all'anteriore e 235/60 al posteriore), spoiler anteriore maggiorato, minigonne con presa d'aria Naca, alettone posteriore e chiusura a "persiana" al posto del lunotto per raffreddare meglio il motore. All'interno i sedili sono ridisegnati, l'aria condizionata è di serie come l'impianto Hi-Fi Panasonic. Così allestita, la Esprit Turbo raggiunge i 100 km/h in 6,1 secondi e i 240 di punta, come una Ferrari 308 o una Porsche 911. Le novità estetiche rimarranno anche nella versione di serie del 1981 della S 2.2 Turbo (anche se i cerchi sono ora dei più economici BBS). Per gli appassionati del marchio è il primo importante step verso la consacrazione, alla quale contribuisce un altro ruolo da protagonista in un film della saga di "007"; "Solo per i tuoi occhi", dove Roger Moore ne guida addirittura due, una bianca con decals rosse e una amaranto con dettagli oro e sci sul tetto, durante le scene fra le strade di Cortina.

S3 (1981-1987)

La Esprit S3 (Type 85) avrebbe visto la luce nell'aprile del 1981, in concomitanza con la normalizzazione della S 2.2 Turbo, della quale riprende l'estetica (ma si riconosce per il lunotto che rimane in vetro) e che, a sua volta, sarebbe poi diventata anch'essa S3. A fronte di diverse migliorie, il suo prezzo d'acquisto sarebbe sceso del 12% rispetto alla S 2.2. Nel 1983, alla scomparsa di Colin Chapman, il logo Lotus diventa nero e lo resterà un anno mentre nel 1985, i vistosi paraurti neri ereditati dalla S1 diventano in tinta. Infine, nell'86, ecco la Turbo HC che, con i carburatori Dell'Orto da 45" in luogo di quelli da 40", eroga 215 CV, distinguibile dalla Turbo da 210 CV per il coperchio punterie e il collettore della turbina rossi.

X180 (1987-1992): LA "ESPRIT STEVENS"

È il canto del cigno della Esprit disegnata da Giugiaro perché, nell'ottobre del 1987, il Centro Stile Lotus diretto da Peter Stevens avrebbe presentato la X180, sempre identificata come III serie (S3, codice interno Type 82, che identificherà tutte le Esprit stradali fino a fine produzione) ma con una linea fortemente rivista nella parte inferiore dell'auto: i paraurti sono ridisegnati, ora a fascione, quello anteriore integrante lo spoiler e i faretto di profondità, mentre le minigonne presentano ora un disegno più morbido e ricordato con la presa Naca ridisegnata; ➤



La prima Esprit sovralimentata è la S 2.2 Essex del 1980, che celebra la monoposto Type 81 con i colori dell'omonima azienda. In foto, con le giacche a vento, si riconoscono Mario Andretti ed Elio De Angelis.



Una delle due S 2.2 Turbo bianche con decals rosse, utilizzate da James Bond nel capitolo della saga "007 - Solo per i tuoi occhi".

L'altra era quella amaranto che Roger Moore guidava fra le strade di Cortina, con tanto di sci appresso. Nell'immagine si nota il "lunotto" a persiana per far raffreddare il motore turbo di 2,2 litri.





La X180 Turbo SE del 1989 segue gli stilermi imposti dal direttore del Centro Stile Lotus, Peter Stevens, nel 1983: la forma generale di Giugiaro rimane (muso affilato, fari a scomparsa, posteriore spiovente) ma la parte inferiore della carrozzeria è ridisegnata. L'esemplare del nostro servizio è dotato anche del tettuccio apribile in vetro.



Sopra, da sinistra, gli interni in pelle Magnolia. Con la X180, pur ancora di intonazione decisamente sportiva, i sedili sono ora più confortevoli e rifiniti, con i caratteristici poggiatesta "a sella". Da notare la leva freno a mano a sinistra. Il posto guida con la finitura in radica. La strumentazione è completa di manometro, barometro e indicatore temperatura liquido refrigerante. Questo esemplare è dotato di condizionatore. La SE era riconoscibile, fra le altre cose, per il coperchio punterie del 2,2 litri turbo verniciato di rosso. Qui sotto, in coda domina l'alettone, di serie per le SE. Tutte le Esprit hanno due serbatoi, come suggeriscono i coperchi del tappo (introdotti con la X180) su entrambi i montanti posteriori.





La GT3 del 1996 è l'ultimo atto delle Esprit a 4 cilindri: motore 2 litri turbo da 240 CV, carrozzeria semplificata e alleggerita e decalcomanie dedicate.

qualsiasi elemento nero, a eccezione della modanatura dei montanti e delle maniglie porta, è eliminato, la presa d'aria alla base del finestrino posteriore è ridisegnata e integrata al disegno del montante C così come i tappi carburante coperti da un'aletta e i cerchi in lega, prodotti ora dalla italiana OZ, sono di nuovo disegno, a rotante di turbina, con scritta Lotus su una delle sette razze; infine, la fanaleria posteriore è specifica.

Gli interni sono ora degni delle grandi GT inglesi come Jaguar e Aston Martin: pelle dappertutto, inserti in radica, strumentazione completissima e sedili finalmente comodi, con i caratteristici poggiatesta "a sella". Sotto il cofano sempre il 4 cilindri di 2,2 litri che, nella versione aspirata arriva a 172 CV e, in quella turbo a 218 CV, mentre il cambio a 5 marce della SM è sostituito da quello della Renault 25 e i freni posteriori non sono più entroboardo.

Con l'immagine da supercar che si è ormai conquistata la Esprit, la versione aspirata non avrà più senso di esistere e, nel 1991, sarebbe uscita di scena e la gamma riorganizzata nelle versioni "Turbo" (da 218 CV), "Turbo S" (da 228 CV) e "Turbo SE", che vedremo ora più approfonditamente.

S3 TURBO SE (1989-1993)

Dopo le positive esperienze delle versioni Turbo a iniezione per gli USA (HCi e MPFI, la prima Bosch K-Jetronic, la seconda General Motors Delco Electronics ECU Multipoint) e la versione commemorativa "Colin Chapman Limited Edition" (cerchi alluminio e neri, kit estetico dedicato, loghi specifici) in Lotus si decide che è ora di pensionare anche i carburatori. Per tutti i mercati, dal maggio del 1989, appare la Turbo SE ("Special Equipment", sigla usata per alcune versioni speciali del passato), come la protagonista del nostro servizio: l'ultima evoluzione del 4 cilindri in alluminio inclinato sulla destra di 45°, pur mantenendo la cilindrata di 2174 cm³, qui, grazie alla sovralimentazione affidata a un turbo Garrett TBO3, con una notevole pressione di sovralimentazione fra 2800 e 7400 giri di 0,85 bar, che diventano ben 1,2 tramite la westgate che lavora a 2000 giri per evitare il "turbolag", eroga 264 CV a 6500 giri/min, dato che sale temporaneamente a 280 CV, non tramite un overboost, come sulla Lancia Delta Integrale, ma sfruttando un originale intercooler acqua/aria dotato di tubazioni, serbatoio e radiatore autonomi rispetto al sistema di raffreddamento del motore: questo, per una trentina di secondi, smaltisce dall'aria proveniente dal



Gli interni molto sportivi della GT3, con inserto verniciato sul tunnel e sedili profilati Recaro in alcantara. La plancia della S4 è ridisegnata e più moderna delle "monolitiche" precedenti. Verrà mantenuta fino a fine carriera.

turbo un'ingente quantità di calore (anche dell'80%), garantendo alla combustione una densità tale da richiedere una maggiore quantità di benzina e quindi innalzando la potenza. Ultimo espediente per una erogazione di potenza continua e brutale, sono i due iniettori supplementari ai canonici quattro, che entrano in funzione solo oltre i 4800 giri/min con una pressione di 0,7 bar. Così equipaggiata la Esprit raggiunge i 100 km/h in 5 secondi e sfiora i 265 km/h di punta massima. La ciclistica rimane quella tradizionale, con le sospensioni anteriori a quadrilateri articolati e posteriori a bracci longitudinali e bielle trasversali fissate al mozzo ruota, esattamente come sulle monoposto degli anni '60, così come pochissime sono le modifiche estetiche, rispetto alle precedenti X180: interessano la parte inferiore del paraurti anteriore, più ampia, con faretto di profondità più piccoli e due nuove feritoie per parte e le minigonne, dove la presa posteriore "Naca" diventa ora motivo estetico proseguendo in una "scavatura" lunga tutto il profilo. L'alettone posteriore, fissato a due sostegni inferiori, è di serie, e, dall'ottobre 1991, verrà sostituito da uno "ad ala", decisamente vistoso, con due sostegni inferiori e uno centrale superiore.

Fatte franche le evoluzioni stilistiche e tecniche, la Esprit Turbo SE, come sottolineano anche le prove su strada dell'epoca, è un'auto da guidare "alla vecchia maniera", dura e pura, senza ABS (diventerà di serie nel 1991) né servosterzo, facendo danzare di potenza l'impegnativo retrotreno. ➤

Nonostante non sia stato snaturato il disegno a cuneo di Giugiaro, la Esprit di Stevens è un'automobile elegante e dall'aria decisamente snob, tanto che diventerà una vera e propria outsider sempre più diffusa davanti ai più lussuosi alberghi del mondo, come il Regent Beverly Wilshire di Los Angeles, dove, come si vede nella pellicola culto degli anni '90 "Pretty woman", arrivano Edward (Richard Gere) e Vivian (una giovanissima Julia Roberts), dopo essersi incontrati sulla Hollywood Boulevard: una Esprit Turbo SE argento metallizzata è di nuovo stella del grande schermo.

Anche la Turbo SE avrà la sua versione "Colin Chapman" ma la più spinta delle versioni speciali sarà la Sport 300 del 1992, in pratica la versione stradale del modello da corsa (X180R) realizzato per l'importatore americano per il campionato SCCA: 306 CV, differenziale a slittamento limitato, freni AP Racing, cerchi OZ a cinque razze (anteriori da 16" con gomme 245/45, posteriori da 17" con gomme 315/35), passaruota allargati, sedili anatomici Recaro in Alcantara. In attesa del V8...

S4 (1993-1998) E V8 (1996-2004)

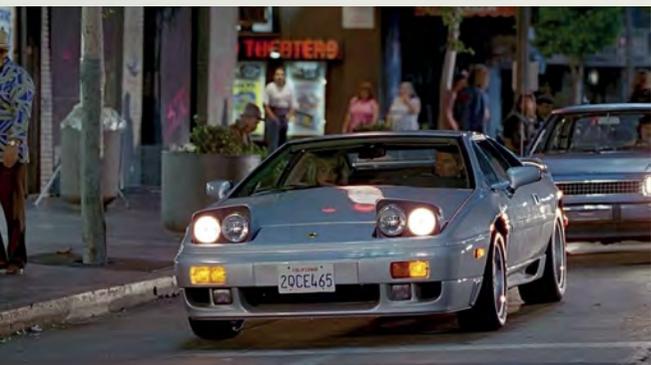
Dopo 20 anni dalla prima idea e 17 dall'inizio della produzione, da gennaio 1993 la SE viene prima affiancata, poi sostituita dalla S4 (mentre la Sport 300 rimarrà in listino fino ai primi mesi del 1995). Lo spirito è ormai assodato: una GT leggera e compatta, veloce e tutta da guidare. A rinnovarsi è ancora l'estetica che, a dimostrazione della purezza del disegno, diventa sempre più accattivante a ogni modifica: curata da Julian Thomson, risulta più moderna e dinamica grazie a paraurti, minigonne e spoiler posteriore ridisegnati; i nuovi cerchi OZ da 17" (gomme anteriori 215/40, posteriori 245/45) hanno un bel disegno a 5 razze spesse e gli interni replicano le raffinatezze delle supersportive italiane e americane, con dotazioni da ammiraglia e rivestimenti in pelle Connolly per plancia e sedili. Il servosterzo è di serie. Fra gli accessori, il vistoso alettone posteriore ancorata alla parte alta del volume di coda. Il motore è sempre il 4 cilindri turbo da 264 CV. Nel 1995 ecco la S4S, versione che riprende la meccanica depotenziata della Sport 300: 285 CV che diventano 305 per qualche secondo grazie alla turbina Garrett T3/60. Dalla Sport 300 eredita l'alettone posteriore e i cerchi OZ, che qui sono da 17" all'anteriore (gomme 235/40) e da 18" (285/35) al posteriore mentre gli interni si possono avere in configurazione "elegante", con sedili in pelle chiara e cadenini a contrasto oppure "sportiva", con sedili anatomici. Nel 1996 si compie l'ultimo atto della Esprit a 4 cilindri, la GT3. Monta un inedito motore 2 litri (Type 920) sempre sovralimentato in grado di erogare 240 CV a 6250 giri/min che, a fronte di un allestimento semplificato (niente alettone, assenza di climatizzatore, sedili anatomici in tessuto, tunnel cambio in composito verniciato in colore vettura,

così come i gusci dei sedili, pomello cambio in alluminio, bocchettone del carburante singolo) e quindi di una riduzione di peso, raggiunge comunque i 100 km/h in 5,2 secondi e i 263 km/h di velocità massima.

A inizio 1996 la "quadratura del cerchio": sotto al cofano posteriore arriva un 8 cilindri a V di 90°, un 3506 cm³ (Type 918) in lega leggera a doppio albero per bancata sovralimentato con due turbine AlliedSignal T25 (poi Garrett T25), in grado di raggiungere 355 CV a 6500 giri e una coppia di 400 Nm a 4250 giri/min. Tali dati permettono alla Esprit V8 di sfiorare i 283 km/h e raggiungere i 100 in 4,8 secondi, rendendola una delle più veloci vetture stradale in commercio. Esteticamente la Esprit V8 si riconosce per i cerchi in lega OZ Racing a 6 razze, anteriori da 17" (gomme 235/40), posteriori da 18" (285/35), per i passaruota allargati con codolini, per l'ampio alettone posteriore fissato ai montanti laterali e per il paraurti anteriore ulteriormente rivisto. Sospensioni, organi di trasmissione e cambio sono rinforzati mentre il quinto rapporto è più lungo. Gli interni mantengono le caratteristiche della S4, con la possibilità di ottenere le finiture in alcantara, l'airbag per il conducente, lo stereo con caricatore CD e i sedili anatomici.

È la consacrazione dell'immagine da Supercar esclusiva e prestigiosa che la Esprit si è costruita anno dopo anno, modifica dopo modifica. Quell'adeguarsi alla concorrenza sempre più performante ma insieme lussuosa e fruibile, si è finalmente completato. Da questo momento in poi, la Esprit, può entrare nella leggenda: nell'ottobre del 1997 tutte le versioni a 4 cilindri (tranne la GT3, disponibile ancora su richiesta fino al 1999) scompaiono e il modello è disponibile solo in configurazione V8 in due versioni: GT, alleggerita (senza clima, radio, con rivestimenti in tessuto) e SE (con allestimento completo di interni in pelle e radica). Gli interni sono totalmente ridisegnati, con una plancia centrale più moderna, che riprende lo stile delle coeve Aston Martin, disponibile anche in pelle bicolore.

Presentata al Salone di Birmingham del 1998, la Sport 350, che sostituisce la Sport 300 a 4 cilindri, sarà la più esclusiva delle V8. Il motore (con coperchi valvole blu) eroga 350 CV ma l'auto è molto alleggerita, grazie a cerchi OZ Racing e



Richard Gere (Edward) e Julia Roberts (Vivien) mentre percorrono Hollywood Boulevard a bordo di una Esprit SE all'inizio del film "Pretty Woman".





Il "canto del cigno" della Esprit è il restyling curato da Russell Carr nel 2002: spoiler anteriore "a labbro", ampie minigonne e cerchi OZ "Crystal Titanium" tipo Exige.

alettone della Elise GT1, sospensioni riviste, freni AP Racing più performanti, interni con dettagli in carbonio, alluminio, vinile e alcantara blu e volante Momo. Saranno appena 42. Arriviamo così al gran finale, nel 2002, quando la produzione della Elite, dopo 27 anni, tocca i 10.000 esemplari. Per festeggiare i 30 anni dal prototipo "Silver-Car", ecco importanti interventi estetici curati da Russell Carr: anteriormente troviamo spoiler "a labbro" della Sport 350 mentre le modifiche più importanti sono al posteriore, con un enorme alettone a 4 supporti e un pannello a 4 fari, tipo Elise, in tinta carrozzeria e il nome del modello riportato per esteso sopra la targa. I nuovi cerchi in lega multirazze OZ Racing "Crystal Titanium" tipo Exige nascondono potenti pinze a 4 pistoncini con un avanzato sistema ABS Kelsey Hayes e grandi dischi AP Racing ventilanti e forati. All'interno modifiche di dettaglio, come nuovi pannelli porta e sedili ridisegnati con logo "Lotus" sul poggiatesta, volante Momo e, a richiesta, perfino il radionavigatore a pittogrammi. ■

Si ringrazia per la disponibilità Tancredi D'Onofrio



Lo specchio di coda è probabilmente l'elemento più caratterizzante delle ultime Esprit V8, con pannello a 4 fari e scritta del modello che riprende la piccola di successo Elise e l'enorme alettone a 4 sostegni.



La S4 del 1993, ristilizzata da Julian Thomson è finalmente una supercar a tutti gli effetti, nell'estetica e negli allestimenti. Bello l'alettone, ottenibile su richiesta, ancorato ai montanti.



La consacrazione di una vettura straordinaria è la V8 del 1996, dotata di un 3,5 litri a due bancate da 4 cilindri l'una angolate di 90° in grado di erogare 355 CV, anche grazie ai due turbocompressori. A renderla subito riconoscibile i passaruota allargati, l'alettone fasciante e i cerchi OZ Racing da 6 razze.

CAMPIONI

PETER WILLIAMS



LA NORTON NEL CUORE

PILOTA DI VALORE E INGEGNERE VOTATO ALL'AVANGUARDIA TECNICA,
RIMASE PER TUTTA LA CARRIERA FEDELE AL GLORIOSO MARCHIO INGLESE.

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

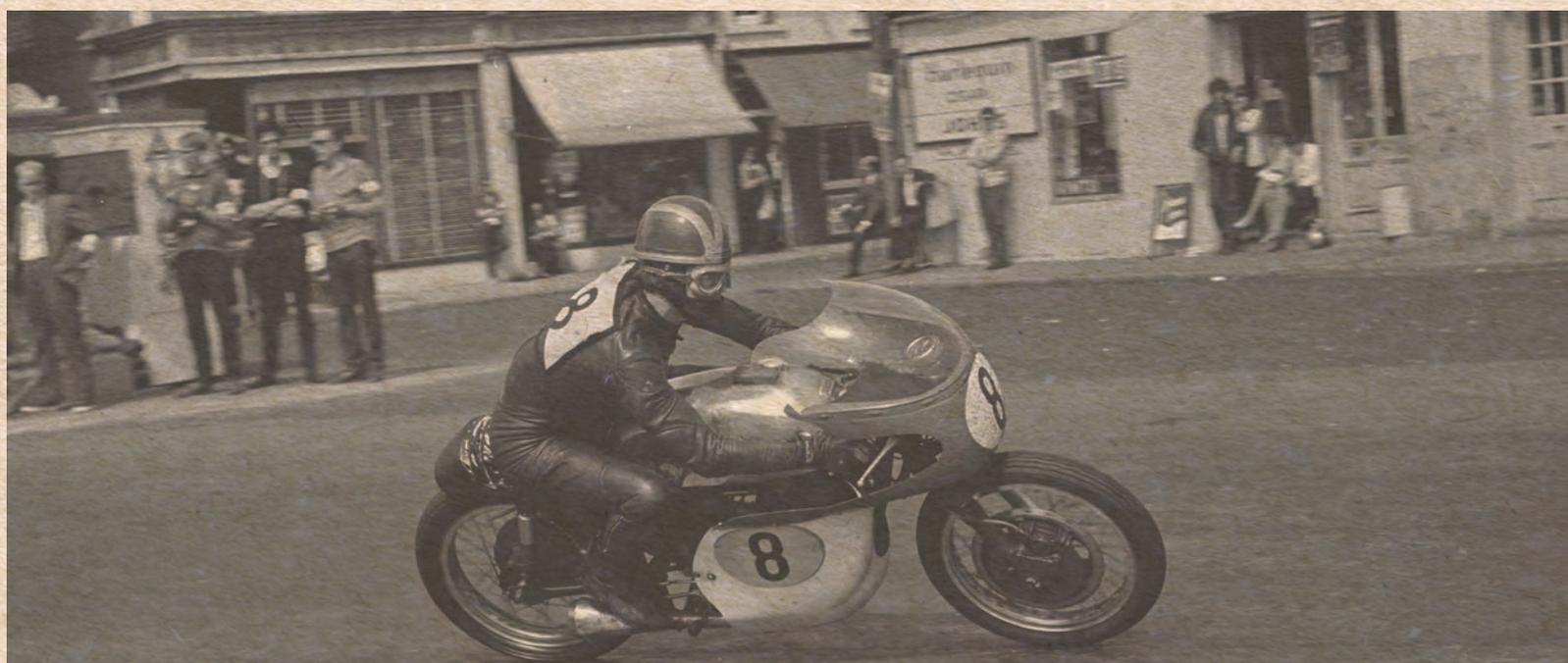
OULTON PARK, 26 AGOSTO 1974.

Peter Williams perde il controllo della sua Norton F750 e cade rovinosamente rimanendo esanime a bordo pista. Barry Sheene, che lo seguiva, fu testimone della scena. La causa fu lo sgancio del monoblocco che inglobava serbatoio, sella e coda dai supporti sul telaio che privò il pilota dell'ancoraggio alla moto. In quella curva finì così la carriera di uno dei più veloci piloti della sua epoca, a cavallo degli anni '60 e '70. Fratture multiple agli arti, al bacino e alla colonna vertebrale lo tennero inizialmente tra la vita e la morte e poi lo obbligarono a una lunghissima convalescenza che lasciò comunque segni devastanti: un braccio quasi paralizzato e una forte difficoltà di deambulazione che contrastava con l'immagine dinamica, sempre sorridente del Peter Williams che tutti ricordavano. Una prova durissima che segnò fortemente il carattere di un uomo che con una volontà di ferro dovette ricostruirsi una vita quanto più possibile normale. Nato il 27 agosto del 1939, Peter Williams ci ha lasciati due anni fa. La sua scomparsa fece riaffiorare in me il ricordo di un'intervista che gli feci anni fa e della quale conservo ancora

la registrazione audio. Era l'inverno del 1998 e accadde in un villaggio vicino a Norwich, dove Williams risiedeva essendo all'epoca impiegato alla Lotus. Fu l'amico comune Dave Degens, ex pilota e costruttore delle celebri Dresda Triton, che mi diede il suo contatto. Una telefonata di presentazione e subito decidemmo una data: Peter mi suggerì di vederci nel pub che frequentava abitualmente. Arrivai puntuale in taxi dopo un volo da Torino e un viaggio in treno da Londra. Lui mi aspettava davanti a un boccale di birra come fossi un vecchio amico. Il ghiaccio si ruppe all'istante: "Sei l'amico italiano di David, vero?". Incontrarlo, per me che da appassionato cultore del motociclismo inglese ne avevo seguito la carriera, fu una grande emozione, unita a una misurata commozione nel vedere così evidenti i segni di quell'incidente di cui all'epoca avevo letto sulle riviste.

QUEL PARTICOLARE 'FEELING' TRA UOMO E MACCHINA

Quando Peter iniziò a parlare di moto, nonostante fossero passati parecchi anni, rividi le medesime espressioni viste nelle fotografie di Motor Cycle News, e l'entusiasmo di un vero appassionato nel descrivermi la sua personalissima visione del rapporto tra l'uomo e il mezzo meccanico. Una sorta di Zen applicato al motociclismo che mi aiutò a comprendere meglio ciò che indirizzò la sua carriera sportiva e professionale. Vi confesso che non è semplice trasmettere in queste righe l'impressione più profonda che ne ricavai, ma vi assicuro che Peter Williams è stato un personaggio inimitabile e meritevole di un posto tra i grandi del motociclismo. Come pilota di grande talento ma ancor più come tecnico. Iniziammo ovviamente a parlare delle corse e di motociclette e subito affiorò un suo ricordo. Mi confessò di ritenersi un uomo fortunato per essere riuscito, anche se poche volte, a raggiungere una simbiosi assoluta col mezzo meccanico, tale da farlo sentire un tutt'uno con esso fino a percepire un senso di invulnerabilità, quasi di estasi: "È difficile da spiegare, ma credo che ognuno di noi abbia vissuto un simile momento di grande appagamento alla guida di una motocicletta, uno stato di grazia che se su strada rendeva tutte le manovre più facili, in pista ti metteva nelle condizioni di fare qualunque cosa e di battere qualunque avversario". ➤



Peter Williams nel Senior TT del 1967 in sella alla Arter-Matchless.



Williams nel Senior TT del 1970 con la Arter-Matchless con le ruote in lega leggera e frenatura integrale a disco.

Lo stesso Mike Hailwood, il più grande in assoluto, disse una volta che Peter Williams, quando era nella giornata giusta, era difficilissimo da battere. Tanti sono gli esempi di corse vinte da piloti che nessuno considerava tra i favoriti. Gli ricordai l'epico duello tra Alan Shepherd in sella a una AJS 350 monocilindrica e John Surtees con l'MV 350 quattro cilindri nel GP dell'Ulster del 1960: quel giorno, fino al ritiro, Alan tenne la ruota di Surtees, cosa assolutamente straordinaria con almeno una quindicina di cavalli in meno, solo per effetto di un particolare stato di grazia. "Certo", aggiunse Peter, "e questo dimostra che in ciascuno di noi esistono risorse nascoste che, sapientemente sfruttate, permettono di raggiungere qualsiasi traguardo, e non solo in sella a una motocicletta. Ricordo la volta in cui mi ritrovai in questa particolare condizione. Accadde a Silverstone: fu come se fossi seduto sulle mie spalle ad assistere a ciò che stavo facendo, in assoluto relax. Tutto mi veniva naturale e andavo tremendamente più veloce di quanto non fossi mai andato prima su quella pista". E aggiunse: "È anche una questione di carattere. Gente come John Cooper o Phil Read probabilmente non hanno mai avuto di questi problemi: essi avevano la capacità di fare sempre delle ottime prestazioni, tanto migliori quanto più alta era la posta in palio. Un'altra volta, a Brands Hatch, percepii che tra me e la mia Matchless c'era un feeling speciale. Avevo il secondo tempo in prova dietro Agostini, e quando sulla linea di partenza lo trovai al mio fianco seduto sulla sua splendida MV Agusta tre cilindri pensai: 'oggi ti batterò'. Ero determinato a vincere e quella volta riuscii a impegnarlo come non avevo mai fatto prima. E adesso, dopo 25 anni, ricordo questi episodi come fossero accaduti ieri".

GOOD STEERING

Andando più a fondo nello sviluppo tecnico della motocicletta, cosa che come vedremo ebbe per Williams un'importanza pari se non superiore alle corse, gli chiesi il significato della sua definizione di 'good steering' che era emersa più volte nella nostra conversazione. Peter, senza esitare mi fece un esempio: "Mi capitò di provare la moto di un amico su strada. Era una ottima macchina che mi impressionò subito per la velocità che sviluppava sul rettilineo. Ma ciò che mi stupì fu quando,

all'approssimarsi di una rotonda, feci il primo cambio di direzione passando a pochi centimetri dal limite interno e quindi la ribaltai altre due volte senza il minimo sforzo fisico. Flip-flop. Fu come se essa avesse letto il mio pensiero e avesse fatto esattamente quello che volevo in quel momento. Ecco, è questo che intendo per 'good steering', una situazione in cui l'uomo e il mezzo sono in grado di divenire un'unica entità. Mi rendo conto che può sembrare una visione romantica, ma esprime bene il concetto del mezzo meccanico come estensione del suo pilota. Dopo il mio incidente sapevo che con una grande forza di volontà avrei potuto superare le limitazioni alla mia mobilità, ma il vero dramma fu dover rinunciare alle corse e al piacere che procura la guida di una buona moto."

DALLA NORTON ALLA COSWORTH E POI ALLA LOTUS

A un anno dall'incidente, nel 1975, Peter Williams iniziò a ricostruirsi una vita. Lasciato a casa dalla Norton, che nel frattempo aveva sospeso la produzione della Commando e proseguiva lo sviluppo del motore Wankel con pochissime risorse, si lanciò dapprima in una serie di attività commerciali nel settore degli accessori, poi aprì una concessionaria Kawasaki che non ebbe fortuna e finalmente approdò alla Cosworth che nel 1995 lasciò alla volta della Lotus Engineering: *"Oggi (siamo nel 1998 - ndr) il mio lavoro di progettista è molto interessante, sono stimato e mi occupo dello sviluppo dei propulsori. La mia vita è soddisfacente, ma sarebbe assai diverso se ancora potessi assaporare l'emozione di guidare una moto. Se ne fossi capace, sarei sicuramente ancora in pista con la mia Arter-Matchless per misurarmi con gli altri piloti della mia epoca nelle gare 'classic': molti di loro, pur potendo ancora farlo, hanno perso ogni interesse nelle corse e hanno detto basta. Io no, io sarei ancora in pista."*

FIGLIO D'ARTE

Il padre di Peter era Jack Williams, il tecnico che arrivato alla AMC di Woolwich nel 1954 iniziò lo sviluppo della AJS 7R e della Matchless G50 per portarle al più alto livello di competitività, tanto da farle diventare le moto preferite dai piloti privati per le classi 350 e 500 negli anni '60. È da Jack che Peter ereditò la passione per la meccanica applicata alle moto.

MIKE HAILWOOD: IL PIÙ GRANDE

Come pilota, invece, Williams si rimproverava di non essersi saputo 'vendere', ma piuttosto di aver lasciato parlare i fatti. A tale proposito ecco un suo aneddoto: *"Quando, al termine di un colloquio che ebbi col boss del reparto corse della Yamaha nel 1967, questi mi chiese se sarei stato in grado di battere Mike Hailwood, gli risposi che non credevo di poterlo battere, ma che con una loro moto avrei avuto una chance per provare a farlo".* Evidentemente i giapponesi si aspettavano una risposta più spavalda, tanto che la trattativa finì lì. *"Ma resto ancora oggi della mia idea: in quel periodo Mike guidava in modo così superiore che nessun pilota al mondo poteva con certezza sentirsi in grado di batterlo".* Quello stesso anno 'Mike the Bike' fece pressione con i dirigenti Honda per prenderlo come pilota ufficiale, ma tutto svanì questa volta a causa del ritiro dalle corse della Casa giapponese, avvenuta alla fine del 1967. *"Il più grande pilota che ho conosciuto è stato Mike Hailwood: in particolare di lui ammiravo la naturalezza con cui affrontava tutte le situazioni che si presentavano in corsa: mai un calcolo, un rischio ragionato, una manovra che desse l'impressione che avesse raggiunto il limite. Parlai con lui di questo, cercando di capire dove fosse quel qualcosa in più che lo rendeva imbattibile. Ma non mi diede una risposta precisa. Mi confessò che tutto gli veniva naturale, che guidava così... Era geniale."*

HA CORSO CON TUTTO

La sua carriera di pilota, uno dei migliori nel periodo a cavallo tra gli anni '60 e '70, oltre che costellata da numerosi successi, fu anche il mezzo con cui testare le soluzioni tecniche frutto del suo estro progettuale. Iniziò l'attività sportiva nel 1964 vincendo in coppia con Tony Wood e con una AJS la classe 250 alla '500 Miglia di Thruxton'. Utilizzò poi una Norton Manx 350 messagli a disposizione da Alan Peck e la alternò con la 'Star 7R', una special ottenuta mettendo un motore BSA DBD34 500 in un telaio AJS. Nel 1965 corse con una AJS 7R 350 e una Norton Manx 500 e a fine stagione iniziò la collaborazione con Tom Arter che gli affidò la Surtees Special, una moto che peraltro 'Big John' non aveva mai utilizzato. Con un motore AJS 350 in un telaio in tubi Reynolds leggero e col baricentro basso era una monocilindrica decisamente innovativa in quel periodo. Oltre a queste, Williams corse con la EMC 125 e la Greeves 250, per la quale disegnò anche un telaio speciale.

PRIMI RISULTATI INTERNAZIONALI

Nel 1966, con la Surtees Special, si classificò settimo al Senior TT e secondo, dietro ad Agostini, a Monza nell'ultimo Gran Premio della stagione. Nel 1967 corse il Diamond Jubilee TT che nella classe 500 vide il famoso duello tra Hailwood (Honda) e Agostini (MV Agusta), risoltosi a favore dell'inglese complice il ritiro dell'italiano. Williams, con la sua Arter-Matchless dotata di freno a disco anteriore, si classificò così al secondo posto. A fine stagione ottenne il quarto posto nel mondiale della 500, grazie anche a un altro secondo posto a Hockenheim, dietro Agostini, e un terzo, ad Assen, dietro Hailwood e Agostini. Per questo il suo volto andò sulla copertina della rivista Motor Cycle che lo definì la 'New Racing Star' del motociclismo britannico.

Nel biennio successivo l'attività sportiva subì alcune interruzioni a causa di una serie di incidenti, ma Williams trovò comunque il tempo di studiare ulteriori migliorie da apportare alla Arter-Matchless e di concentrarsi sul TT, dove nel 1970 ottenne il brillante risultato di classificarsi nuovamente al secondo posto dietro l'imbattibile coppia Agostini-MV Agusta e vincere il campionato inglese della classe 500. Per ottenere questi risultati, sul fronte tecnico lavorò sulle ruote e sulla frenatura: *"La mia idea fu quella di utilizzare un singolo disco davanti e uno, più piccolo, dietro, visto l'ormai universale utilizzo di questi freni sulle auto da corsa. Per creare un insieme sufficientemente rigido e leggero, in grado di sopportare senza deformarsi l'applicazione asimmetrica della forza frenante, disegnai la prima ruota a razze in lega di magnesio per uso motociclistico. Il cerchio poteva essere lavorato con la macchina utensile per ottenere un perfetto centraggio e un appoggio per il disco perfettamente allineato con la pinza idraulica, condizione indispensabile per sfruttare tutto l'effetto frenante senza innescare vibrazioni. La pinza era una Lockheed a doppia azione che montava pastiglie ricavate da quelle della Mini Cooper".* La Dunlop, interessata al progetto, gli propose di sperimentare sui nuovi cerchi i primi pneumatici tubeless in vista di un loro futuro utilizzo sulle moto di produzione. Massima cura venne posta alla geometria della ciclistica: il perfetto allineamento sia delle ruote, sia di pignone e corona delle trasmissioni primaria e secondaria erano condizioni indispensabili per sfruttare ogni frazione di cavallo di un motore il cui progetto risaliva agli anni '50. *"Il rapporto di compressione era un fattore fondamentale e per ottimizzare il rendimento meccanico lavorammo su forma e materiale di canna, pistone e segmenti, oltre a sperimentare diverse forme della camera di combustione."* ➤

CORSE ANCHE CON LA MZ

Nel 1971 Williams vinse il GP dell'Ulster in sella alla MZ 250 bicilindrica ufficiale. Walter Kaaden, il progettista, fu così soddisfatto del risultato che gli propose di diventare prima guida, promettendogli però solo il materiale tecnico, non un ingaggio. *“La proposta era concreta, ma si prospettava un futuro assai difficile e incerto, come mi confermò Derek Woodman, che aveva già corso per la MZ. I rapporti con la Casa sarebbero stati difficili per effetto dell'impenetrabilità dei Paesi dell'Est. Sarebbe stato complicato recarsi in fabbrica per testare le moto e perfino portarle oltre confine per partecipare alle gare. Per questo proposi a Kaaden di portarmi una moto al Gran Premio di Svezia per poter correre in alcuni Gran Premi da me selezionati. Non seppi mai cosa successe, ma quella moto non arrivò. Fui molto dispiaciuto, perché la potenzialità della MZ era assai elevata e credo si sarebbe potuto ambire al titolo mondiale, se solo il team guidato da Kaaden avesse avuto un maggiore supporto.”*

Nel 1973 Williams sfiorò la vittoria nel Senior TT. Arrivò alle spalle della Suzuki ufficiale di Jack Findlay e riuscì a battere la famosa media record per le monocilindriche stabilita nel 1961 da Mike Hailwood. Un record che resistette poi 18 anni prima che Bob Heath e la sua Seeley G50 lo superassero nel Classic Manx GP del 1992.

LA NORTON COMMANDO PRODUCTION RACER (PR)

La Norton all'inizio degli anni '70 disponeva della meccanica, ormai obsoleta, della 750 Commando. Il suo bicilindrico ad aste e bilancieri non reggeva il confronto coi nuovi motori messi in campo dai giapponesi. Tuttavia la Casa considerò che un successo sportivo avrebbe contribuito ad alimentare le vendite della sua bicilindrica. Per questo Peter Williams fu assunto in pianta stabile alla Norton dove ebbe l'opportunità di affiancare l'attività di pilota a quella di tecnico addetto allo sviluppo di una nuova moto per correre nelle gare per 'derivate dalla serie'. *“Fu quello il periodo migliore della mia carriera”,* ci raccontò Williams nel 1998. *“Pur con un budget limitato, riuscimmo a realizzare una serie di motociclette da corsa, le famose John Player Norton, assai evolute nella ciclistica e nell'aerodinamica”.* Fu quando la Casa inglese lasciò lo stabilimento di Plumstead per

trasferirsi ad Andover che i dirigenti della neonata Norton-Villiers avviarono il programma sportivo: *“Nel 1969, io e John McLaren, un eccellente meccanico, iniziammo a pensare a una moto da corsa derivata dalla Commando”.* Per questo scopo su aperta nei pressi del circuito di Thruxton, non distante da Andover, il Norton Villiers Performance Shop, noto come Norvil, per lo sviluppo delle motociclette da corsa derivate dalla Commando. *“Inizialmente non ero così certo che dalla Commando, che utilizzava il sistema antivibrazioni Isolastic, fosse possibile ricavare una buona moto da corsa, ma dopo le prime prove doveti ricredermi. Il sistema non era poi così male e mi convinsi che in effetti il telaio di una moto non doveva essere assolutamente rigido. Anche un sistema in qualche modo flessibile poteva essere valido, a patto che la flessibilità fosse controllata. Una moto in movimento, è matematicamente assimilabile a una equazione differenziale in cui compaiono forze, masse non sospese e smorzatori. È l'armonizzazione di questi fattori la chiave per ottenere un insieme efficiente. Il telaio è solo uno dei componenti di questo insieme, di cui fanno parte anche le sospensioni, le ruote e i pneumatici”.* Concetti che oggi sono sulla bocca di tutti, ma cinquant'anni fa erano decisamente avanzati. *“Nel 1970”,* continuò Williams, *“vinsi la 500 Miglia di Thruxton in coppia con Charlie Sanby e feci il giro più veloce nel Production TT a 101.06 miglia orarie”.*

Nel 1970 la Norvil curò la produzione di un primo lotto di 200 Commando Production Racer per ottenere l'omologazione alle gare per derivate di serie. *“La prima modifica che facemmo fu la variazione dell'inclinazione della forcella per ridurre l'avancorsa e migliorare la risposta dello sterzo. Ma non essendo possibile cambiare le piastre per questioni di omologazione, fu adottato il trucco di disassare le originali per ridurre l'avancorsa di circa 10 millimetri. Fu un notevole passo avanti, adottato poi anche nelle successive versioni di serie, con piastre ridisegnate”.* John Favell fu la persona che studiò il sistema di scorrimento assiale del disco anteriore sul mozzo: nacque così il primo disco flottante applicato a una moto frenato da una pinza Lockheed. Tutte le modifiche sperimentate da Williams in gara furono trasposte nella nuova moto che si presentava in un'originale livrea gialla. Nel 1971 fu prodotta un'altra serie di Production Racer, con alcune modifiche rispetto alla prima.



In gara nel Production TT del 1972 con una Norton Commando Production Racer ufficiale.



Peter Williams in gara con una delle John Player Norton di cui curò personalmente la messa punto.

LE JOHN PLAYER NORTON

A partire dal 1971 Williams lanciò il progetto di una vera moto da corsa per correre nella nuova Formula 750. Dovendo contare ancora sul vecchio motore ad aste e bilancieri, tutto lo sviluppo si focalizzò su ciclistica e aerodinamica. Nel 1972 la Norton ottenne una consistente sponsorizzazione da parte della John Player e questo permise di creare una squadra corse organizzata e in grado di sostenere le spese per competere a livello internazionale. Il debutto avvenne alla 200 Miglia di Daytona. Oltre a Williams, fu ingaggiato Phil Read che si fece onore classificandosi quarto, risultato che riuscì a ripetere nella successiva 200 Miglia di Imola.

Ma la John Player Norton Formula 750 che è rimasta nel cuore di Peter Williams fu la cosiddetta 'Monocoque' ovvero la versione del 1973 col telaio realizzato in sottile lamiera di acciaio inossidabile. *"Il telaio monoscocca fu il primo esempio di struttura scatolata che ebbe poi numerose applicazioni successive sulle moto da GP, come ad esempio il telaio Deltabox della Yamaha. Per contrastare le macchine giapponesi con la nostra meccanica ormai superata dovevamo trovare nuove soluzioni, in particolare abbassare il centro di gravità, ridurre il peso e rendere il complesso uomo-macchina il più aerodinamico possibile. La guida di quella moto era impeccabile tanto da poter essere portata anche oltre il limite di aderenza delle gomme mantenendone il controllo. Più di una volta io e Dave Croxford mettemmo in difficoltà Paul Smart e Barry Sheene con le Suzuki ufficiali che avevano almeno 20 CV in più."*

Tra i suoi compagni alla Norton, Williams ricordò Tony Rutter, che non riuscì mai a legare con la moto e lasciò la squadra dopo pochissime apparizioni, Dave Croxford, pilota di grande grinta e coraggio, ma con una carriera costellata da numerose cadute, e Phil Read al quale dedicò un ricordo particolare: *"La pista di Thruxton era il naturale banco prova per le John Player Norton, ed era mio compito collaudare tutte le Production Racer che uscivano dal reparto corse. Una delle prime volte che Phil ci fece visita chiese di provarne una. Gli bastarono pochi giri per arrivare ai tempi che facevo io che le conoscevo benissimo, dandomi una dimostrazione di classe che non avrei mai più dimenticato."*

Nel 1973 una Commando PR ufficiale vinse la Thruxton 500 con la coppia Norman White - Rex Butcher: *"La, in quel periodo, correvo essenzialmente con la Arter-Matchless e la Norton Formula 750 con il telaio monoscocca, due vere moto da corsa, e più raramente con la Production Racer. Ricordo che una volta, a Brands Hatch, feci lavorare tutta una notte i meccanici per cercare di porre rimedio alle grosse pecche di assetto rilevate durante le prove, ma non ci fu nulla da fare. Non mi ricordavo più come andava la PR e volevo utopisticamente ottenere le stesse prestazioni della Formula 750. Pur scontento della moto che avevo per le mani, girai su tempi record per la categoria, ma capii la differenza che c'era tra una vera moto da corsa e una derivata dalla serie! Non era possibile trasformare una nell'altra".* Con la 'Monocoque' Williams conquistò una brillantissima vittoria nel TT Formula 750 del 1973: *"Quella moto per me era perfetta: facile da guidare, non vibrava grazie al montaggio elastico del motore ed era fatta su misura per il mio fisico. Dopo aver tagliato il traguardo del TT e aver percorso oltre 300 chilometri in sella avrei avuto ancora voglia di fare altri giri, tanto ero rilassato".* Nel 1974 la Norton affidò alla Cosworth il compito di derivare un motore 750 bicilindrico dal suo V8 3.0 litri da F1. Per questo, considerati i maggiori ingombri, fu deciso di realizzare uno snello telaio a traliccio che potesse ospitarlo mantenendo le stesse dimensioni generale della 'Monocoque'. Non potendo più disporre dei due scatolati in lamiera che contenevano la benzina, questa fu contenuta in due serbatoi, uno tradizionale e uno posto nel codone, che furono integrati, con la sella, in un monoblocco appoggiato e fissato al telaio. Williams non entrò mai in completa sintonia con quella moto, che guidò per gran parte della stagione col vecchio motore, non essendo ancora pronto il Cosworth. Fino all'epilogo della sua carriera in quel maledetto 26 agosto a Brands Hatch. Nel 2010 la RedLine Books ha pubblicato un libro autobiografico che Peter Williams ha chiuso con una frase bellissima ma struggente, vista la sua condizione: *"Non devi sfiorare la morte per sentirti vivo. Devi guidare una motocicletta"*. ■



Un'immagine della 'Monocoque' che evidenzia la struttura del telaio costituita da due scatolati in lamiera saldata, antesignani dei moderni telai delle Gran Prix.



Un'immagine di Peter Williams scattata alla fine degli anni '90, il periodo in cui lo abbiamo intervistato.



L'aereo nel castello di Ermenonville dove era stato occultato durante il periodo bellico.

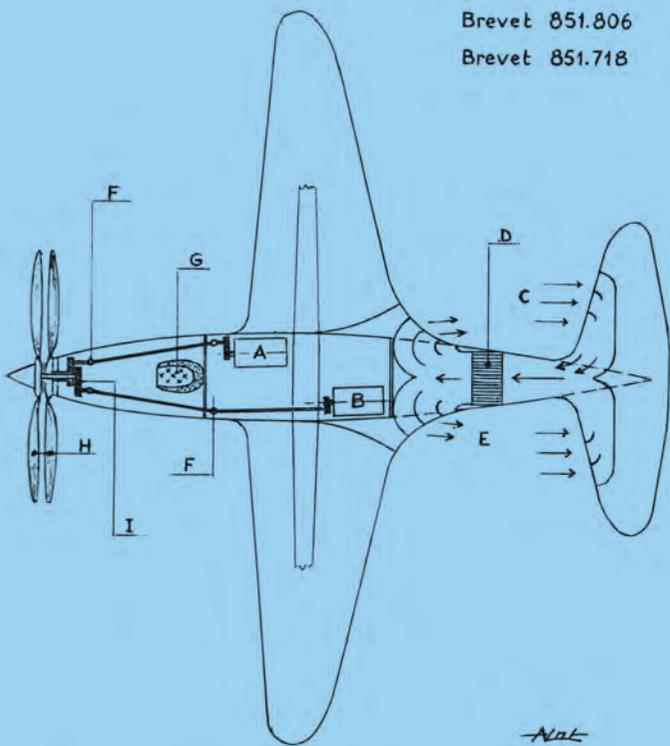
Brevet 851.806
Brevet 851.718

BUGATTI 100

L'AEREO DIMENTICATO

LE "RÊVE BLEU",
IL SOGNO DI ETTORE BUGATTI
CHE AVREBBE DOVUTO
CONQUISTARE IL RECORD
MONDIALE DI VELOCITÀ ASSOLUTA,
NON SOLO NON HA MAI VOLATO
MA È STATO QUASI DIMENTICATO.

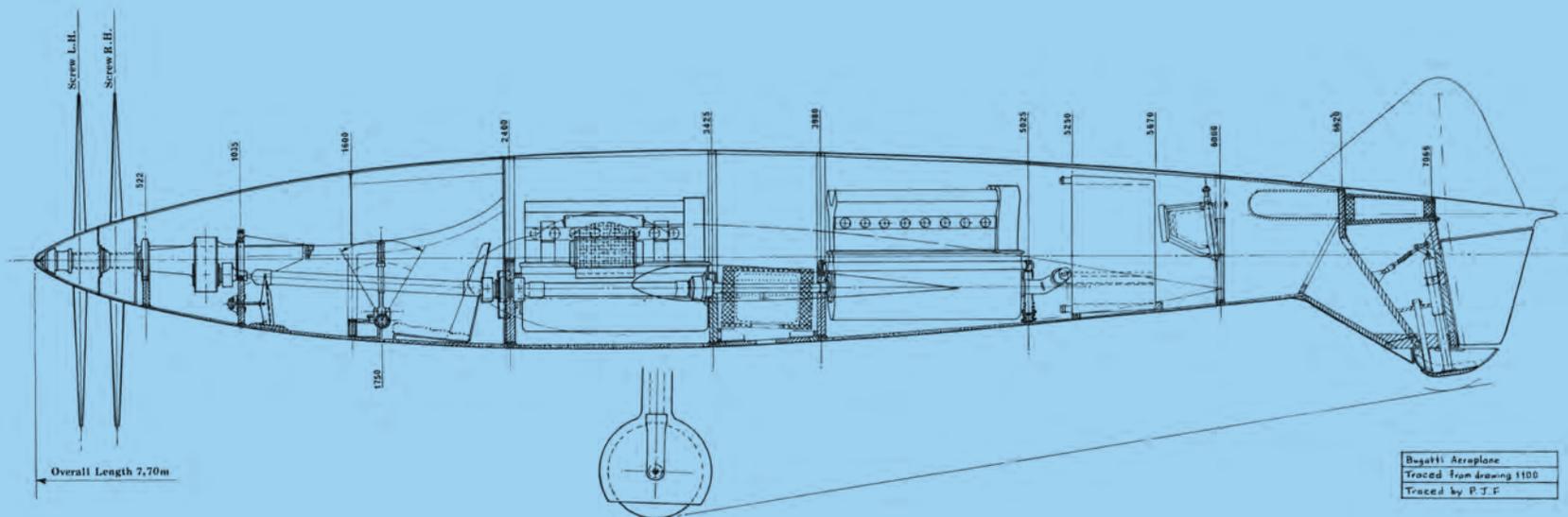
di Umberto Anerdi



Not

- A. Moteur avant
- B. Moteur arrière
- C. Entrées d'air
- D. Radiateur
- E. Sorties d'air
- F. Joints de cardan
- G. Siège du pilote
- H. Hélices coaxiales
- I. Démultiplicateur

Vista dall'alto dello schema tecnico e della disposizione degli organi meccanici del protagonista di questo servizio, riportato sul brevetto. Da Notare il particolare "circuito" dell'aria con il radiatore (D) al centro.



Progetto dell'aereo Bugatti-De Monge.

Ettore Bugatti, nato nel 1881, nei primi anni del nuovo secolo, ha già fama di ottimo motorista, dalle idee geniali e avanzate. Sebbene privo di esperienza specifica in campo aeronautico, egli vi si trova coinvolto nel 1914, all'inizio del Primo conflitto mondiale quando, con l'Italia ancora neutrale, dopo aver trasferito la famiglia a Milano, rientra a Parigi, dove si mette a disposizione del Governo francese, offrendo la sua collaborazione allo sforzo bellico del Paese in cui vive, al quale si sente legato, pur mantenendo la cittadinanza italiana.

L'inventiva del costruttore alsaziano spazia dagli armamenti ai motori, ma è su questi ultimi che si concentra il suo interesse, in particolare su quelli destinati a equipaggiare gli aeromobili. Il primo progetto specifico consiste in un 8 cilindri in linea raffreddato a liquido, pesante 300/350 kg per 14,5 litri di cilindrata. Il rapporto peso/potenza è perdente rispetto ai motori rotativi stellari raffreddati ad aria, ma le potenze effettive di questi ultimi sono ancora ben lontane dai 200 CV che dovrebbe esprimere il nuovo motore, la cui licenza di costruzione viene ceduta, nel 1916, all'italiana Diatto, dietro pagamento dei diritti di costruzione. Quest'ultima inizialmente si dichiara entusiasta dei risultati delle prime prove al banco, ma la messa a punto definitiva è ancora di là da venire per l'insorgere di problemi di surriscaldamento e di lubrificazione, che trovano soluzione solo successivamente. In effetti al termine del conflitto la produzione si ferma dopo pochi esemplari. Nel contempo viene messo allo studio un nuovo motore. Si tratta ancora di un 8 cilindri in linea più piccolo del precedente, con tre valvole per cilindro, sul conto del quale si hanno poche informazioni, né si ha la certezza che almeno un prototipo sia effettivamente stato provato.

IL 16 CILINDRI BUGATTI-DUESENBERG

Il 16 cilindri su due bancate parallele rappresenta, in quel momento, l'opera più famosa di Bugatti anche se non si arriverà mai alla produzione in serie e a un impiego effettivo su velivoli.

Gli Stati Uniti d'America, al momento della dichiarazione di guerra alla Germania (6 aprile 1917), si trovano con una linea di volo piuttosto obsoleta e soprattutto non possiedono un motore aeronautico confrontabile per prestazioni con quelli delle nazioni europee impegnate nel conflitto da tre anni, le cui industrie - non solo aeronautiche - hanno beneficiato del progresso tecnologico, sotto la spinta delle esperienze e delle esigenze belliche.

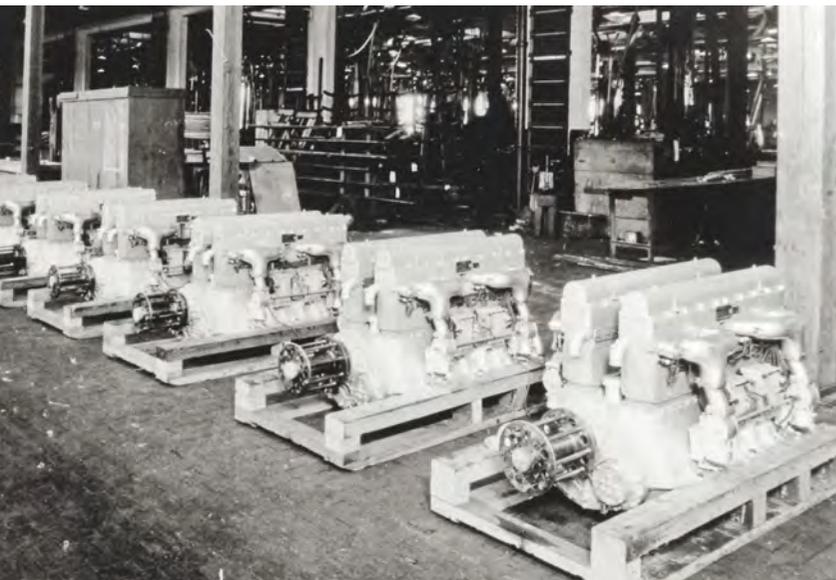
Il progetto di quello che sarebbe poi stato il motore "Liberty" a 12 cilindri a V è ancora in gestazione. Pertanto, sotto la spinta degli eventi, gli USA inviano in Europa una commissione di tecnici e specialisti militari allo scopo di prendere contatto con le industrie locali esaminando tutti i motori in grado di sviluppare almeno 400 CV, per poter reggere il confronto con i propulsori aeronautici degli avversari tedeschi e degli Alleati. La richiesta, specifica, limita l'indagine a pochi tipi.

La commissione americana - presieduta dal maggiore R.C. Bolling - focalizza l'attenzione sul 16 cilindri su due bancate di Bugatti, di cui peraltro già si conoscono i piani che il costruttore ha inviato in precedenza negli USA, insieme a un motore a 8 cilindri.

La prima prova al banco avviene nel novembre 1917, quando per circa 37 ore il motore eroga circa 420 CV, evidenziando alcune problematiche tra cui le forti vibrazioni torsionali dell'albero a gomiti e l'eccessivo riscaldamento. La prova viene interrotta per un grave incidente (rottura dell'elica di prova) che costa la vita ad un militare americano. ➤

Locandina del motore Diatto-Bugatti dove si mette in luce la sua efficacia in occasione della Marcia delle 50 Ore.





Linea della fabbrica della americana Duesenberg, dove venivano assemblati i motori 16 cilindri Bugatti destinati agli aeromobili. Siamo nel 1917.

Nonostante le difficoltà di messa a punto, si arriva a un accordo per la costruzione su licenza, con l'impegno di Bugatti a inviare negli USA una squadra di specialisti per procedere alle modifiche necessarie e alla successiva installazione su un velivolo.

Per lo sviluppo e l'eventuale costruzione in serie del motore, viene individuata la società Duesenberg, già allora nota per la raffinatezza e l'affidabilità della sua produzione automobilistica.

Il progetto è, nella sostanza, interessante e originale ma per arrivare a un impiego operativo, l'ingegner Charles King, direttore tecnico della Casa del New Jersey, apporta numerose modifiche ritenute indispensabili ma che irritano Ettore Bugatti, il quale manifesta il suo disappunto con una lettera alla Casa americana in cui esprime il suo risentimento per aver stravolto (secondo lui) la sua opera.

Con le modifiche apportate da King, finalmente la prova delle cinquant'ore (siamo nell'ottobre del 1918, guerra finita) erogando

il motore supera ta ore al banco praticamente a una potenza di oltre 500 CV. Viene ordinata da parte del Governo

una pre-serie di 200 esemplari, ma alla fine del conflitto (novembre 1918) la produzione viene interrotta dopo pochi numeri. L'unica applicazione aeronautica avviene alla dopo la guerra su un aereo Packard, portato in volo da George Lepère. I problemi di surriscaldamento sono tali da costringere il pilota a interrompere la prova, prima che anche la struttura del velivolo venga pericolosamente compromessa. Dal punto di vista concettuale, il motore esprime la genialità del suo progettista, ma la sua complessità avrebbe richiesto ancora molte modifiche, in particolare per quanto riguarda i problemi di surriscaldamento, mai risolti. Le poche (11 o 12) unità prodotte sono ora visibili in alcune collezioni museali.

LE "RÊVE BLEU". L'AEREO

L'intuizione di Ettore Bugatti di inserirsi nel ricco mercato ferroviario con le sue automotrici di nuova concezione, permette all'azienda di superare la crisi di liquidità della prima metà del decennio e al patron di ritornare a pensare in grande. Il record del mondo di velocità su rotaia conquistato nel dicembre del '35, suggerisce a Ettore l'idea di tentare, con un velivolo di nuova concezione, il record del mondo di velocità assoluta.

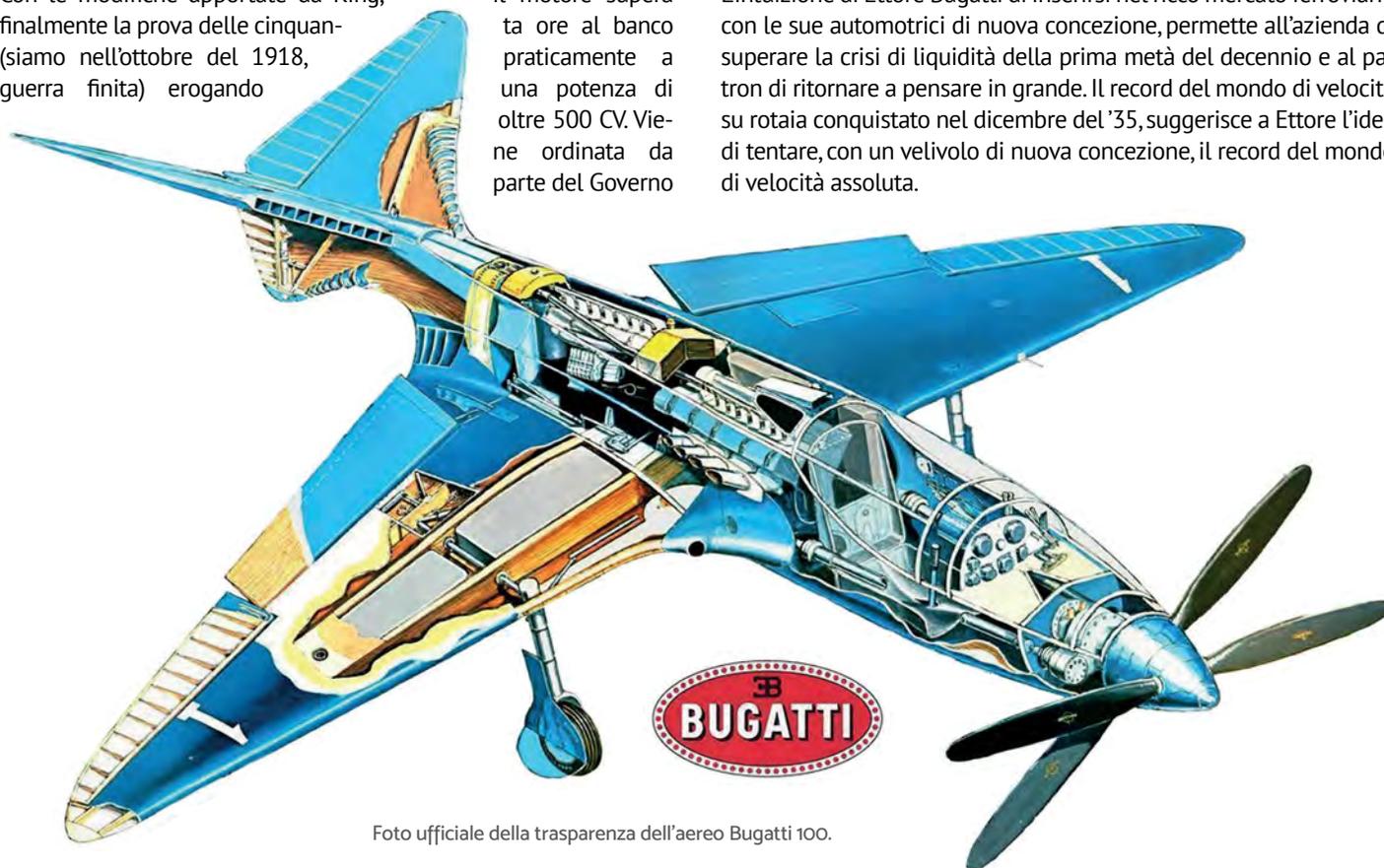


Foto ufficiale della trasparenza dell'aereo Bugatti 100.

Grazie alle sue conoscenze a livello governativo, Ettore ottiene - nel 1938 - dal Ministero dell'Aria di Francia, l'incarico (e i relativi anticipi economici) di studiare la macchina, con l'impegno di arrivare al primo volo entro il 1940. In quell'epoca l'ingegner Edouard Bertrand, direttore tecnico della Bugatti, incoraggiato da Jean, sta lavorando sul motore Tipo 50 B da 4,7 litri, con lo scopo di arrivare a una erogazione di potenza di 500 CV (oltre 100 CV/litro). Da qui l'idea di motorizzare il velivolo da record con due di questi propulsori, in parallelo, azionanti due eliche Ratier controrotanti. Il progetto non è tutta farina del sacco di Ettore. Egli è da tempo in cordiali rapporti di amicizia con un geniale progettista aeronautico, il visconte belga Louis Pierre de Monge de Franeau, pioniere dell'aviazione, il quale si dedica allo studio e alla realizzazione di macchine volanti quanto meno insolite. Al di là degli inevitabili insuccessi, anche tragici (almeno in un caso), de Monge ha dato, con i suoi studi, un significativo contributo al progresso aeronautico. Basta solo tener conto della finezza aerodinamica e dell'originalità del sistema dei flaps nell'intradosso e nell'estradosso dell'ala, nell'aereo progettato per Bugatti, per rendersi conto della sua profonda conoscenza della dinamica dei fluidi.

LA TECNICA

L'aereo - denominato 100P - presenta una linea così estremizzata da integrare il posto di pilotaggio senza soluzione di continuità.

Anche la struttura lignea della cellula presenta caratteristiche particolari. Per ottenere la prevista finezza aerodinamica si ricorre a un sistema di costruzione a sandwich con largo impiego, nelle parti non strutturali, del legno di balsa che, alla leggerezza, unisce la facilità di lavorazione, permettendo di ottenere le linee desiderate. Il carrello è retrattile in modo automatico. L'impennaggio è costituito da una deriva inferiore verticale inglobante il ruotino di coda e da due piani di stabilizzazione orientati a 120° formanti una stella a tre punti; sul bordo d'attacco di questi ultimi sono praticate delle aperture atte a convogliare l'aria verso la parte anteriore della fusoliera, forzandola attraverso il radiatore di raffreddamento dei motori, posto nella parte poppiera. Dopo il passaggio attraverso quest'ultimo, l'aria viene convogliata verso la parte posteriore delle ali, alla congiunzione con la fusoliera, ed espulsa in una zona di depressione. Quanto al sistema propulsivo, questo è costituito da due motori tipo 50B- sistemati alle spalle del pilota- costruiti in lega di magnesio per contenerne il peso i quali, sovralimentati con due compressori Roots, sono accreditati per 450 CV a 4500 giri/min con un rapporto peso/potenza di 500 gr/CV. La lubrificazione, per contenere le dimensioni, è a carter secco, con pompa di mandata e recupero del lubrificante. La coppia di eliche Ratier, controrotanti, è messa in movimento da due alberi di trasmissione, passanti ai lati del pilota, e convergenti, mediante giunti cardanici (gli stessi delle automotrici) in una scatola riduttrice (Brevetto Bugatti).



La genialità del prototipo desta l'interesse del Governo francese il quale commissiona a Bugatti lo studio di una versione da caccia (101 P) sempre con struttura lignea ed equipaggiato con due motori in tandem posti alle spalle del pilota; non se ne farà nulla...

L'aereo da record avrebbe potuto essere provato in volo, per verificare la validità delle soluzioni aerodinamiche e motoristiche adottate se, nel 1940, non fosse scoppiato il Secondo conflitto mondiale. Al momento dell'occupazione della Francia da parte della Germania nazista (22 giugno 1940), Bugatti non viene toccato, in quanto cittadino italiano, ma i suoi stabilimenti a Molsheim sono requisiti dai tedeschi (dietro pagamento di 150 milioni di Franchi, la metà del loro valore) e destinati alla produzione bellica, mentre alcune macchine utensili vengono trasferite in Germania. Ettore si sposta a Parigi occultando molto materiale sperimentale. L'aereo, incompiuto, viene trasferito dallo studio di de Monge, dove quest'ultimo sovrintendeva alla costruzione, al castello di Ermenonville, dove rimane per tutta la durata del conflitto insieme alle auto della famiglia Bugatti. ➤



Due viste del "nostro" restaurato e collocato presso l'AirVenture Museum di Oshkosh nel Wisconsin.



Un'immagine della celebre replica in costruzione.



La replica del Bugatti 100 è soprannominata "Blue Dream".



LOUIS DE MONGE

Nato in Belgio nel 1890, il visconte Pierre Louis de Monge de Franeau si dedica, giovanissimo, allo studio del volo. Nel 1911 costruisce il suo primo velivolo, proseguendo nella progettazione e costruzione di prototipi originali, rimasti tuttavia tali in quanto mai giunti alla costruzione in serie. Dotato di buona conoscenza della dinamica dei fluidi, i suoi progetti sono sempre caratterizzati da ardite evoluzioni dell'aerodinamica, a quei tempi pressoché sconosciuta anche in campo aeronautico.

Dopo aver proposto, senza successo, numerosi progetti originali nessuno dei quali adottato dalle Forze aeree, forse perché troppo avanzati per le conoscenze dell'epoca (o troppo fantasiosi), il visconte si dedica alla progettazione di autovetture e motocicli, come ingegnere capo della fabbrica belga Impèria di Liegi, dove realizza sospensioni a barre di torsione e un cambio automatico, tecnologia considerata nel 1925 troppo avanzata per essere adottata su veicoli di serie.

Dopo aver ancora proposto progetti di velivoli originali, anch'essi rimasti allo stadio di prototipo, Louis de Monge, nel 1937, lascia la ditta Impèria e si unisce a Ettore Bugatti dedicandosi alla progettazione del velivolo Bugatti Model 100, voluto dal costruttore alsaziano con lo scopo di portare alla Francia il record mondiale di velocità assoluto. Come sappiamo il velivolo avanzatissimo, per l'epoca, sia dal punto di vista aerodinamico sia da quello tecnico, non arriverà mai ai collaudi operativi per le note vicende belliche del 1940.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Velivolo monoplano ad ala bassa con carrello retrattile. Monoposto da record con posto di pilotaggio completamente integrato nella linea aerodinamica della fusoliera.

Piani di coda a Y con prese d'aria di raffreddamento dei motori integrate nel bordo d'attacco di quelli superiori.

LUNGHEZZA: 7,75 mt.

APERTURA ALARE: 8,2 mt.

ALTEZZA: 2,24 mt.

SUPERFICIE ALARE: 20,69 mt.

PESO A VUOTO: 1400 kg.

MOTORI: due Bugatti Type50P di 4,9 lt di cilindrata, sovralimentati, per 450 CV ciascuno. Due eliche Ratier bipala controrrotanti. Carico alare 68 kg/m².

VELOCITÀ prevista oltre 700 km/h.

BIBLIOGRAFIA

H.Conway-M. Sanzay, Bugatti Magnum G.Nada Ed.

Amaury Lot, Bugatti Automobiles et Autorails J.P. Giss Ed.

Umberto Anerdi, La Manovella n°6 Giugno 2004

Quando nel 1949 (dopo la morte del padre nel 1947) la figlia Lydia lascia il castello, l'aereo, insieme al resto, viene venduto.

Acquistato da Serge Pozzoli, questi viene contattato da Raymond Jones, interessato solamente ai motori. Stante la difficoltà a smontarli, Serge cede tutto il velivolo. Da questo momento l'aereo entra nell'oblio, fino agli inizi degli anni '70 quando, privo dei motori, dopo diversi passaggi di mano, viene immagazzinato presso il National Museum of the USA Air Force e successivamente al EAA Aviation Museum, dove viene completato il restauro. Dopo varie vicissitudini, il "Sogno Blu" trova finalmente collocazione presso l'AirVenture Museum di Oshkosh nel Wisconsin.

IL "BLUE DREAM". LA REPLICA

Nel 2011 un gruppo di appassionati organizzati da Scotty Wilson e John Lawson, inizia la costruzione della replica del Bugatti 100, con lo scopo di portarlo in volo e verificarne le effettive possibilità. L'operazione è fine a se stessa in quanto il velivolo originale, qualora avesse volato, nel dopoguerra sarebbe già apparso obsoleto e i risultati che alla fine degli anni '30 si prefiggeva di raggiungere, nel 1946 sono già stati ampiamente superati dai caccia dell'ultimo periodo del conflitto. Partendo dai disegni originali, la meccanica relativa alla trasmissione del moto alle eliche controrotanti viene costruita presso le officine di Lawson in Gran Bretagna, mentre per i motori, vista l'impossibilità di recuperare i due Tipo 50B originali (smontati a suo tempo e finiti chissà dove...) si opta su una coppia di Suzuki Hayabusa da 190 CV ciascuno.

Senza stravolgere più di tanto il progetto originale, nella ricostruzione del "Blue Dream" ci si avvale di materiali moderni. Viene escluso l'impiego del magnesio, (largamente utilizzato da Bu-

gatti) sia per ragioni di costo, sia per l'elevata infiammabilità del medesimo. Per la cellula sono impiegati legni meno pregiati e in luogo del sandwich originale con legno di balsa, si fa uso di un composto di legno e resine epossidiche (DuraKore) che garantisce leggerezza e facile lavorabilità. In luogo del tessuto verniciato, per il rivestimento esterno si ricorre alla fibra di vetro.

Con questo tipo di materiali, la replica - pur non essendo costruita in modo del tutto conforme all'originale, per quanto attiene ai materiali - dovrebbe garantire una buona robustezza e affidabilità. Il 4 luglio 2015 il "Blue Dream" è pronto per il primo volo che avviene il 19 agosto successivo con successo, alla quota di 30 mt. per una velocità massima di 200 Km/h.

Un cedimento del carrello sinistro in atterraggio danneggia il velivolo in modo non grave e il successivo volo, avvenuto nell'ottobre dello stesso anno, pare abbia avuto successo.

LA TRAGEDIA

Il 16 agosto del 2016, il "Blue Dream" decolla per quello che doveva essere il suo ultimo volo. Dopo un minuto, l'aereo vira improvvisamente a sinistra, si assetta di prua e si schianta al suolo incendiandosi e uccidendo il pilota Scotty Wilson. Dal verbale della Commissione d'inchiesta non si evidenziano probabili anomalie ai motori; un testimone oculare riferisce di aver visto l'aereo virare a destra, poi a sinistra mettendosi in verticale e precipitare al suolo da circa 200 metri di altitudine. Quello che avrebbe dovuto essere l'ultimo volo del "Blue Dream" che, se effettuato con successo, sarebbe stato ritirato per essere esposto in forma statica presso un non precisato Museo in Gran Bretagna, finisce tragicamente. ■

Lo stesso aereo in volo, prima della tragedia che trasformò il sogno in incubo.



MI SI È RISTRETTO IL "BULLI"

ALESSIO AMATO DA 10 ANNI REALIZZA AUTO IN SCALA 1:2 PERFETTAMENTE FUNZIONANTI: PROGETTA IN CASA TELAIO (TUBOLARE), MOTORE, CICLISTICA, CARROZZERIA E ACCESSORI E POI ASSEMBLA TUTTO PER COSTRUIRE DEI VERI E PROPRI CAPOLAVORI (QUASI...) IN MINIATURA.

di Luca Marconetti



Elia e Santiago, 10 e 7 anni, con il Volkswagen "Bulli" T1, felici di condividere con papà Alessio questo bellissimo hobby!

Alessio Amato, quarantacinquenne di Abano Terme, ridente località a pochi passi da Padova, è responsabile tecnico in una vetreria - e quindi già ben inserito in un ambiente dove precisione e accuratezza massima sono la chiave di volta per un buon lavoro - ma la sua passione è sempre stata la progettazione meccanica, a partire dal diploma di perito industriale ottenuto in una scuola della sua zona. Questo singolare entusiasmo lo ha quindi portato a concepire e realizzare delle vere e proprie auto, funzionanti e con tutte le caratteristiche di quelle che usiamo tutti i giorni per i nostri spostamenti, ma... in scala, 1:2, quindi grandi esattamente la metà dei corrispettivi modelli che replicano fedelmente.

"Ho iniziato a progettare al pc i modelli di auto in scala 1:2 circa 10 anni fa" - ci ha raccontato. "Un po' per scherzo e da lì non mi sono più fermato. Ho speso centinaia di ore di pro-



Per il suo T1 si è ispirato a quello di una coppia danese visto per strada e fedelmente riprodotto... perfino la ruggine!



Alessio, 45 anni, tecnico vetraio di Padova, ha sempre avuto la passione della progettazione meccanica.



Gli sportelli sono tutti apribili, il motore funzionante, le sospensioni efficaci, i freni reattivi.



Gli interni replicano quelli del celebre pullmino tedesco.



... ci si può pure lavare le mani!

gettazione sui miei modelli, prima pensandoli, poi progettandoli in tutti i loro elementi e infine realizzandoli. Può sembrare semplice, ma non lo è. Per alcuni versi si tratta di costruire un veicolo a tutti gli effetti, anche se di dimensioni ridotte. Le mie creazioni sono tutte in lamiera di ferro e con un telaio portante in tubolare. Montano motori a benzina e sospensioni sulle 4 ruote. Non uso niente di preconfezionato se non pneumatici, motori e mozzi, scatola sterzo (ma non sempre: a volte è difficile trovare quella che fa per me) e tutto il resto... è di mio pugno. Fino a ora ho costruito una hot-road, una Volkswagen Kubelwagen, due Jeep Willys, un Maggiolino Baja, una mini Cadillac e per ultimo un Volkswagen pullmino T1 in versione camper...tutti rigorosamente in scala 1:2. Anni fa mi imbattei anche in una costruzione di una scocca di una Lamborghini Countach, in scala 1:1, ma al termine la diedi via per mancanza di spazio e tempo".

Per illustrare questo servizio, Alessio ci ha inviato delle bellissime immagini del Volkswagen T1 verdone e bianco panna che ha realiz-

zato, proprio uguale a quelli che vennero lanciati dalla casa tedesca nel 1949. Ha avuto una gestazione di circa un anno, tra progettazione e costruzione. Alessio l'ha soprannominato "Gulliver" (un nome non a caso, viste le dimensioni). Nel suo concepimento, si è lasciato ispirare da un veicolo danese visto per strada: il suo proprietario e la sua compagna, a bordo, devono averci girato tutta Europa negli anni '80, considerati gli adesivi sulla carrozzeria (anch'essi fedelmente riprodotti), che ricordano i molti luoghi visitati.

Il telaio misura 40x40 cm, il motore, totalmente assemblato da Alessio, ha una cilindrata di 400 cm³ ed eroga 13 CV, le sospensioni sono funzionanti, così come il doppio freno a disco posteriore. Il cambio, con retromarcia, è prodotto dalla Aixam (azienda francese specializzata in microcar per neopatentati). L'impianto elettrico è totalmente cablato e funzionante, la tenda esterna si apre, si può ascoltare la radio e perfino lavarsi le mani con l'acqua corrente che sgorga dal lavandino. Tutti gli sportelli sono ovviamente apribili. ■

ANCHE I CAMION A MONDOVI

IN UN WEEKEND COMPLETAMENTE DEDICATO AI MOTORI, QUEST'ANNO SI SONO UNITI ANCHE ALCUNI GIGANTI D'EPOCA.



Mondovì, in estate, diventa per un weekend "terra dei motori". Ormai da un alcuni di anni, a fine luglio va in scena lo show delle Vecchie Signore (automobili anteguerra, costruite fino al 1940). Ogni edizione ha un'atmosfera particolare ma, nel 2021, va evidenziata la novità; infatti, ad affiancare i veicoli a quattro ruote sono arrivati altri vecchietti altrettanto arzilli: i camion storici. La kermesse Mondovì e Motori si è tenuta sabato 31 luglio e domenica 1 agosto, organizzata (in brevissimo tempo) da Luca Isoardi, Silvano Bruno e Mimmo Bongioanni, soci del Circolo Italiano Camion Storici della Provincia di Cuneo. Per battezzare la manifestazione, incuriositi dalla novità e dal fascino di questo incantevole angolo del Piemonte, vi hanno partecipato una cinquantina di equipaggi (numero elevatissimo per il tipo di mezzi), la maggior parte dei quali fuori regione.

I simpatici giganti hanno seguito un itinerario che ha mosso dalle Officine Bruno di Mondovì verso le strade della Langa: Novello, La Morra, Castiglione Falletto, Barolo, Monforte d'Alba, Monchiero, Dogliani e Farigliano. Non solo il divertimento di guidare nelle curve tra i vigneti che caratterizzano questo paesaggio, ma anche la possibilità, presso la celebre cantina Terre del Barolo, di conoscere la storia e il processo di produzione del vino che, in autunno, vede protagonisti questi luoghi. Fra i mezzi l'hanno fatta da padrone modelli Fiat, OM e Lancia. Il più anziano dei mezzi in esposizione è stato un Ceirano 28C del 1929, portato dal socio CICS Gabriele Gabbero di Campiglione Fenile (TO).

MODELLISMO

UN 682 RN2 IN LEGNO PER LE AUTOMOBILI A PEDALI GIORDANI



All'appena conclusa fiera di Padova, il collezionista e modellista Filippo Bonente ha esposto un mezzo davvero unico e incredibile: un Fiat 682 RN2 in scala 1:3 statico in legno ma, per chi fosse interessato, è disponibile anche in lamiera e motorizzato, in livrea Ferrari o Maserati. È stato specificatamente pensato per trasportare le automobili a pedali, in particolar modo i modelli della Giordani, come la Indianapolis prodotta dal 1957 al 1969, proprio il periodo di vita del camion vero. Questo straordinario "modellone" ha richiesto un mese di progettazione e un anno di lavoro per realizzare il prototipo esposto. Precisissimo e davvero fedele all'originale, è completo di accessori come il castello posteriore, la carrucola per far salire le auto e lo sterzo perfettamente funzionante.



Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987

TRASMETTIAMO EMOZIONI E PASSIONI DA 35 ANNI
OLTRE 100 VEICOLI SEMPRE DISPONIBILI SU WWW.CITYMOTORS.COMM.IT



Showroom City Motors - Attuale Sede di Pianezza (TO)

City Motors nasce nel 1987 a Torino affermandosi tra le Prime Aziende in Italia specializzata nel Commercio di Automobili d'Epoca, Sportive e da Collezione.

Lo Showroom di Corso Turati era situato nel Centro di Torino e disposto su 3 livelli con un'ampia gamma di autovetture, dalle classiche alle più moderne sportive.

Nel 1989 venne aperta per alcuni anni una nuova Esposizione nel cuore di Milano in Via Molino delle Armi.

Da quando la City Motors è nata ha sempre partecipato alle più importanti Mostre, Saloni e Manifestazioni in Italia ed all'Estero ed è stata una delle prime Aziende del Settore ad organizzare Aste all'interno della propria Sede coinvolgendo molti appassionati.

Nel 2000 la City Motors si trasferisce definitivamente in un affascinante Opificio anni '30 che produceva Bakelite di 10.000 mq. attorno ad un Ottocentesco Mulino immerso nel verde del Parco Fluviale della Dora alle porte di Torino.

L'attuale Esposizione offre una vasta gamma di Vetture dagli anni '30 agli anni '90, Vetture Classiche Italiane ed Estere da Collezione e Sportive con un Parco Auto di oltre 100 veicoli in vendita sempre disponibili e visibili presso la propria Sede. La City Motors è disponibile a valutare l'acquisto diretto di vetture od offrire ai Clienti servizio di Conto Vendita gratuito. Il nostro Showroom è sempre aperto dal Lunedì al Venerdì 9.00/13.00 - 14.30/18.30 ed il Sabato su appuntamento.



1987 - Showroom - Torino



1989 - Showroom - Milano



1987 - Showroom City Motors - Corso Turati - Torino

City Motors - Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987 - Via Maria Bricca 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia
Tel. (+39) 011.968.26.55 - Sito: www.citymotors.comm.it - E-mail: citymotors@comm.it

DIETRO LE QUINTE DI RÉTROMOBILE

INTERVISTA A FRANÇOIS MELCION, PATRON DELLA RASSEGNA FRANCESE, CHE HA CREATO INSIEME MARC NICOLOSI A METÀ DEGLI ANNI SETTANTA

di Laura Ferriccioli



François Melcion, parigino, classe 1952, una moglie italiana, Alessandra e una grandissima passione per le auto d'epoca, fin da bambino.



La sua prima auto storica François Melcion l'ha comprata a 15 anni e mezzo. Era una Citroën C4 del 1932 che è tuttora nella sua collezione, sezione "invendibili". Che le auto d'epoca sarebbero state il suo destino non lo sapeva ancora ma gli fu chiaro qualche anno dopo, quando decise di lasciare gli studi di scienze politiche e aprire una boutique di accessori per vetture d'antan. E così, anziché per il governo è diventato ambasciatore di Rétromobile, il prestigioso salone annuale all'ombra della Torre Eiffel che ha organizzato per quarant'anni e di cui oggi è consulente dopo essersi ritirato dal lavoro quattro anni fa.

Parigino, classe 1952, compie 70 anni questo mese e ricorda l'inizio a metà anni Settanta nella vecchia stazione di Place de la Bastille insieme al cofondatore Marc Nicolosi, scomparso nel 2019. Erano 4.000 m²: poi, in tre padiglioni, sono diventati gli attuali 75.000. Come sempre, anche quest'anno il Salone andrà in scena a febbraio, dal 2 al 6, con le sue proposte sensazionali.

Come è nata la sua passione per le auto storiche, le è stata trasmessa dalla famiglia?

"No, ma in un certo senso la mia famiglia in questo ha avuto un ruolo, dato che la Citroën C4 era stata comprata nuova dai vicini di casa dei miei nonni, nei pressi di Nantes. E così la vedevo sempre quando andavo d'estate da loro con i miei genitori, finché nel 1967 sono riuscito ad acquistarla con un mio amico inglese. Poi, finite le vacanze, lui è tornato in Inghilterra e ricordo che gli ho riscattato l'auto con una cifra minima: 300 franchi, più o meno 50 euro di oggi".

Sua moglie Alessandra è italiana. Qual è un'altra "italiana" che le ha dato il batticuore? Perché?

"L'Alfa Romeo 6C 1750 Zagato: un'auto straordinaria che ho avuto la possibilità di guidare e di possedere. L'ho davvero molto apprezzata".

E la francese che eleggerebbe "première dame" del secolo scorso, Citroën C4 a parte?

"Le Bugatti Type 35 e 37. Con un esemplare di quest'ultimo modello ho fatto tra l'altro un paio di volte la 1000 Miglia, guidandolo da Parigi fino a Brescia e ritorno. In pratica, una 1000 Miglia moltiplicata per due".

Quale periodo storico le piace di più?

"Dal 1924 al 1934. Soprattutto per l'ambiente delle corse, per il clima che si creava tra i piloti".

Fenomeno Restomod, anche elettrico. Cominceremo a trovarlo a Rétromobile?

"Sì, senza dubbio. Non rispecchia il mio gusto ma è inevitabile ormai la presenza di vetture storiche restaurate con parti moderne e anche con motore elettrico".

Qual è la sua opinione in merito?

"Per me personalmente senza rumore e odore di benzina un'auto d'epoca non è concepibile".

In Italia le Youngtimer stanno avendo la maggiore sulle anteguerra: com'è la situazione in Francia e che scenari prevede in futuro per le auto costruite entro gli anni Trenta?

"Ci saranno sempre amatori e persone che si interessano a questo segmento. Anche giovani, nonostante la maggioranza sia per le Youngtimer".

Una visione ottimistica, la sua. Forse per il fatto che in Francia avete avuto molti pionieri dell'automobile esiste una maggiore sensibilità nei confronti delle ere più remote?

"Le anteguerra qui non stanno scomparendo e in futuro andrà come ora per le vetture ante 1914, che hanno sempre degli amatori. È importante, però, che vi siano delle manifestazioni per questo tipo di auto. Da noi esiste il club Teuf Teuf, una realtà importante volta a promuovere e valorizzare le antiche. E di fatto ogni anno alla Londra-Brighton il 60-70% di partecipanti è francese".

Come si riesce a creare la più raffinata fiera d'auto d'epoca del mondo e a mantenerne l'alto livello per quarant'anni?

"Per me è sempre stata una passione. Sin dall'inizio, poi, io e il mio amico Marc Nicolosi abbiamo viaggiato con delle Bugatti in tutta Europa: quelle auto erano il nostro biglietto da visita. Eravamo di casa al Club Bugatti France, dove tra l'altro oggi si vedono molti giovani, perché i padri non esitano a passare il volante ai figli e alle figlie. Abbiamo creato una rete di contatti tra collezionisti e commercianti per far acquisire una credibilità al Salone e quindi farlo crescere. Anche gli espositori a Rétromobile sono di alto livello, e spesso fanno a gara per portare le vetture più straordinarie che hanno. Però in fiera c'è di tutto: dalle auto a 10.000 euro al manifesto, chiunque trova qualcosa di adatto ai propri gusti e alle proprie tasche. Io e il mio amico cofondatore di Rétromobile siamo anche andati da subito al concorso di eleganza di Pebble Beach, che frequento da trent'anni; in più di una occasione ho fatto parte della giuria, come anche di altri concorsi internazionali. In California ho avuto modo di entrare in contatto con i grandi collezionisti".



I bellissimi padiglioni della fiera di Porte de Versailles.



La prima edizione di Rétromobile nel 1976, alla vecchia stazione di Place de La Bastille.

d'Oltreoceano e visitare le loro collezioni, ed ecco che loro vengono sempre a Rétromobile perché mi conoscono, si fidano, sanno che tengo alla qualità. Così anche i visitatori possono vedere delle auto provenienti da collezioni private che altrimenti sarebbero inaccessibili. Far venire pezzi importanti da diverse parti del mondo, riunire per esempio 10-12 auto dei Marajà, vuol dire creare rassegne esclusive!".

In effetti, uno degli ingredienti peculiari di Rétromobile sono senza dubbio le sue mostre sempre molto ricercate ed esaurienti. La formula è nata perché la prima edizione del 1976 era legata al lancio dell'enciclopedia dell'automobile "Alpha Auto"?

"La mostra dedicata all'enciclopedia è del 1974, in realtà, ma era solo un'esposizione. Poi, nel 1975 non l'abbiamo riproposta e l'anno dopo è nata Rétromobile, che è anche diventata commerciale perché altrimenti solo come raccolta espositiva non avrebbe funzionato".

Crede che la cultura sia la carta vincente per il futuro, anche per trasmettere la passione delle auto d'epoca?

"Sì, assolutamente. Il patrimonio motoristico è molto importante e ogni fiera deve raccontare una storia".

Quali sono le chicche che troveremo tra un mese a Porte de Versailles?

"Ci saranno come sempre diverse rassegne, fra le quali anche animazioni all'esterno con veicoli militari ante 1914. Ma la mostra centrale dell'edizione di quest'anno sarà su Amedeo Gordini: riuniremo le sue auto dalla prima all'ultima".

Un altro italiano che ha lavorato in Francia come Ettore Bugatti.

"Esatto. Il suo garage era proprio davanti a Rétromobile, dove ora c'è l'hotel Mercure".

SALON
RETRO
MOBILE
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

02-06
FÉVRIER 2022

PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1,2,3

RETROMOBILE.FR
#RETROMOBILE

VENTE AUX
ENCHÈRES
ARTCURIAL
// Motorcars
04 FÉVRIER

COMEXPOSIUM

LE THEMA ALLA CORTE DEI BORBONE



Per il suo annuale raduno, quest'anno, il Lancia Thema Club Italia ha scelto la Reggia di Caserta e la provincia omonima quale quartier generale dell'evento, tenutosi il 25 e 26 settembre. Ben 30 gli equipaggi presenti, tutti a bordo dell'ammiraglia torinese degli anni '80 e primi '90, rappresentata da esemplari di I, II e III serie, con motori benzina e gasolio, aspirati e turbo, 4 e 6 cilindri, carrozzerie berlina e SW e dalla spettacolare versione 8.32 "Ferrari". Sabato giornata dedicata a Caserta, domenica visita al Vesuvio. Fra i premiati Mario Mazzeschi, Matteo Vincenzi, Silvano Carraro, Marco Scagnetti e Antonio Romano, per la fedeltà al club, la partecipazione agli eventi e l'originalità delle proprie vetture.

UNA TRIESTE-OPICINA HISTORIC PIÙ... INTIMA

Dopo un anno di interruzione, l'attesa rievocazione della gara Trieste-Opicina si è tenuta il 16 e 17 ottobre organizzata dal club triestino Venti All'Ora. La partenza è avvenuta da piazza Ponte Rosso, una parte della città più raccolta e non priva di fascino, essendo accanto al Canal Grande. I partecipanti hanno percorso il tracciato storico della gara in salita, per poi raggiungere il Carso: Prosecco, Samatorza, Prepotto, San Canzian d'Isonzo, Villa Vicentina e Aquileia. Pausa pranzo nella località gradese di Boscat, poi prove cronometrate e arrivo a Monfalcone per visitare l'interessante Museo della Cantieristica. Ripartenza, con seconda trince di prove, verso la gradevolissima Rupinpiccolo. Domenica una gradita novità: dopo la salita a San Giusto si è raggiunto l'ippodromo di Montebello, teatro di alcune prove di abilità. Giro nel Carso e pranzo finale presso l'Hotel Savoia Excelsior. Sul gradino più alto del podio Perani/Perani su VW Golf GTI, davanti a Mazzalupi/Mazzalupi su Alfa Romeo Spider e Tresoldi/Tresoldi su AR Giulietta Spider Veloce. 30 gli equipaggi iscritti, dei quali 9 provenienti dall'Austria, 1 dalla Slovenia e 1 dalla Germania. Tra le partecipanti, l'auto personale di Lelio Luttazzi, una bella Mercedes-Benz 220 S Cabriolet degli anni '50. L'interesse del pubblico è stato elevato dopo lo stop obbligato del 2020 e la Trieste Opicina Historic 2021 ha confermato di essere una manifestazione unica, potendo contare su un percorso che spaziava dalle verdi località del Carso sino alle zone di mare di Grado.

Bruno Libero Boracco



Le auto dei partecipanti parcheggiate a Rupingrande

LA MAGA CIRCE È TORNATA A PORTARE FORTUNA AL CLAS DI LATINA

Siamo all'inizio degli anni 90 quando anche in provincia di Latina comincia ad arrivare l'eco del motorismo storico... diversi appassionati possessori di veicoli storici iscritti nei sodalizi romani, il 10 febbraio 1992 decidono di incontrarsi in uno studio notarile per dare alla luce il CLAS - Circolo Latina Auto e moto Storiche. A sottoscrivere l'atto costitutivo sono Rodolfo Furlan, nominato primo presidente e tutt'ora Presidente Onorario, Paola Cecchini, Renato Salvato, Luigi Anastasia, Antonio Timodei, Giuliano Mencattini e Giuseppe Maggiore. Nel 1992 sarebbero arrivati anche i primi eventi che avrebbero poi creato un solco nel motorismo storico pontino, come la rievocazione della Coppa Città di Latina, gara di velocità in salita che si correva sulla via Ninfina fino a Bassiano.

Le dirigenze che si sono succedute hanno portato il club da assumere un ruolo di comprimario rispetto agli altri sodalizi via via costituiti nella provincia di Latina, fino quasi a cessare l'attività sociale. Nel 2016 nuova linfa è stata iniettata nel club facendolo letteralmente rinascere ad opera di soci quali Giorgio Onori, Luigi Ascenzi, Enrico D'Antrassi e Maurizio Cucciolla che hanno richiesto e ottenuto la federazione all'ASI.

Nel frattempo il rinato CLAS, ora con sede al Circeo, ha organizzato diversi eventi di spessore quali il British Spring Meeting riservato a vetture inglesi o l'evento del 2017 per i festeggiamenti dei 25 anni del club, che ha costituito la base per organizzare nel 2019 la 1ª edizione della Coppa Oro della Maga Circe. L'evento, ideato dal giornalista Michele Di Mauro e fortemente voluto dal dinamico presidente Giorgio Onori, si è tenuto nel settembre 2021 e ha

ripreso idealmente il filo interrotto dopo il fortunato debutto del 2019. La Coppa d'Oro della Maga Circe, premiata già dalla prima edizione col prestigioso Encomio ASI, rappresenta la manifestazione di punta del sodalizio.

Dopo le verifiche di rito svoltesi venerdì pomeriggio presso il Park Hotel di S. Felice Circeo, le vetture hanno raggiunto Sabaudia con lo spettacolare circuito cittadino e le prove di abilità. Dopodiché gli equipaggi hanno ammirato un sensazionale tramonto sulle dune di sabbia che lambiscono la strada lungomare, incorniciata dal mar Tirreno a ovest e dal lago di Paola ad Est. La serata si è conclusa nel centro di San Felice Circeo, sulla terrazza della Torre dei Templari, impreziosita da un suggestivo affaccio sulle due piazzette centrali del borgo storico. Nella mattinata di sabato, dopo altre prove di abilità, la carovana delle auto, aperta dalla Ferrari 250 GT SWB di Stefano Alberti, ha percorso la via Pontina e poi la via Appia per raggiungere Fondi e Itri, coi suggestivi castelli, per poi riaffacciarsi sul mare in direzione dell'incantevole borgo marinaro di Sperlonga. Poi rotta verso il Tempio di Giove Anxur, imponente architettura millenaria da cui si domina Terracina, tutta la Pianura Pontina, e dai cui piedi parte la celebre "Fettuccia di Terracina", strada resa celebre dalle imprese velocistiche di Piero Taruffi e della sua Bisiluro ma anche dai racconti dello smargiasso Pietro Cortona, il personaggio interpretato da Vittorio Gasman ne "Il Sorpasso" di Dino Risi. Gran finale domenica mattina con la spettacolare cronoscalata del Monte Circeo prima delle immancabili premiazioni, che hanno sancito per la seconda volta consecutiva la vittoria del bravo Silvio Trombetta, navigato dalla figlia Giorgia su VW Maggiolino Cabriolet del 1957.





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.

DOMENICA STELLATA CON LE MATRA

Il gruppo Matra Italia, sezione autonoma di marca Matra all'interno del Club scuderia San Martino di San Martino in Rio (RE), ha organizzato, dopo una stagione priva di raduni, il ritrovo annuale oramai divenuto un classico tra gli appassionati del marchio francese. Scenario è stata la "terra del culatello" e il ristorante stellato dello chef Spigaroli Antica Corte Pallavicina di Polesine (RE). Domenica 7 novembre le vetture del marchio Francese si sono trovate a Sissa, con visita alla storica rocca e poi tutti al volante per raggiungere la meta prefissata, sulle rive del Po. Fra i modelli partecipanti dodici esemplari dell'intera produzione Matra e una ventina di altri marchi. Per info sulle future attività del Gruppo Matra, sito www.matraitalia.eu oppure alla pagina FB Matra Italia.



MONTALCINO HERITAGE, FRA SAPORI ED ELEGANZA

Il club Legend Colli Senesi ha messo a segno un altro successo, per la 2ª edizione della sua Montalcino Heritage 2021, l'evento che sposa l'anima del raduno culturale fra le bellezze storiche, paesaggistiche e culinarie della zona, col Concorso di Eleganza. Il sabato gli equipaggi hanno seguito un itinerario che si è dipanato fra la collezione "Deltamania" di Nicolò Fedolfi e la scoperta delle eccellenze dell'Associazione Tartufai del Senese di S. Giovanni d'Asso, presso le Crete. La domenica spazio all'Abbazia di Sant'Antimo, tesoro romanico del 350 d.C. Vittoria tra le "Anteguerra" della Ford A Spider, per il periodo "Dolce Vita" della Jaguar E-Type. Tra le Youngtimer la Porsche 911 Speedster, tra le Sportive la Ferrari Testarossa, tra le moto la Norton 16H Sidecar. Oltre 400 i voti espressi dalla giuria popolare che ha premiato la Fiat 500 Spider Vignale.



A TERAMO L'ASI IMPEGNATA PER LE CELEBRAZIONI DELL'IMPRESA DI FIUME



In occasione della mostra "D'Annunzio a Fiume" (8-23 ottobre 2021), allestita a Teramo dalla Fondazione Bruno Ballone, che ha compreso una serie di eventi culturali per commemorare il centenario dell'impresa di Fiume (1921-2021), ASI è stata interessata per esporre per tutto il periodo della mostra, esemplari di moto centenarie partecipanti alla Grande Guerra. Da segnalare gli esemplari inviati dal CMEF di Firenze: una Harley Davidson modello F del 1918 e due Triumph H del 1915 e 1917. Nella giornata del 17 ottobre, la mostra in corso S. Giorgio, di auto d'epoca coeve con il periodo dannunziano (1909-1937), di soci di club marchigiani e abruzzesi. Fra le altre, Maxwell del 1909 (nell'immagine), Fiat 501, 502, 503, 509, Ardita, Balilla, Topolino, Ford A e T, Alfa Romeo 1750, Morris Cowley, Buick 540 Special, oltre a due rarissime moto Ancora del 1927. Il presidente della Commissione Veicoli Utilitari di ASI Alfonso di Fonzo ha



Mazzone con Manneschi e Sadini.

portato, un Fiat 618 del 1936 dalla sua collezione e l'OM Tigrotto 35N del 1957 di Nicola Civitarese. All'evento ha preso parte anche il presidente Scuro, che ha relazionato a una tavola rotonda con le autorità curata dal presidente della Commissione Cultura Luca Manneschi e dal Col. Luciano Sadini (temi: "Dalla Grande Guerra nasce il motorismo moderno" e "Gabriele d'Annunzio Aviatore") e moderata dal giornalista sportivo Gianfranco Mazzone.

LUNA CRESCENTE PER L'ANTICO PISTONE

Domenica 17 ottobre si è tenuta la 19ª edizione della Ronde della Luna, tradizionale appuntamento regolaristico autunnale del Circolo dell'Antico Pistone, sodalizio nisseno prossimo al suo trentennale. La Ronde intitolata all'astro che illumina la notte ha quest'anno voluto omaggiare la valle dell'Himera meridionale, oggi fiume Salso, a cavallo dei territori di Caltanissetta ed Enna, raggiungendo il centro sicano di Pietraperzia. Gli equipaggi, a bordo, fra le altre, di Triumph TR4, Austin Healey, Alfa Romeo Giulia GT, Lancia Fulvia HF, Fiat 1100 siluro-corsa si sono sfidati sulle strade dell'antico Giro di Sicilia. Vittoria del prof. Alberto Catalano con la signora Anna su Autobianchi A112. Appuntamento a maggio per la 23ª Ronda delle Zolfare.





Un momento dell'evento RealAlfa 2019, svoltosi ad Arese.

ASSEMBLEA REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

NEL 2022 SI FESTEGGERANNO I 60 ANNI

SI È SVOLTA IN PRESENZA SABATO 11 DICEMBRE L'ASSEMBLEA 2021 DEI SOCI RIAR, CHE SI SONO RIUNITI AL MUSEO ALFA ROMEO DI ARESE PER LA PRIMA VOLTA DOPO IL RINNOVAMENTO DEL CONSIGLIO E L'ELEZIONE DEL PRESIDENTE, AVVENUTI IN REMOTO NEL MAGGIO 2021.



Il presidente del RIAR,
Sandro Fontecedro.



Alberto Scuro con Sandro Fontecedro.

Il nuovo presidente, Sandro Fontecedro ha illustrato le attività del Registro nel 2021 e annunciato gli eventi del 2022, che è un anno importante per il RIAR perché il club ufficiale della Casa del Biscione compirà 60 anni dalla fondazione. Il programma, presentato dal Presidente e dai Consiglieri Daniele Santarelli ed Ermanno Keller, è particolarmente ricco: l'evento principale sarà la seconda edizione di "RealAlfa", il Concorso di Conservazione e Restauro che si terrà il 5 giugno presso il Museo di Arese. Il Consigliere responsabile della Comunicazione Maurizio Farinella ha illustrato le iniziative di quest'anno: il sito web www.riar.it completamente rinnovato a novembre, la più massiccia presenza sui canali social Instagram e Facebook, il lancio del canale YouTube.

Tra gli ospiti dell'assemblea RIAR anche il Presidente dell'ASI Alberto Scuro che ha sottolineato l'importanza di avere una visione e un obiettivo comune nella difesa del motorismo storico: "Il percorso che dobbiamo fare è un percorso di tutela del motorismo storico che dobbiamo fare insieme. Insieme per crescere è il titolo della mia lettera sull'ultimo numero de La Manovella, ma è anche un'esortazione a lavorare insieme, senza divisioni. Le battaglie non servono assolutamente a nulla e ancora di più una battaglia interna è dannosa al movimento. Si può trovare una strada comune noi dell'ASI non abbiamo nessun pregiudizio a percorrerla con gli altri protagonisti e in particolar modo con gli altri enti certificatori come il RIAR".

Il presidente Fontecedro ha replicato di essere pronto a fare fronte comune e condividere gli obiettivi a difesa del motorismo storico in un periodo non facile, visto l'annuncio della fine dei motori endotermici nel 2035. "Occorre parlare con una sola voce al mondo esterno per continuare a vivere con serenità la nostra passione".

13^a SIBILLINI E DINTORNI RIPARTITI PIOGGIA DOPO TERREMOTO E COVID



DI GRAN PREGIO E FASCINO LE 46 VETTURE AMMESSE ALLA PROVA DELLA SCUDERIA MARCHE.

di Mario Da Costa - foto G.Saluzzi e Da Costa



La Buick 10 Model Absent di Mario Ghirardo Romero del 1909, era la più anziana partecipante.

Le ultime due edizioni, prima della sosta forzata imposta dal covid, avevano fatto i conti con le scosse di terremoto; quella della ripartenza di quest'anno grazie all'impegno e all'abnegazione di Massimo Serra e dei vertici della Scuderia Marche Club Motori Storici, l'attuale presidente Fausto Tronelli ed il predecessore Adalberto Beribè, ha dovuto confrontarsi con la pioggia che ha impedito la rievocazione storica del circuito della Vittoria e ha rischiato di fare annullare il tradizionale spettacolo musicale finale nell'incantevole e spettacolare arena dello Sferisterio. Fortunatamente il maltempo ha avuto pietà degli sforzi organizzativi e partecipanti e il folto pubblico maceratese hanno potuto assistere ad uno degli spettacoli di maggior pregio artistico visti in tutte le precedenti edizioni.

Tradizione voleva che a un mese dalla conclusione della manifestazione Massimo Serra e tutto lo staff della Scuderia Marche si mettessero al lavoro per programmare quella dell'anno successivo. Quest'anno solo a metà maggio si è potuto iniziare a lavorare sperando che il covid fosse sempre tenuto sotto controllo, ma alla resa dei conti tutto è stato predisposto con la consueta affidabilità e precisione. I partecipanti, molti dei quali sempre presenti o quasi, alla maggioranza delle 13 edizioni hanno subito risposto al richiamo tanto che il carnet delle 46 vetture ammesse vedeva ben nove vetture che avevano visto la luce fra il 1910 ed il 1917, sette fra il 1923 ed il 1929, quindici fra il 1931 ed il 1938, cinque fra il 1941 ed il 1950, sette fra il 1951 ed il 1965, più una fantastica e sempre fascinosa signorina classe 1976, la mitica Stratos.

L'attenzione degli appassionati è stata richiamata dalle più anziane delle partecipanti la Buick 10 Model Absent di Mario Ghirardo Romero, e la Wolseley modello Siddeley-Limousine del grande appassionato torinese Franco Boero. Altri gioielli arrivati dal Piemonte la Fiat Zero Torpedo di Beppe Vallero e la Dodge Torpedo di Mario Garbolino. L'attuale presidente della Scuderia Marche Fausto Tronelli ha partecipato con una Peugeot 203 berlina mentre il predecessore Adalberto Beribè era al volante di una Fiat Berlinetta 1000 Miglia.

Anche quest'anno come tradizione la manifestazione turistica, tornata dopo alcuni anni a fare base all'Hotel Recina di Vallecascia di Montecassiano, a pochi chilometri da Macerata, ha tenuto fede alla tradizione facendo conoscere ed ammirare ai partecipanti luoghi caratteristici dei Sibillini. Così il primo giorno si è potuta conoscere la zona di Seravalle di Chienti che è stata teatro di vicende umane fin dal Paleolitico. Altra tappa importante quella che ha portato la manifestazione sino al Villaggio Lions di Corgneto creato in pochi giorni dal club per ospitare chi aveva dovuto lasciare le proprie abitazioni in occasione del primo terremoto e ora ripristinato e pronto ad essere ingrandito per ospitare, in caso di nuove anche se non certo auspicabili calamità naturali.

La manifestazione quest'anno, oltre alla consueta partecipazione del Comune di Macerata con il sindaco Sandro Porcaroli, ha potuto contare sull'impegno di Rosa Piermattei, sindaco di San Severino Marche che dopo aver fatto



Serravalle di Chienti, sotto l'arco della Scuderia Marche, la Buick D 44 Six Roadster del 1916 di Massimo Benedetti segue la Dodge Torpedo del 1916 di Mario Garbolino.

ammirare i gioielli di San Severino ha ospitato a pranzo i partecipanti con cibi tradizionali del posto. Come la Chiesa di San Domenico ed il convento dei domenicani, la pinacoteca civica "Padre Tacchi Venturi". Altro luogo molto interessante Montelupone, uno dei borghi più belli d'Italia e Bandiera Arancione con l'ottocentesco palazzo comunale, dove

si è giunti dopo avere ammirato l'Abbazia benedettina di San Firmano. Gran Finale allo Sferisterio con l'applauditissimo spettacolo ed appuntamento alla prossima edizione anche se Massimo Serra oltre ai tradizionali Sibillini e dintorni sta già studiando un raduno internazionale con l'egida del Lions che porti gli equipaggi dalle Marche sino in Grecia nell'arco di una settimana.



Le auto presso il Villaggio Lions di Corgneto creato in pochi giorni dal club per ospitare chi aveva dovuto lasciare le proprie abitazioni in occasione del primo terremoto.



La sindaca di San Severino Rosa Piermattei riceve da Fausto Tronelli, presidente della Scuderia Marche, uno dei suoi famosi disegni.



I partecipanti a San Severino Marche.

INDICE PER ARGOMENTO

DEGLI ARTICOLI PUBBLICATI SU LA MANOVELLA NEL 2021

AUTOMOBILI		COMPETIZIONI		MOTOCICLETTE		PERSONAGGI	
MERCEDES-BENZ W111-W112 "CODINE"	gennaio	OPEL ASCONA RALLY	gennaio	MOTOBI SPRING LASTING	gennaio	RAFFAELE "LELE" PINTO	gennaio
DE TOMASO MANGUSTA	febbraio	PORSCHE 356 B 2000 GS CARRERA	gennaio	MOTO GUZZI MODELLI BICILINDRICI	gennaio	BRUNO RUFFO	gennaio
NASH-HEALEY	febbraio	SCUDERIE DELLA FERRAR	gennaio	LAMBRETTA LUI	febbraio	PIERO DUSIO - 1° puntata	febbraio
JAGUAR C-TYPE	marzo	FIAT ABARTH #SE027	marzo	LITO	febbraio	PIERO DUSIO - 2° puntata	marzo
ALFA ROMEO ALFETTA&GIULIETTA TURBODELTA	marzo	TREFEO A112 ABARTH	aprile	MOTOLAMBRETTA 250	marzo	PIERO DUSIO - 3° puntata	aprile
AUDI QUATTRO/SPORT QUATTRO STRADALI	marzo	LE FIAT DA GP - 1° puntata	agosto	YAMAHA XS650	marzo	PIERO DUSIO - 4° puntata	maggio
AUTOBIANCHI A112 ABARTH	aprile	LE FIAT DA GP - 2° puntata	settembre	FANTIC CABALLERO	aprile	PIERO DUSIO - 5° puntata	giugno
CITROËN ZX	aprile	LE FIAT DA GP - 3° puntata	ottobre	DUCATI SCRAMBLER	maggio	CESARE FIORIO	febbraio
TOYOTA 2000 GT	aprile	LE FIAT DA GP - 4° puntata	novembre	HONDA CB400F SS	giugno	SANDRO MUNARI	febbraio
MASERATI 3500 GT TOURING	aprile	PORSCHE 550 SPYDER	agosto	BIANCHI BIANCHINA 125	giugno	GILBERTO COLOMBO (GILCO)	febbraio
PEUGEOT 203	maggio	TECNICA & DESIGN		SIMONINI	luglio	EMANUELE PIRRO	marzo
FERRARI 456 GT	maggio	PEUGEOT TYPE 14:	gennaio	BULTACO MATADOR	luglio	GIACOMO PUCCINI	marzo
FIAT 130 COUPE	maggio	COME SI GUIDAVA 120 ANNI FA	gennaio	VESPA (75 anni)	agosto	GIORGETTO GIUGIARO	aprile
FIAT 127 & 127 SPORT	giugno	VAPORE: GLI STEAMERS AMERICANI	febbraio	BIANCHI FALCO	agosto	MARISA ZAMBRINI	aprile
FIAT 850 VIGNALE	giugno	GIORGIO MELINDI	luglio	BMW GS "DUE VALVOLE"	settembre	MARIO ANDRETTI	aprile
BMW SERIE 8 E31	giugno	L'AUTO GRANTURISMO	dicembre	MONTESA COTA 123	settembre	FAUSTO GRESINI	aprile
MERCEDES-BENZ CLASSE E W124 (oggi come ieri)	giugno	SECONDO FELICE BIANCHI ANDERLONI	dicembre	MOTO GUZZI P175	novembre	HANNU MIKKOLA	aprile
JEEP (80 anni)	luglio	EVENTI		NAUTICA		GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI	aprile
CITROËN SM	luglio	CIRCUITO STORICO SANTA MARINELLA	gennaio	RACER IBIS	luglio	JOEL ROBERT	aprile
MERCEDES-BENZ SL R107	luglio	CONCORSO DI ELEGANZA GOLF CLUB ACQUASANTA	gennaio	ROSSI DI MONTELEA	ottobre	LUALDO GABARDI	aprile
DE DION-BOUTON MODEL G (60 anni La Manovella)	luglio	ASDEC A VILLA D'ESTE	gennaio	MEZZI AGRICOLI		ODOARDO "DINO" GOVONI	aprile
ROVER P5&P6	luglio	GIRO DELLE ABBAZIE	gennaio	SAME 450 V	febbraio	NUCCIO BERTONE - 1° puntata	maggio
LANCIA DELTA INTEGRALE EVOLUZIONE I-II-SPECIALI	agosto	ETNASPRINT	gennaio	FIAT 80 R	marzo	TONINO TOGNANA	maggio
ALFA ROMEO GIULIA (oggi come ieri)	agosto	TROFEO PRIMAVERA	luglio	MASSEY FERGUSON TEH20	aprile	CARLO GIORGIO	maggio
FIAT RITMO TC	settembre	CONCORSO DI ELEGANZA CITTÀ DI VARAZZE	luglio	LANDINI L25&L35	luglio	EDDIE IRVINE	giugno
OPEL MANTA	settembre	MOTOR VALLEY FEST	agosto	SAME ARIETE	dicembre	GIOTTO BIZZARRINI	giugno
STUDEBAKER CHAMPION III SERIE	settembre	FIAT 500 WORLD WIDE MEETING	agosto	MEZZI FERROVIARI		NINO BALESTRA (60 anni La Manovella)	giugno
LANCIA LAMBDA	ottobre	1000 MIGLIA	agosto	LE AUTOMOTRICI BUGATTI	febbraio	EMILIO GILLETTI	giugno
ALFA ROMEO 75 SERIE SPECIALI	ottobre	30 ANNI HISTORIC CLUB SCHIO	agosto	AERONAUTICA		DAMON HILL	luglio
JAGUAR E-TYPE	novembre	ASI NAUTIC E AIR SHOW (eventi ASI)	agosto	SIAI MARCHETTI S55	febbraio	CARLOS REUTEMANN	agosto
LAMBORGHINI COUNTACH	dicembre	CONCORSO DI ELEGANZA POLTU QUATU	settembre	STORIA DEL DIRIGIBILE ITALIANO	maggio	AMILCARE BALLESTRIERI	agosto
BALLOT 3/8 LC	dicembre	CONCORSO DI ELEGANZA SAN PELLEGRINO TERME	settembre	CAPRONI CA100 IDRO&TERRESTRE	dicembre	GIULIA MOSELLI	agosto
GAZ M-21 VOLGA	dicembre	PROVA DI RESISTENZA AUTO ANTE 1905	settembre	ATTUALITÀ		TIBERIO GRACCO DE LAY	agosto
MEZZI RICREATIVI/COMMERCIALI		CRUISIN' RODEO	settembre	LA COLLEZIONE ASI-BERTONE IN MOSTRA IN RUSSIA	gennaio	RICCARDO PATRESE	ottobre
STEYR-PUCH HAFLINGER & PINZGAUER	gennaio	DONNA AL VOLANTE	settembre	LA NASCITA DI STELLANTIS	febbraio	MICHELE MARCHIANO (60 anni La Manovella)	ottobre
VOLKSWAGEN LT	marzo	ASI GIOVANI IN TOUR (eventi ASI)	ottobre	LA BEFANA DEL VIGILE	febbraio	MICHÈLE MOUTON & FABRIZIA PONS	ottobre
EVENTI-CIRCUITO TRICOLORE		ASIMILISHOW (eventi ASI)	ottobre	IL RITORNO DELLA F1	marzo	GIORDANO CASARINI	ottobre
GIRO DI SICILIA	giugno	60 ANNI CVAE BASSANO DEL GRAPPA	ottobre	FENOMENO CONTINUATION	marzo	GIOVANNI MICHELOTTI	novembre
COPPA DELLA PERUGINA	agosto	CIRCUITO DEL PICENO	ottobre	LA COLLEZIONE ASI-MORBIDELLI AL MUSEO BENELLI DI PESARO	maggio	NINO VACCARELLA	novembre
LA LEGGENDA DI BASSANO	agosto	WEEKEND CON LE VECCHIE SIGNORE	ottobre	RESTAURATA VILLA REY	maggio	VALERIO MORETTI (60 anni La Manovella)	novembre
CIRCUITO DI AVEZZANO	settembre	DEFILE' DI LEGNANO	ottobre	MOSTRA PERMANENTE MICROMOTORI VILLA REY	maggio	PHILL HILL	dicembre
PALIO DEL GOLFO	ottobre	COPPA GENTLEMAN	ottobre	AD ALESSANDRIA UNA SCULTURA A PIETRO BORDINO	maggio	MIKE HAILWOOD	dicembre
CIRCUITO DI CHIANTI E POTENZA	ottobre	CONCORSO DI ELEGANZA VILLA D'ESTE	novembre	L'ASI AD ARCHIVISSIMA 2021	giugno	RENÉ ARNOUX	dicembre
SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA	novembre	100 GUZZI PER 100 ANNI	novembre	NASCE L'INTERGRUPPO PARLAMENTARE PER I VEICOLI STORICI	luglio	MODELLISMO	
VERNASCA SILVER FLAG	novembre	100° CIRCUITO INTERNAZIONE BRESCIA-MONTICHIARI	novembre	ALL'ASI UN SEGGIO NEL PARLAMENTINO DEGLI STATI GENERALI DEL PATRIMONIO ITALIANO	ottobre	BROOKLIN MODELS	febbraio
GIRO DI SICILIA MOTOCICLISTICO	dicembre	VALLI E NEBBIE	novembre	GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA	novembre	FIAT 127	luglio
EVENTI-TROFEO GIOVANI		MILANO AUTOCLASSICA	novembre	PREMIO BEST IN CLASSIC PER LA LIBRERIA ASI	novembre	STORIE	
GIOVANI SULLE STRADE DELLA TOSCANA	luglio	CONCORSO DI ELEGANZA YOUNGTIMER BARDOLINO	novembre	ASI ALL'ASSEMBLEA ANCI	dicembre	COLLEZIONE GENESIO BEVILACQUA	gennaio
GIOVANI ETRUSCHI	settembre	PITTURAUTO	novembre	UIGA E PREMIO AUTO EUROPA 2022 A VILLA REY	dicembre	ELISABETTA COZZI E IL SUO MUSEO	febbraio
GIOVA...MI	ottobre	MOTODOLOMOTICA	novembre			AMERICAN GREAT AUTOMOBILES	marzo
COPPA CIAK TAORMINA	ottobre	SULLE RIVE DELL'ALTO JONIO	novembre			COLLEZIONE BMW TULLO PEZZO	aprile
GIOVANI AL VOLANTE	novembre	AUTO D'EPOCA PADOVA	dicembre			TUTTI I VINCITORI DEI GP ITALIANI	settembre
		DOLOMITI IRA-CLASSIC	dicembre			FORNASARI	settembre
		RAID DELL'ETNA	dicembre			COMMORETTI	ottobre
		SULLE STRADE DI DORINO	dicembre			SCUDERIA FRANCO	ottobre
		TROFEO MILANO	dicembre			ALESSIO BARBARO	ottobre
						DUE GIOVANI TUTTA ITALIA IN CIAO	ottobre
						UNA MOSTRA A MANTOVA PER I 100 ANNI DI MOTO GUZZI	dicembre
						COLLEZIONE RISI	dicembre
						60 ANNI LA MANOVELLA	giugno

BENEFICIENZA IN GIACCA BLU

Un libro è sempre una buona idea, soprattutto se l'intero ricavato dalla sua vendita va totalmente in beneficenza, in questo caso all'associazione Onlus Hemove operativa presso l'Ospedale Civile di Venezia e in prima linea nella lotta alle malattie reumatiche. Ma un bel libro deve anche raccontare una bella storia e anche in questo caso i lettori non saranno affatto delusi, perché "Il Pilota in Giacca Blu", narra il felice connubio sportivo tra la celebre Scuderia San Marco e il gentlemen driver, poco noto ma proprio per questo meritevole di essere scoperto, Luciano Pasotto. Il libro, scritto dallo stesso Pasotto e da Leonardo Mello che l'ha intervistato, è una finestra aperta su un irripetibile momento storico del motorismo sportivo, quello che va dagli anni '60 a metà dei '70. "White", questo il suo pseudonimo in seno alla San Marco, quel momento l'ha vissuto intensamente, al volante della sua Ferrari 275 GTB ma anche di Abarth 1000 Sport (con la quale ne ha fatte davvero di tutti i colori!), Lancia Appia Zagato, Jaguar. Una entusiasmante vicenda umana e sportiva culminata nel 1970 con un Campionato Italiano di Velocità per vetture Sport. Il libro, oltre a tante bellissime immagini dell'epoca, è corredato di un CD con il filmato di una gara in salita del tempo, per fare un vero e proprio tuffo in un passato glorioso.



"Il Pilota in giacca blu" di Luciano "White" Pasotto, a cura di Leonardo Mello, testo in italiano, foto b/n, 170 pagine, contributo minimo 20,00 € (spedizione gratuita) da versare all'IBAN IT9250306909606100000143832 intestato a Hemove Onlus - per tutte le informazioni sull'associazione si può chiamare il 392 3881313 o scrivere a segreteria@hemove.org

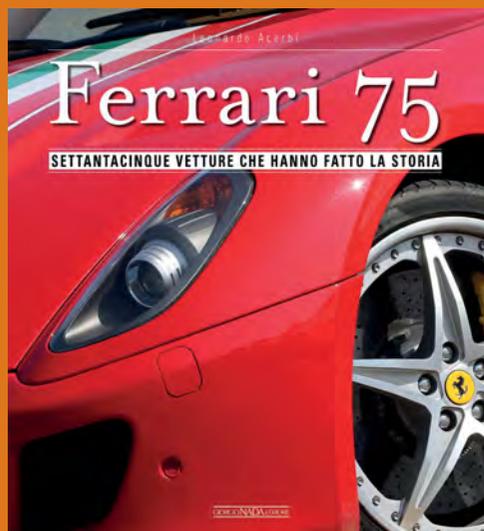
LA DELTA S4 PER MODELLISTI

Non può davvero mancare nella libreria di un appassionato questo libro che sviscera in ogni più piccolo dettaglio tutto lo sviluppo della Delta S4 Gruppo B, la vettura che fa sognare ancora oggi schiere di fan rallistici. L'ennesima fatica di Vittorio Roberti, uno dei tecnici che hanno lavorato al progetto S4, e Alessandro Cordasco è un prezioso volume dove tutto è molto concentrato, quasi fosse una dispensa destinata ai modellisti. E infatti il committente è proprio un produttore di kit di montaggio, la Beemax di Macao che ha già commercializzato due versioni in scala 1/24 della vettura (Martini Toivonen-Cresto Montecarlo e Totip Cerrato-Cerri Sanremo '86) e ha annunciato che ne realizzerà altre. Completato dai testi e dalle foto dell'ingegnere Sergio Limone e da una testimonianza di Claudio Lombardi, responsabile del motore della S4 Gruppo B, questo libro rappresenta il degno completamento all'opera prima di Vittorio Roberti e Luca

Gastaldi sulla Delta S4 uscito nel 2015. Tirato in 300 copie numerate c'è poi uno specialissimo cofanetto contenente il libro e 19 disegni di Camillo Cordasco, ma è andato sold out in pochi giorni ed è già da tempo oggetto di... caccia spietata.



"Lancia Delta S4 Corsa in Detail" di Vittorio Roberti e Alessandro Cordasco, RC Books, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 112 pagine, 35,00 €



LA FERRARI IN 75 GIOIELLI

75. Tanti sono gli anni di durata dell'intensissima, avvincente, mirabolante storia della Ferrari, la più famosa delle case automobilistiche al mondo. Per festeggiare al meglio questa ricorrenza, Leonardo Acerbi, che cura i volumi sulla Casa del Cavallino per Nada da lungo tempo, ha quindi deciso di studiare, per la sua ultima opera, una linea editoriale insolita e singolare, ossia individuare e descrivere in maniera approfondita e puntuale 75 modelli usciti dalla fabbrica di Maranello, scelti fra i più iconici, importanti tecnicamente o storicamente, interessanti, inusuali o, perché no, meno noti rispetto ad altri. Si comincia dalle origini con i modelli che hanno permesso alla Ferrari, sia di muovere i primi passi, sia, allo stesso tempo, di imporsi subito nelle competizioni: ecco quindi 125, 166 MM, 195, 340 America, 212, 225 S, 250 MM, 500 Mondial e TR, 340 e 375 MM. Si passa poi alle berlinette di fascino che hanno tramutato quella fama di vetture veloci, sportive e vincenti, nella produzione in serie: 250 Europa e GT, 410 Superamerica e Superfast, 250 California, 250 SWB 275, 330 GT 2+2, 500. È poi il turno delle indimenticabili a motore posteriore, che tanto poco piacevano al Drake ma che tanto tanto furono premiate dal mercato: le Dino, le BB, 208 e 308, Mondial, 288 GTO, Testarossa, F40 e fino ai giorni nostri con F355, F50, Enzo, LaFerrari, SF90 Stradale. A chiudere idealmente questa carrellata trionfale ci sono le indimenticabili 12 cilindri con motore anteriore, a partire dalla Daytona per arrivare alle 456, 550 Maranello, 599 Fiorano, FF, GTC4 Lusso, 812 Superfast. Poi alcuni modelli da competizione indimenticabili: la 250 Testa Rossa del 1957, la 330 P4 del 1967 della eterna battaglia con Ford alla 24 Ore di Le Mans, la 312 PB del 1971 che fu di Merzario, Munari, Ickx, Regazzoni, la 312 T, il capolavoro di Forghieri con il quale Lauda vinse il Titolo nel 1975 infine le F1 126 C2 di Villeneuve e la F1 2000 di Schumacher, che riportò il titolo a Maranello dopo 21 anni. Alle storie viene dato risalto soprattutto attraverso le immagini, dell'epoca tratte da eventi, cartelle stampa, presentazioni e gare, e di oggi fatte agli esemplari conservati dai collezionisti.

"Ferrari 75. Settantacinque vetture che hanno fatto la storia" di Leonardo Acerbi, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 312 pagine, 49,00 €



€ 24



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



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



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



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



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

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

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

Ricami 3D frontali



€ 72

OCCHIALI DA SOLE

Protezione da raggi - UV EN ISO 12312-1



SNEAKER SL-17 € 99

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



Saremo presenti con le **ULTIME NOVITÀ** presso lo stand **ASI** durante la fiera **AMR AUTOMOTORETRÒ A TORINO dal 10 al 13 FEBBRAIO**

Collezione Ufficiale Asi - Autunno - Inverno



NOVITÀ

€ 38

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

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

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~~ € 35

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

BERRETTO POMPON

50% lana 50% acrilico con rivestimento in pile.

NOVITÀ



€ 89

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

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



NOVITÀ

MOD. GP € 110

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

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



NOVITÀ

€ 185

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

OROLOGI "SOLO TEMPO"



NOVITÀ

UNISEX MOD. COLORS € 68

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



€ 95

€ 85

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.



€ 180

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



MODELLO BADGE € 12

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



MODELLO SPORT € 8

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



MODELLO SILVER € 8

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



MODELLO 3D € 8

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



CAPPELLINI DA BASEBALL € 12

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
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)



TUTA DA PILOTA € 90

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



TELO COPRIKART € 72

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



€ 68 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

Casco Jet con calotta in ATM e frontino antiscuro, 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/ € 78

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 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

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 / 35

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

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

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

€ 4



€ 4

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

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

€ 14



COVER PER SMARTPHONE € 19

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

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

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.

€ 20

BORRACCIA IN ACCIAIO INOX

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 01/2022

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

1. ACCESSORI

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

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

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

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiuto@autoricambisassi.com. Disponibilità di specchietti, paraurti, scritte, capote, coppe ruote, mascherine, volanti, ecc.

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606. Ampia disponibilità di vari articoli tra i quali cuffie cambio, copri batteria e altri articoli in gomma.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com - www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copriauto per Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati Mercedes, Jaguar e d'epoca. Disponibili in 10 colori. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Tutti i ricambi

originali, nuovi e usati, qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi, disponibilità ricambi anche per marche prestigiose europee.

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

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi per Fiat500/600/850/124/125/126/127/128/A112/ Alfa Romeo/Lancia/Autobianchi, ecc. di meccanica, elettricità, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

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

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

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

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



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 per le aperture straordinarie del Museo Vespa / Collezione Mauro Pascoli.



Nuovo Orario

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

MAGNETISTA PER HOBBY
CONSULENZA TECNICA GRATUITA



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

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	AUTOBIANCHI AT12
FIAT TOPOLINO	FERRARI 250
FIAT 600-750	MINI 3 CILINDRI-COOPER
FIAT 1100	MINI 90-A TAMBURI
FIAT 126-127	ALFA ROMEO GIULIETTA

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





**Tecnologie
Meccaniche s.r.l.**

*Motori & Componenti
Ricambi D'Epoca*



VENDIAMO LAMBRETTA INNOCENTI 125 CILINDRATA 123
ANNO 1953



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

3. AMMORTIZZATORI

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, costruzione e revisione di tutti i tipi di sospensione: autovetture, motocicli, 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, volantini Nardi d'epoca, trofei, programmi di gare, oggettistica e automobilia rara.

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

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

5. ASSICURAZIONI

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

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

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

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

completi e di nostra produzione, cammes da ripresa e da salita, coppe dell'olio maggiorate - pompe acqua. **Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 80 69020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscalì.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 - morolli-rebecca36@gmail.com. Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico di qualunque vettura d'epoca anni '40 -'70; disponibilità ricambi particolari per 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. Automobili 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. Svariatì tipi e marche, modelli particolari per Porsche, Aurelia e Appia. Disponibilità modelli a valvole e a 6 volt, tutte funzionanti.

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.

DISTRIBUTORE AUTORIZZATO PER L'ITALIA TURBO

...DOPO!

DAI NUOVA VITA AL TURBO DELLA TUA AUTO D'EPOCA!

PRIMA...

SPECIALISTI NELLA REVISIONE E POTENZIAMENTO DEI TURBOCOMPRESSORI DELLE AUTO STORICHE

SAITO

+39 071 715693
info@saito.it
www.saito.it
shop.saito.it

elvezio esposito
Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO

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

www.elvezio.com
info@elvezio.com

Produzione Artigianale Italiana
Interni Fiat TOPOLINO

TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI A 400 EURO + IVA

SAREMO PRESENTI A:
18-19-20 Febbraio 2022 - NOVEGRO

Felice Anno Nuovo

MADE IN ITALY

NPM Citroën 2CV Service S.R.L.

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...

NOVEGRO - MI - Mostra Scambio 18-19-20 Febbraio

NUOVI ARTICOLI PER RESTAURARE E PERSONALIZZARE

VOLANTI, LAMIERATI, ACCESSORI...

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

Autotappezzeria 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.

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.

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, viola, 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. Si effettua spedizione in tutta Italia.

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

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.

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069 020 - www.autofficinatesa.it / officina.tesa@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.

13. CERCHI E RUOTE

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

Ampia disponibilità di cerchi e ruote per auto nazionali ed estere dal 1930 al 1980.

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

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

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Cerchi Tubeless in alluminio per tutti i modelli Lambretta - per la Vostra sicurezza.

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

Automobilja 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@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.

Auto d'epoca Cacciani

Restauri da batter le mani

RESTAURO PROFESSIONALE
 CURA DEL PARTICOLARE
 FINO AL RAGGIUNGIMENTO
 DELLA PERFEZIONE

CUPRAMONTANA (AN)
 Tel. 0731 789153
www.restauroautodepoca.it
www.restoringantiquecars.it
www.oldtimer-restaurierung.it

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

CARROZZERIA: lamierati, guarnizioni, tappeti interni colorati, cristalli, maniglia, 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.....

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste



BRESCIA - Tel. 339 6145628

info@amerigoric@libero.it

16. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

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 reperire tutti i ricambi ed accessori originali, nuovi ed usati, per tutte le tipologie di 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 - contatto@casadelcontachilometri.it Restauro, riparazione e vendita di strumentazione e cruscotti di auto e moto classiche e sportive; cruscotto per Fiat 500, 600, 850, 1000 e derivate, Giannini e Abarth, ampia disponibilità di articoli a magazzino.

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

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

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

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Ogni ricambio per ogni modello Citroën Traction Avant dal 1934 al 1957. **Coppola Pasquale - Volla - NA** - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppolaoldtimer.com. Disponibilità ricambi originali per veicoli storici, nazionali ed esteri, prezzi ragionevoli.

ELVEZIO ESPOSITO TAPPEZZERIA AUTO D'EPOCA E MODERNE - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. 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. Dispongo di tutti i ricambi originali, nuovi e usati e qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi.

FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 - Ampia disponibilità 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 224511. 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 - 89giacco@gmail.com. Hobbista-scambista ha disponibilità di fari, coppe ruote, mascherine, paraurti, fanalini, testate, alberi motore, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia 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 - gionici2003@libero.it - Ampia disponibilità di componentistica varia per auto nazionali anni 1950-1970.



SPECIALISTI IN RICAMBI

JAGUAR XK120 - 140 - 150

 VENTOLA RADIATORE	 KIT VASCA ESPANSIONE	 GRIGLIA NUOVA	 LAMIERATI
--	---	--	--

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

Agenzia Aguggini sas

di Trombetta Alessandro & C.

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

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

www.agugginisas.it

TEL. 02 96320107



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.



Tutto Lambretta

**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

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, rasvetri, 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 535 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. Gommioni, supporti, mollette, cuffie, giunti, tubi freno, boccole, ecc... per tutte le Alfa Romeo dal 1950 in poi.

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

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

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

Tecning - PD - Tel. 049 8763783 - Fax 049 8788090 - info@tecning.com. Produzione e commercializzazione di cambi per Mercedes 190 SL. Consulenze su acquisto e/o 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.ricambijeepp.com - turi@ricambijeepp.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

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

DECALCOMANIE
TRASFERIBILI - AD ACQUA - ADESIVI - RARITÀ

ACQUISTA ON-LINE!

PER TUTTE LE MOTO e BICI d'epoca italiane e straniere

www.motortransfers.it

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, si effettuano preventivi gratuiti, ritiro del materiale a nostro 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.

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 mozzu ruote anteriori, posteriori, frizione, cambio, differenziale). Per Lancia-Fiat-Alfa Romeo.

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 ROSSO.

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

METALFLASH
RIPRISTINO VECCHIE CROMATURE

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

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

f.lli rossi
PNEUMATICI
 ...la sicurezza di una scelta

F.lli Rossi Pneumatici Srl
 via dell'Elettricista, 6/a - 40138 Bologna
 tel. - fax 051.35 99 09
 info@fratellirossipneumatici.com

www.fratellirossipneumatici.com



MICHELIN
 CLASSIC

125 R 12 (62S)

Fascia Bianca

www.facebook.com/flirossityre



flirossipneumaticisrl

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

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

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di cuscinetti di cessata produzione per auto classiche nazionali dagli anni '20 in poi.
M.A.R.A. - MI - Tel. 02 33 11 747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità cuscinetti per auto nazionali anni '40-'70.

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 - amerigoric@libero.it. Impianti frenanti completi di auto nazionali fino agli anni '70.

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

ultratrentennale.

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

Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, 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.
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, rettificazione dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

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

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

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

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, semiassi, ecc... su misura o disegno.

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

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

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it Ampia disponibilità di gruppi frizione completi e

Bergia Paolo
 Restauro Auto d'Epoca



Officina specializzata *Alfa Romeo*

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



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.



SPECIALISTI IN RICAMBI
JAGUAR XK8 - XJ8



COMPONENTI MOTORE



RAFFREDDAMENTO



ALIMENTAZIONE



FANALERIA

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM
 TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA
 EMAIL: INFO@GMAJAG.NET



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



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



Seguici su FB!!
 Prina ingranaggi



Dinopoint
www.dinopoint.it

Telefono 392 2606546
E-mail marco@dinopoint



Raduni ufficiali
www.clubdinotalia.it



Specializzati in
auto con motore
DINO V6

Ricambi originali
vendita e assistenza auto



particolari per Fiat, Alfa e Lancia anni 1950-1970.
M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 33 19313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponiamo parti frizione tutte le vetture Lancia d'epoca.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Componentistica gruppo frizione per auto Innocenti dal '74 al '96.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal '42 a oggi; Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta, Auto d'epoca italiane e straniere, appl.ni industriali, carrelli elevatori.

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.
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@mauro-amerio.it - www.mauroamerio.it. Ricambi elettrici per vetture dal '40 in poi di ogni tipo: motorini, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria sciolta.

Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassi@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 - casarinrolando@hotmail.com. Fanalerie originali Carello, Allissimo, 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, minuteria 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 del-

M&C INJECTION SPECIALIST
revisione iniezioni
K e KE Jetronic
www.revisionek-jetronic.com
V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792



la 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, fanalini, 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.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanali posteriori, spinterogeni, ecc., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it Ampia disponibilità di fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc. per vetture Lancia d'epoca.

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

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti e componenti elettrici per auto Innocenti dal '74 al '96.
Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

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



SAURO SQUERZANTI

RICAMBI FIAT TOPOLINO

- Vasta gamma impianti elettrici 500 A-B-C
 - Balilla 3/4 marce -
 - 1100 A-B-E-BL
- Kit tappezzerie 500 A-B-C

www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it
Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147



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




seguici su facebook

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

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 773501 | trevisifabrizio@gmail.com - www.illamierista.it

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 tergitristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione.

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Ci occupiamo degli impianti elettrici di tutti i modelli Fiat Topolino, Fiat 1100 E-A-B, Baillia, 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 per impianti elettrici di autovetture nazionali dal 1950 in poi.

25. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

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

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

26. INGRANAGGI

INGRANAGGI PRINA - BI - TEL. 348 169 9960 - info@ingranaggiprina.it - www.ingranaggiprina.it. Cambi ravvicinati, coppie coniche, differenziali autobloccanti, scatole guida dirette, semiasse rinforzati, pulegge e particolari in Ergal.

27. INTERNI AUTO

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

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

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

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

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.

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 pre-confezionati per Jaguar dal 1948 al 1986.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpaso@gmail.com - sito: www.ilsorpasoricambi.com. Disponibilità di pannelliera, 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@lucio-paolini.it - www.lucio-paolini.it. Rifacimento e riparazione interni attuali e d'epoca, con tessuti skay, vipla, pelle originale, sedili, pannelli, moquette, cielo.

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

ZACCARI VALERIO - MI - 339 1282507 Verniciatura integrale di cuscini in pelle di qualunque auto classica, sportiva o speciale; ripristino/restauro/ingrassaggio di superfici in pelle seccate, 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 Autotapezzeria - 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 granturismo; 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 disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.

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

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 665985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Ampia disponibilità di lamierati per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

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

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel./Fax 0372 74022. Restauro di autovetture d'epoca dagli anni '50 agli anni '60. Specializzato in Mercedes 190 SL.

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

PAPURELLO

Via Trento, 4 - Settimo Torinese
Tel. 011 8000149

RIPARAZIONI/RICAMBI INNOCENTI E INGLESI PER AUTO DAL 1970 IN POI

Marchi trattati: Mg-Rover-Gruppo Leyland. Riparazioni Multimarca, scooter elettrici Askoll e a tempo perso moto d'epoca.

info@innocentistore.com www.innocentistore.com WA (0039)3349562365

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



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

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

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

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

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: parafranghi, 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, parafranghi, vetri, ecc.

Paparello - 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 - oldtimerite@bluewin.ch. Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '50 - '75: sportelli, cofani, parafranghi + 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. Riavvolte 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.

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.manualimoto.com - lupe-rini@manualiauto.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi delle parti di ricambio, manuali d'officina per auto e moto, riviste, fotografie, depliant.

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

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

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, libri, riviste e depliant, per auto/moto d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.

32. MARMITTE COLLETTORI

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Ampia disponibilità di marmitte e collettori per autovetture di varie marche e modelli.

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

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di marmitte in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

33. MILITARIA

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

34. MOTORE E SUE PARTI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal '30 in poi.

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Disponiamo di 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 modelli Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi.

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.** Si effettuano restauri integrali 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.

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 MGA - MGB - MGC
MG TD-TF - MG MIDGET



COMPONENTI MOTORE



COMPONENTI SPINTEROGENO E ACCENSIONE



PARTI ELETTRICHE



RICAMBI CARBURATORI E ALIMENTAZIONE

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL:INFO@GMAJAG.NET

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

The COVENTRY Garage

RESTAURO AUTO STORICHE
di tutte le marche
Specialisti Jaguar XK • E

SEMPRE DISPONIBILI PROGETTI DI RESTAURO XK IN VENDITA

Via Pioppone, 10 - Nogara - VERONA
Tel. 348 3527366 - Fax 0442 50619 - www.thecoventrygarage.it



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



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.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Effettuiamo la revisione di motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76-Land Rover.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponibilità 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.

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. Ampia disponibilità di 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, marmite ad espansione, accensioni elettroniche, freni a disco, ammortizzatori, frizioni, cambi a 5 marce.

Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 719380 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 vari ricambi: motori completi, blocchi motore, testate, alberi a cammes, alberi motore, bielle e bronzine, coppe olio, coperchi valvole, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di tutti i componenti della meccanica e del motore per autovetture 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 - turiricambijeeep.com. Disponiamo di una vasta gamma di ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Autovetture d'epoca italiane e straniere - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

35. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Funo di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com reservation@museolamborghini.com

Orari di apertura: dal lunedì al venerdì: 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob. (+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.

Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zaratini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 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.

GIORDANO NICOLA

Presenti a **TORINO - AUTOMOTORETRO' dal 10 al 13 FEBBRAIO 2022** e a **NOVEGRO dal 18 al 20 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 ~

F.lli DEMINICI

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

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.




Autosprint • Agenzia Autosprint

REIMMATRICOLAZIONI
NAZIONALIZZAZIONI AUTO E MOTO EPOCA

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

Agenzia Autosprint
pratiche auto

Autosprint • Agenzia Autosprint

GMA

SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
JAGUAR - DAIMLER - MG
TRIUMPH - MINI - AUSTIN HEALEY

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



AUTOFFICINA FERRARESE SRL
 P.I. Nazario Ferrarese

SERVIZIO ASSISTENZA
 MAGNET MARELLI BOSCH

**Restauro auto storiche • Riparazioni
 Auto e veicoli Speciali • Autronica**

Via Darsena, 40 Ferrara - Tel. 0532.761420 - Fax 0532.763576
 www.ferrarese-group.it

REVISIONI: Via Mascagni, 13 FE - Tel. 0532.977657

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



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

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

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

Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo delle parti in gomma e guarnizioni originali Alfa Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricambi di rara reperibilità per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo".

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

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e gommini per tutte le auto d'epoca - Prevediamo 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.ilsorpaso@gmail.com - sito: www.ilsorpasoricambi.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, tap-

petini, 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.

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

Borghini Pneumatici - FE - Tel. 0532 773251 - Fax 0532 774095 - www.borghiepoca.it - borghinipneumatici@gmail.com. Vasto assortimento di pneumatici e gomme d'epoca.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com www.covercar.com. Kit Autoshoes per prevenire l'ovalizzazione dei pneumatici.

F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l'Italia di pneumatici per autovetture da collezione MICHELIN - Rivenditori autorizzati PIRELLI - AVON - FIRESTONE - BF GOODRICH - WAYMASTER - EXCELSIOR - DUNLOP - BLOCKLEY, consulenza specializzata su pneumatici da vettura dal 1900 agli anni 2000.

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.

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



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.

39. PRODOTTI SPECIALI
PRECISA - VC - tel.0163 51386 - www.precisa-Italy.com - info@precisa-Italy.com - Produzione PASTA PER RISCONTRO 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.

40. RADIATORI
CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruzione radiatore in rame, ottone e alluminio. Rigeniamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca.

Rigeniamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Rigeniamo Filtri antiparticolato per qualunque mezzo con certificazione.

Dal 1950 Fabbrica Radiatori Masolini F.R.A.M. Corse - VR - Tel. 0442 640655 640223 - Fax 0442 640223 - info@masoliniradiatori.com - www.masoliniradiatori.com - www.framcorse.com. Costruzioni complete in vari materiali quali: alluminio, rame, ottone, repliche radiatori anche pannellati a nido d'ape, restauri. Vendita e costruzione di RADIATORI MOTO IN ALLUMINIO, anche maggiorati e supplementari su misura per team agonistici.

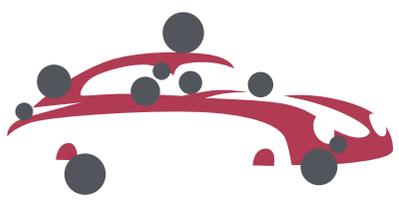
41. RADICA
Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, 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.

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



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 6621130

42. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

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

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

Autofficina A.C.R. di Villa & F. Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Restauri professionali integrali o parziali, cura nel dettaglio, assistenza per omologazioni ASI ed immatricolazioni. Servizio di rimessaggio, ricerca auto da restaurare, specializzati in auto inglesi, Porsche 356 e 911, AR '50 al '70.

Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque autovettura classica o sportiva. Siamo specializzati

zati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese. **Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it.** Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cistalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari. Autori del restauro integrale di meccanica di una rara Bugatti Brescia del 1923.

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

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

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

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 - clfspinardi@gmail.com. Restauro totale di veicoli militari in genere, specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

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

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, inoltre trattamenti anticorrosivi.

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

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

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

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V. Vivaldi 2 - Quattrostrate - Casciana Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 info@farallirestauri.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto prevalentemente in

alluminio di tutte le epoche, costruzione auto e moto sport fuoristrada 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 dal 1948 al 1965 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin dal 1934 al 1959. Disponibilità di ricambi per manutenzione ordinaria, parti sterzo, strumenti.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Si esegue il restauro, la riparazione, la messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 575 04126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini offriamo 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.





PAOLINI LUCIO E SIMONE & C.

TAPPEZZERIE PER AUTO E NAUTICA

Via Arceviense, 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: rc-ciciasnc@legaimail.it - info@rc-cicia.com - www.rc-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

NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 foto). Specialisti in Abarth 595 e 695, Gianni 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.

43. RETTIFICHE

Nuova Lunelli - MO - Tel. 059 2551230 - Fax 059 2551222. Specializzati nella rettifica dei motori di autovetture classiche e sportive. Realizzazioni e personalizzazioni ricambi da campione.

44. RIVISTE, LIBRI

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro.balestra@interfree.it. Disponibili molte riviste nazionali e internazionali, libri e pubblicazioni anche fuori commercio, archivi fotografici, deplanistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.
Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigo@libero.it. Compro/vendo riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori.

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualiauto.com - luperini@manualiauto.com. Collezioni complete e non di varie testate riviste quali: Quattro ruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana.
Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393 - 35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, libri e poster, per autovetture, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, anni '20 - '70.

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

Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, deplianti, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc, per auto e moto d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.
Tecning - PD - Tel. 049 8763783 - Fax 8788090 - info@tecning.com. Volume "Mercedes 190 SL. Storia e tecnica di un mito" di Corrado Benetti. Libretto Uso e man. 190 SL in italiano; qualunque documentazione tecnico-storica su vetture Mercedes Benz.

45. SALDATURE

Co.fer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - La nostra ditta si occupa di saldature di tutti i generi: alluminio; magnesio; 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.

46. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: 360 933010 - www.motortransfers.it - Ampia disponibilità di decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 1135 - 337 569941. Si eseguono marchi, scritte e simboli per tutte le marche automobilistiche dal '30 in poi.

47. SELLE PER MOTO D'EPOCA E ATTUALI

SAMUELE - AR - 347 0822722 - www.brezzisamuele.com. Ampia disponibilità di

Metodo Tradizionale
 Altissima Professionalità

GALVANICA PARTENOPEA

www.galvanicapartenopea.com
 info@galvanicapartenopea.com

Restauro cromature 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

Centro Lariano Fuoristrada di Spinardi Cesare

1968
 50
 ANNIVERSARIO
 2018

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

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

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

48. SELLERIA, TESSUTI

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc - BG-Tel./fax 035300089 www.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.it. Equipe molto esperta e competente per rifacimento e riparazione di interni per auto storiche con materiali: tessuti, moquettes, tela capote, vipla, skai etc... conformi all'omologazione ASI. Consulenza per vetture PORSCHE. Realizzazioni d'interni per auto attuali.
BYMONT di luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di 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.

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, Traction Avant e SM.

Elvezio Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai. Per vari modelli auto: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Ballia, 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.

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

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

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

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

Virgino Brambilla

dal 1960

SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE

Virgino Brambilla snc - Oggiono (LC) Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL

www.virginiobrambilla.it
 info@virginiobrambilla.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

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

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

49. SERVIZI VARI

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

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

50. SITI INTERNET

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

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

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

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.

51. 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-A112-Alfa-Lancia - Autobianchi, ecc... di meccanica, elettrici, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

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

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

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

52. TRASPORTI

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

53. TURBOCOMPRESSORI

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

54. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - FAX 0121 542993 - What's app: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessy@f-

matino.eu. Si costruiscono ogni tipo di valvole per motore, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportivi e speciali.

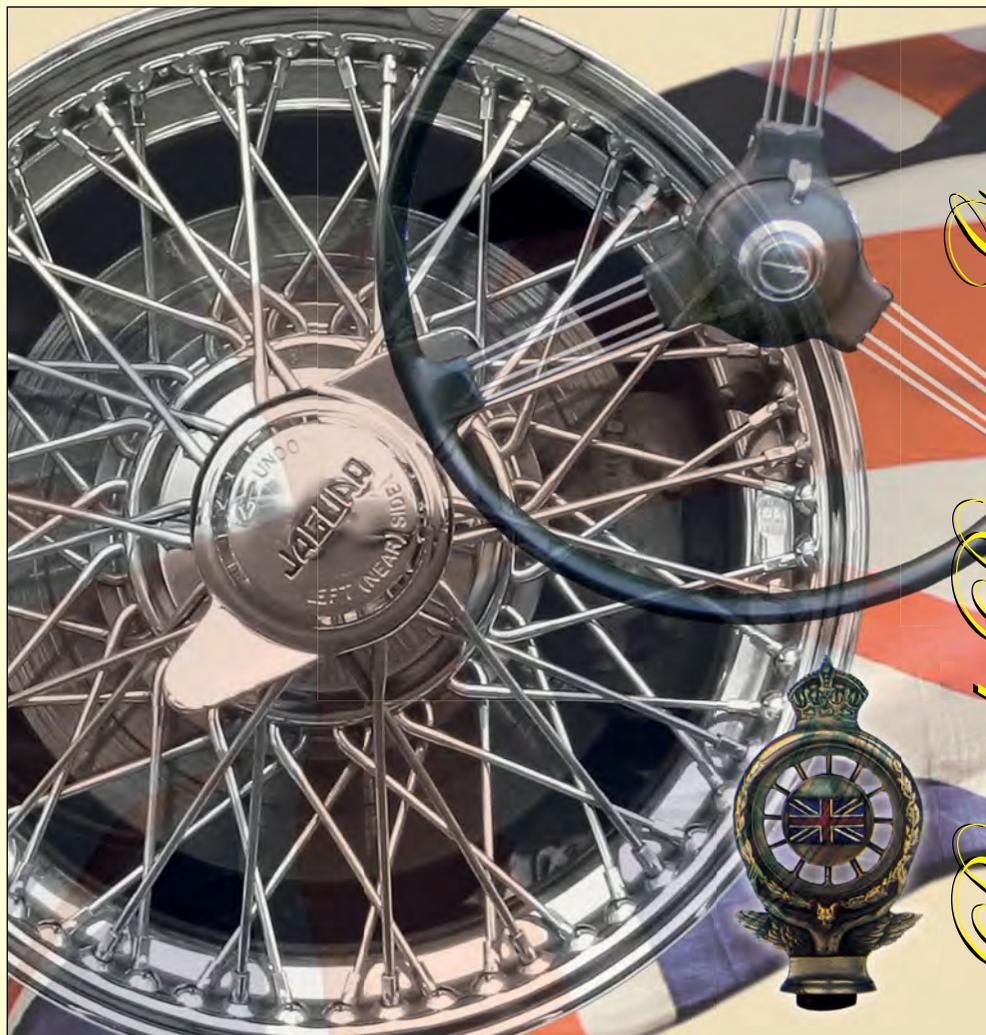
55. VOLANTI

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

Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 E-mail: 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



PENRITE OIL

Triumph

MG

Austin Healey

Jaguar

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493
www.brgspares.it - brgmoss@libero.it



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 Ponteviso (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - Carlo 335 6064508

GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- RAMATURA A SPESSORE
- NICHELATURA
- CROMATURA
- NICHELATURA OPACA

- PULITURA - SABBIAURA
- LUCIDATURA

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE



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

tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

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

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

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORI AI SEGNALETORI CHE CI FANNO

SOLO DAI NUMERI 1 DEL SETTORE TUTTA LA PIÙ AMPIA DISPONIBILITÀ

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDÌ AL SABATO 08:00 - 22:00 - DOMENICA SU APPUNTAMENTO

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

PERFETTA



ALFA ROMEO ALFETTA 1.6 116B1A, 10/1984, targhe (TA 32...) e documenti originali dell'epoca. Cerchi in lega tipo Quadrifoglio Oro, Tappo benzina originale AR con chiave, tetto apribile manuale.

ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA (1984)

€ 9.500

CONDIZIONI MANIACALI



ALFA ROMEO ALFETTA 1800cc 116.08 1ª SERIE SCUDO STRETTO, 05/1973, Targhe (BG 32...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine - Parabrezza e lunotto incollati con profilo in acciaio Inox tipico e originale della produzione 1ª serie.

ECCELSE ESEMPLARE

€ 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

SUPERPREZZO



ALFA ROMEO GIULIA 1300 TI TIPO 105.39, 12/1967, Targhe (LE 91...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine. **DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE GIULIA 1300 TI E LIBRETTO DI SERVIZIO ALFA ROMEO ORIGINALE DELL'EPOCA CON TAGLIANDI ESEGUITI IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO**

€ 13.000

SUPERCONSERVATO



ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 1ª SERIE TIPO 116.50, Targhe (NO 39...) e documenti originali dell'epoca con disponibile libretto a pagine.

OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - VETTURA D'EPoca IN PERFETTE CONDIZIONI

€ 9.000

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

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 PIÙ AFFIDABILE E SPAZIOSA DELL'EPOCA - LA MITICA "VASCA DA BAGNO"

€ 7.500

RARISSIMA



AUTOBIANCHI A112 ABARTH 58 HP 1ªSERIE, 11/1972, Targhe (TO Z 9...) originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI, INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI DI ORIGINALITÀ - ECCELSE RARISSIMA - RESTAURO MANIACALE

€ 27.500

SUPERCONDIZIONI



AUTOBIANCHI A 112 1ªSERIE, 08/1970, Targhe (AN 14...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

ISCRITTA ASI - SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO STORICO E COLLEZIONISTICO

€ 8.500

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

ECCEZIONALE **RARISSIMA**



BUGATTI TYPE 44, 04/1929, Targhe originali (PA 003xxx) originali dell'epoca con libretto a pagine originale del 1929.

ECCELSE CONDIZIONI DI ORIGINALITÀ E CONSERVAZIONE - VETTURA APPARTENUTA ALLA STESSA FAMIGLIA PER 78 ANNI - ORIGINALE IN TUTTO, DAI DOCUMENTI A TUTTO IL RESTO - ITALIANA DA SEMPRE - PRIMA TARGA - PRIMI DOCUMENTI

TRATTATIVA RISERVATA

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

CONDIZIONI DA CONCORSO



FERRARI 456 GT CAMBIO MANUALE TIPO F 116 CL 1ª SERIE, 01/1994, vettura rara dallo splendido, sportivo ed elegante abbinamento cromatico.

PERFETTAMENTE CONSERVATA IN CONDIZIONI DA CONCORSO

€ 59.000

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 della vettura - iscricabile 1000 miglia - prodotta nel 1935 e immatricolata nel luglio 1936.

OMOLOGAZIONE ASI N° 0626 DEL 16-06-1973 ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITÀ

€ 295.000

RARISSIMA **ECCELSE**



FIAT MAESTRI 500 A BERLINETTA, 08/1949, Targhe (TO 97...) e documenti originali dell'epoca - ISCRIBIBILE 1000 MIGLIA E A TUTTE LE MANIFESTAZIONI PIÙ 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

€ 119.000

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

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 SARA' PRESENTE A FEBBRAIO 2022 ALLE FIERE DI PARIGI E TORINO

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

AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO



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



FIAT 1100 R FAMILIARE, Targhe (BG 17...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

DISPONIBILE FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULATO A VALORE STORICO - VETTURA CONSERVATA

€ 5.500



FIAT 500 C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA, 10/1952, Targhe (BG 25...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

TETTO APRIBILE - ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA

€ 11.500



FIAT 500 F (110 F) 8 BULLONI, 05/1965, Targhe (PG 08...) e documenti dell'epoca - RARISSIMA VERSIONE PRODOTTA PER SOLI 10 MESI.

CONDIZIONI MANIACALI DA CONCORSO INTROVABILE

€ 9.900



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



FIAT NUOVA 500 N - "REPLICA RECORD MONZA ABARTH", 09/1958, Targa (Roma 32...) e documenti originali con libretto a pagine.

RESTAURO TOTALE RARISSIMA ED ECCELSA PRIMA SERIE

€ 39.500



FIAT 500 F (110 F) TETTO APRIBILE, 06/1971, Targhe (MN 16...) originali dell'epoca con libretto a pagine - doppie chiavi - disponibile foglio complementare annullato a valore storico.

ISCRITTA ASI - SUPERPREZZO

€ 6.500



FIAT UNO TURBO i.e. 1ª SERIE 3 PORTE, 10/1989, TARGHE (PV 71...) ORIGINALI DELL'EPOCA - VETTURA CONSERVATA - INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI DI ORIGINALITÀ.

ECCELSA - RARISSIMA

€ 18.500



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'ORIGINALITÀ E LA PRODUZIONE DELLA VETTURA

€ 24.500



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



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



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

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

TRATTATIVA RISERVATA



MERCEDES-BENZ 200E W124, 06/1991, TARGHE (FO 81...) ORIGINALI DELL'EPOCA.

VETTURA D'EPOCA IN PERFETTE CONDIZIONI DI CONSERVAZIONE QUALSIASI PROVA - DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE

€ 6.000



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



MERCEDES BENZ 300 SL 24V R129 CON HARD TOP - 12/1992, iscritta ASI,

disponibile carpetto 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



MG MGA 1500 1ª SERIE, 03/1957, ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITÀ - ISCRITTA ASI.

DISPONIBILI 5 CERCHI IN FERRO CON CALOTTINE CROMATE - VETTURA DAL MASSIMO FASCINO E SPORTIVITÀ INGLESE

€ 33.500



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



MASERATI BORA 4900, 01/1974, Telaio AM11749584 - Motore AM107/1149 584 - PERLA DEL DESIGNER GIORGETTO GIUGIARO.

PRIMA MASERATI STRADALE PRODOTTA CON SOSPENSIONI INDIPENDENTI: DEFINITA "AVVENIRISTICA INTERPRETAZIONE DI SPORTIVITÀ ED ELEGANZA" DALLE PRINCIPALI RIVISTE DI SETTORE

€ 199.000



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'ORIGINALITÀ DELLA VETTURA

€ 140.000



PORSCHE 924 XK 125 CV 2+2, 06/1979, ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITÀ IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE, DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTA, MA ACQUISTABILE ANCORA A CIFRE CONTENUTE.

€ 14.900



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 SCHEDE CARATTERISTICHE TECNICHE RILASCIATA DA PORSCHE ITALIA SPA ATTESTANTE L'ORIGINALITÀ E LA PRODUZIONE DELLA VETTURA - MPH 25.447 - KM. 40.953

€ 210.000



PORSCHE 911 997 3.8 CARRERA 4S, 04/2008, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE PORSCHE IN PELLE NERA COMPLETA DI TUTTI I BOOK.

ULTIMO TAGLIANDO ESEGUITO A 92.934 KM NEL MESE DI NOVEMBRE 2021

€ 55.900



RENAULT 5 GT TURBO 1ª SERIE, 04/1986, TARGHE (LI 37...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.

ISCRITTA ASI - DISPONIBILE LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE - VETTURA REGOLARMENTE MANUTENZIONATA

€ 16.500



STEYR PUCH 500 D - TETTO RIGIDO, 02/1963, VERSIONE AUSTRIACA DELL'ITALIANISSIMA FIAT NUOVA 500.

RESTAURO MANIACALE

€ 24.500



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, Girondina privacy room ancora imballata, Tenda esterna 4 m., Impianto Tv, Doppia tanica dell'acqua, scarico acque nere elettrico, 4 POSTI. CONDIZIONI MANIACALI - NUOVISSIMO

€ 47.500

SILVAUTO AUGURA A TUTTI UN SERENO NATALE E UN FELICE ANNO NUOVO!!!



LANCIA ASTURA
ANNO 1932
ESEMPLARE FUORI SERIE
COMPLETA DA RESTAURARE

auto
classic

Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia
Telefono: +39-011644119



Email: autoclassic@autoclassic.it
www.autoclassic.it
Instagram: [autoclassicity](https://www.instagram.com/autoclassicity)



RIVA RUDY
ANNO 1974 - VENDUTO NUOVO
A VENEZIA - RESTAURATO
CARRELLO ORIGINALE BALBI



**ROLLS ROYCE CORNICHE
CABRIOLET**
ANNO 1976 - STUPENDE CONDIZIONI
RESTAURO TOTALE - CAPOTE ELETTRICA



ROLLS ROYCE SILVER SHADOW
ANNO 1976 - RESTAURATA
GUIDA A SINISTRA
TARGATA TORINO



BENTLEY CONTINENTAL R
ANNO 1993 - STUPENDE
CONDIZIONI ORIGINALI
ITALIANA - TARGATA ROMA



ABARTH 124 RGT
ANNO 2016 - IMPORTANTE PALMARES
ASSETTO TERRA
PRONTA CORSE - TARGATA



LOTUS II
ANNO 1958 - RESTAURO TOTALE
VASTA DOCUMENTAZIONE
PRONTA CORSE - TARGATA



FIAT 500 TROFEO
ANNO 1998 - RALLY DI SARDEGNA '98
UNICO PROPRIETARIO - 2.000 KM
CONSERVATA ORIGINALE



ABARTH 750VIOTTI
ANNO 1957 - RESTAURATA
CERTIFICATA ABARTH CLASSICHE
TARGHE ORIGINALI TORINO



BMW 3200 CS BERTONE
ANNO 1965 - RESTAURATA
DOCUMENTI TEDESCHI
603 ESEMPLARI COSTRUITI



ALFA ROMEO 1600 GT VELOCE
ANNO 1965 - RESTAURATA
TARGHE ORIGINALI
ALFA ROMEO HERITAGE



DE TOMASO PANTERA GTS
ANNO 1974 - RESTAURO TOTALE
MATCHING NUMBERS
IVA ESPOSTA - TARGATA



FERRARI MONDIAL 3.2 CABRIOLET
ANNO 1986 - STUPENDE
CONDIZIONI ORIGINALI
INTERNI PELLE BEIGE



FERRARI GT TURBO
ANNO 1988 - COMPLETAMENTE
ORIGINALE - 30.000 KM - ABS
LIBRETTO TAGLIANDI



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1951 ALFA ROMEO 1900 S1
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA € 49.800



1952 LANCIA AURELIA B20 S2
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA € 139.000



1935 LANCIA AUGUSTA CABRIOLET
PF ELEGGIBILE 1000 MIGLIA



1954 FIAT 1100 TV COUPE PF
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA € 118.000



1954 CHEVROLET CORVETTE C1
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA



1957 PORSCHE 356 A T1
ELEGGIBILE 1000 MIGLIA € 118.000



1973 MASERATI MERAK 3000
€ 69.800



1973 OPEL 1900 GT
TOTALMENTE RESTAURATA



1968 PORSCHE 911 2.0
PASSO CORTO € 79.800



1966 LANCIA FULVIA HF 1200 S1
€ 69.000



1954 MG TF 1250 ELEGGIBILE
1000 MIGLIA € 39.800



1964 AUSTIN HEALEY 3000 MK3
PHASE 1 € 69.800



1934 MG PA RACING EX
MUSEO QUATTORRUOTE € 53.800



1988 MERCEDES 560 SL
VERSIONE EUROPEA € 42.500



1938 MG TA ROADSTER € 37.800



1983 FERRARI 308 GTB
QUATTROVALVOLE € 83.000



1958 AUSTIN HEALEY 100/6
€ 59.800



1.1991 MORGAN 4/4 1600
2 posti unico proprietario € 42.800



1934 SINGER LE MANS



1968 ALFA ROMEO DUETTO 1300
CODALUNGA € 49.000



1959 ALFA ROMEO 2000 TOURING
€ 89.800



1965 MERCEDES 230 SL
€ 69.800



1964 MGB ROADSTER S1
TOTALMENTE RESTAURATA € 29.800



1964 GIULIA SPIDER VELOCE 1600
RESTAURO TOTALE € 96.000



1992 LANCIA DELTA INTEGRALE
EVOLUZIONE 1 PROPRIETARIO
€ 89.800

www.cristianoluzzago.it

"The Blue Room" Via Don Bergomi 6, 25030 Castel Mella BS - Visite solo su appuntamento tel +39.328.2454909

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.



BMW M3 343cv, *UNICO PROPRIETARIO***, ITALIANA DA SEMPRE***, BOOK SERVICE, COLORE GIALLO METALLIZZATO. ANNO 2003 - NEL 2023 COMPIERA' 20 ANNI WOW!**



BMW Z1, °°°BOOK SERVICE COMPLETO - LIBRETTO GARANZIA COMPILATO°°°, 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, °°°RESTAURATA dal nostro Reparto Classic **VITE per VITE MOTORE DA RODARE. TARGA MILANO NERA HA 59 ANNI! CERTIFICATO ALFA ROMEO HERITAGE**



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



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 °°°750D PASSO CORTO°°°, IMM.1958, AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla A alla Z. TARGA RAVENNA HA 63 ANNI!



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! UNICA!



MERCEDES SLK 200 KOMPRESSOR 163cv AUT.,SOLO 6.334 KM DA NUOVA***ITALIANA DA SEMPRE-UNICO PROPRIETARIO, BOOK SERVICE, NERA con pelle nappa beige. ANNO 2006! INTROVABILE CON QUESTO PEDEGREE!**



ALFA ROMEO 164 V6 TURBO SUPER, *UNICO PROPRIETARIO***pochi chilometri, cinghia di distribuzione 07/2021, 201 cavalli, condizioni eccellenti, Italiana da sempre. IMM. 1994 HA 27 ANNI!**



ALFA ROMEO GT 2.000, IMM.1972, ROSSA, ASI, matching numbers, ITALIANA DA SEMPRE... Meravigliosa, RICERCATISSIMA. TARGA MILANO HA 49 ANNI!



FIAT PUNTO 1.600 CABRIO, *GIALLO GINESTRA*, 64.700 KM DA NUOVA, capote elettrica, servosterzo, telecomando, 4 comodi posti, TARGHE DI NASCITA, cinghia di distribuzione appena fatta, favolosa. ANNO 1996! ISCRITTA ASI!



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



RENAULT 4 *SINPAR 4 RUOTE MOTRICI***, FURGONATA, RESTAURATA, auto rarissima, colore blu con interni marroni. RARISSIMA! ANNO 1985 HA 36 ANNI! SPECIAL!**

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



ALFA ROMEO GT CON HTP, 150 cavalli*, produzione 1972, ***gruppo 1***, book con tutte le modifiche tecniche, ROLL BAR omologato, sedili con cinture a 4 punti, monoposto, passaporto. PISTA ARRIVO!**



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



FERRARI DINO 246 GT, °°°RESTAURO TOTALE eseguito dalla Concessionaria Ferrari Sauro°°°, 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



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1.300, ANNO 1959 ★ASI TARGA ORO★ RESTAURATA, INTERNI IMPECCABILI, CONDIZIONI ECCELLENTE. TARGA ALESSANDRIA HA 62 ANNI!



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



PORSCHE 912 1.6, *RESTAURATA DA NOI***, VERDE IRLANDA, motore integralmente restaurato da rodare da personale specializzato in Porsche Classic, CERTIFICATO PORSCHE MATCHING NUMBERS! GENNAIO 1968 HA 53 ANNI! SPECIAL!**



PORSCHE 993 CARRERA 4S 3.800CC, °°°300 CAVALLI ORIGINALI A LIBRETTO°°°, italiana da sempre, prime targhe, libretto service tutto timbrato PORSCHE, 2 proprietari, tetto apribile. IMM.1996 SOLO 65.000 KM DA NUOVA! NUMBER ONE!



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 1.600 "STRADALE", ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE - originale al 100% DALLA NASCITA, vetri plexiglass, doppia accensione, slittone. MARZO 1967 HA 54 ANNI. UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



FIAT 600 MULTIPLA, °°°RESTAURATA dal nostro Reparto Classic **VITE per VITE MOTORE DA RODARE, targhe nere. ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1964! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



FIAT 600 MULTIPLA, °°°FAVOLOSA°°° TARGHE NERE TORINO, COLORE BIANCO. ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1960! UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

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



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



1956 ALFA ROMEO 1900 SUPER
TARGHE NERE - OMOL.ASI ORO



1956 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT - TARGHE NERE - OMOL.ASI



1957 MERCEDES 190 SL
OMOL.ASI ORO



1965 VOLKSWAGEN TYP11
TARGHE NERE - OMOL.ASI ORO



1958 MG A 1500 ROADSTER MK1



1962 MG B ROADSTER MK1
TARGHE NERE - HERITAGE



1965 TRIUMPH TR4 IRS
OMOL.ASI ORO - HERITAGE



1970 JAGUAR E-TYPE 4.2 FHC



1972 LANCIA FULVIA HF 1600
TARGHE NERE - RESTAURATA



1978 LANCIA 2000 HF
TARGHE NERE - POCHI ESEMPLARI



1967 FIAT DINO 2000 SPIDER
CONDIZIONI DA CONCORSO



1972 FIAT DINO 2400 COUPE'



1987 PORSCHE 911 3.2 CARRERA
CABRIOLET



1987 FERRARI 208 GTS TURBO
INTERCOOLER 1 DI 250



1991 ALFA ROMEO TURBO AMERICA
ASN 1 DI 1000



2007 PORSCHE 911 997 TURBO GT2
RARISSIMA - 22.000 KM

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 Ponteviso (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - 335 5660581



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.3 1976, restauro integrale disp. tutte le foto, iscricabile ASI e CRS e RIAR, perfettamente funzionante. € 12.000 tratt



ALFA ROMEO 33 IMOLA, 1994, perfettamente conservata, iscricabile ASI, CRS e RIAR, condiz. eccellenti, perfettamente funzionante. € 4.000 tratt



ALFA ROMEO GTV, 1995, ASI + CRS 2.0 TWIN SPARK, autovettura conservata, perfettamente funzionante. € 4.000 tratt



CITROEN MASERATI SM, 1972, CARBURATORI, auto in ottime condizioni, svolti tantissimi lavori, iscricabile ASI. TRATTATIVE IN SEDE



JAGUAR S - TYPE 3.0 V6 GPL 2000, auto in buone condizioni, GPL DA RIMUOVERE, cerchi da 18", iscricabile ASI. € 2.800 tratt



JAGUAR XJ 4.2 SOVEREIGN, 1989, auto conservata, interni in ottime condizioni. € 7.000 tratt



MERCEDES W123 200T SW RESTAURATA, auto in ottime condizioni, perfettamente funzionante pronta a viaggiare. € 15.000 tratt



MERCEDES W124 250D, RESTAURATA, 1989, auto in perfette condizioni, appena eseguito maxy tagliando. € 4.500 tratt



LANCIA FLAVIA, 1965, ASI 1.8, auto in buone condizioni generali, funzionante. € 5.800 tratt



VOLKSWAGEN T3 1.6 DIESEL, 1982, restauro integrale, disponibili tutte le foto, veicolo personalizzato, perfettamente funzionante. € 16.000 tratt



ROVER 2000TC, 1975, CONSERVATA, veicolo in ottime condizioni, eseguito trattamento nanotecnologico interno ed esterno. € 7.000 tratt



FIAT 124 FAMILIARE, 1970, veicolo raro, da restauro integrale. € 2.000 tratt

AUTOSTORICHE.NET

VENDITA, ACQUISTO E CONTO VENDITA AUTO STORICHE E GRANTURISMO ATTUALI

Carlo Gritti Morlacchi www.autostoriche.net / info@autostoriche.net / 335 7496890



Mercedes Benz 300 SL, 1996, Km 76000, cambio aut., clima, radio Backer, sedili riscaldati. Da vedere



Mercedes Benz 300 E Cabrio, cambio manuale, 1995, km 167000, perfetta, int. pelle nera. € 24000



Mercedes Benz 240 TD, anno 1995, unico proprietario, bellissima, km 190000. € 19000



Mercedes 200 T Serie W 123 1984 Bianca tetto apribile Aria Condizionata. € 21500



Aston Martin DBS "CASINO" ROYALE 007", 2007, cambio manuale rarissima. TRATTATIVE RISERVATE



Citroen DS 19. Anno 1961, olio rosso, semi automatica, meravigliosa, molto rara. € 48000



Citroen DS 20 Brek, 1970, 7 posti, piccoli sedili nel baule, ottime condizioni int. nuovi, molto bella. € 45000



Citroen id 1900, 1967, olio verde, restauro conservativo professionale, perfetta in tutto. € 38000



Fiat Abarth 850 TC, anno 1968, Documenti francesi. € 38000



Fiat 850 Berlina, unico proprietario, 1966, tenuta benissimo. € 6900



Fiat 850 Spider, anno 1969, colore bianco, interni neri. € 15900



Sunbeam Talbot 90 MK III, anno 1955, molto bella, a posto di tutto e immatricolata Italiana. € 35000



Lancia Flavia Coupè 1800 bellissima 1966 targhe originali molta documentazione. € 26900



Lancia Beta 2000 VX volumex, anno 1984, documentazione completa, unico proprietario. Austriaca.



Land Rover 110 TD5, condizioni favolose, anno 2006 Trattative riservate



Alfa Romeo Giulia TI 1600, bellissima, targhe Roma, anno 1965, 6 posti. € 32000



Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987

SAREMO PRESENTI AD AUTOMOTORETRÒ - 10/13 FEBBRAIO 2022 - TORINO OLTRE 100 VEICOLI SEMPRE DISPONIBILI SU WWW.CITYMOTORS.COMM.IT



15.000 €

ALFA ROMEO
ALFETTA GT 1.6 - 1979



89.000 €

ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER VELOCE - 1959



21.500 €

ALFA ROMEO
GIULIETTA T.I. - 1961



33.000 €

ALFA ROMEO
GT 1600 JUNIOR - 1972



16.500 €

ALFA ROMEO
SPIDER 1.6 III SERIE - 1987



125.000 €

ASTON MARTIN DBS
V8 SALOON LHD - 1972



69.000 €

AUSTIN-HEALEY
3000 MKIII BJ8 - 1965



65.000 €

CADILLAC SERIE 62
CONVERTIBLE - 1960



18.500 €

CADILLAC DE VILLE
CONVERTIBLE - 1965



14.000 €

CITROEN 2CV
AZ 2CH - 1957



8.500 €

CITROEN 2CV6
SPECIAL DOLLY - 1982



15.000 €

CITROEN TRACTION
AVANT 11B - 1952



25.000 €

EDSEL RANGER
2-DOOR SEDAN - 1959



13.500 €

FIAT 1100 E
MUSONE - 1950



11.000 €

FIAT 1100/103
H LUSSO - 1959



16.500 €

FIAT 124 SPIDER
2.0 AMERICA - 1979



8.000 €

FIAT
500 L - 1971



52.500 €

FIAT 600 D
SPIAGGINA - 1965



42.000 €

FIAT 508 C
TRASFORMABILE - 1939



22.500 €

FIAT/SIMCA
5 FURGONETTE - 1940



14.500 €

FIAT 500 A TOPOLINO
TETTO CHIUSO - 1938



13.500 €

FIAT 500 B
TOPOLINO - 1948



13.500 €

FIAT 500 C TOPOLINO
FURGONE - 1953



8.000 €

FIAT 850
BERLINA SUPER - 1967



21.500 €

FIAT 850 SPORT RACER
BERTONE - 1969



15.500 €

FIAT 850 SPORT SPIDER
II SERIE - 1972



45.000 €

FORD MUSTANG
FASTBACK - 1965



22.000 €

JAGUAR MARK X
3.8 SALOON - 1964



9.500 €

JAGUAR XJ6
4.2L I SERIE - 1970



23.000 €

JAGUAR XJS V12 5.3L
CONVERTIBLE - 1987



16.500 €

LANCIA ARDEA
BERLINA - 1949



32.500 €

LANCIA AUGUSTA
BERLINA LUSSO - 1934



18.500 €

LANCIA FULVIA
COUPÈ 1.2 I SERIE - 1967



40.000 €

LANCIA FULVIA COUPÈ
1600 HF LUSSO - 1973



235.000 €

MASERATI 3500
GTI TOURING - 1961



120.000 €

MERCEDES 220 S
CONVERTIBLE - 1957



10.500 €

MERCEDES
380 SEC - 1984



34.500 €

MG
TD MKII - 1953



10.000 €

MINI COOPER
ROVER MK6 - 1993



65.000 €

PORSCHE 911 CARRERA
3.2 CABRIOLET - 1985



25.000 €

RENAULT FLORIDE
R 1092 - 1961



15.000 €

VOLKSWAGEN 1600
VARIANT TYPE 3 - 1972

City Motors - Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987 - Via Maria Bricca 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia
Tel. (+39) 011.968.26.55 - Sito: www.citymotors.comm.it - E-mail: citymotors@comm.it

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



Alfa Romeo Spider 1300, 1975, coda tronca, con certificato di storicità, targata, completa di book fotografico lavori da noi eseguiti.



Jaguar MK2 3.4, 1963, manuale, guida a sx, 49.000km, in gran parte originale, cerchi a raggi nuovi e gomme nuove.



Lancia Appia III serie, 1960, in gran parte conservata ed originale, motore, frizione e freni appena revisionati, marmitta nuova.



Lancia Fulvia coupé Rallye 1.3 S prima serie, 1968, 2+2 posti, selleria nuova, ferma da tempo, funzionante, da rimettere in strada.



MGB GT, 1980, 1800cc, guida a sx, tetto apribile, Minilite, con book fotografico lavori da noi eseguiti, lattonata e riverniciata.



MGB Roadster, 1966, con capote in vinile nera, cerchi a raggi nuovi, gomme nuove - video al nostro sito.



Morris Mini Moke, 1966, lattonata e riverniciata, cuscini nuovi, meccanica rivista, capote e finestrini nuovi, con book fotografico lavori da noi eseguiti.



Morris Minor, 1958, guida a sinistra, Italiana da sempre, targhe Roma, ottime condizioni - video al nostro sito.



Morris Minor 1000 Traveller, 1970, 1.000cc, legni in buone condizioni, interni ben conservati, funzionante.



Panhard PL17, 1961, tipo L4, 850cc, Italiana da sempre, targhe nere, libretto a pagine, conservata, funzionante.



Renault 4CV, 1958, tipo R1062-Sport, 748cc, restaurata dai precedenti proprietari, ottime condizioni.



Triumph Spitfire 1500, 1980, 1500cc, 2 posti, con capote, 2 servo freno, cerchi originali, appena riverniciata - video al nostro sito.



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



TRIUMPH SPORT '60 ASI



FIAT COUPÉ 2.0 20V 5 CILINDRI ASI '96



FIAT BALILLA 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



CITROËN 2 CV '87 ASI



FIAT 126 '83 ASI



CHEVROLET CAMARO 3.8V6 T-TOP



DODGE RAM 1500 VANDY DISCOVERY 7 POSTI



MOTO GUZZI LODOLA & ZIGOLO RESTAURATI

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

FILANDA GARAGE

Auto Classiche e Sportive

**Servizio di conto vendita
Restauro Alfa Romeo e Mini Classiche**

www.filandagarage.it
filandagarage@gmail.com +39 3356828273 (Alberto)



Maggiolino 6 volt 1962 €16500
vetro piatto, restauro totale, targa oro ASI



Peugeot 205 Style 1990 Tratt. Ris. nuova, mai immatricolata, solo 65km, unica al mondo in queste condizioni



Giulia Super 1300 1972 €6500
da restauro parziale, motore libero, completa, da ritargare



Giulietta Spider Veloce 1957 Tratt. Ris. restauro totale ben documentato, matching numbers matching colors



Porsche 924 €2000
da restauro



Auto Bianchi y10 turbo €4900
da ripristinare, completa



Triumph TR 4a IRS 1965 €37900
ottimo conservato, 2 soli proprietari, già ASI, perfettamente funzionante



Fiat Coupé 124 Sport 1600 €5200
1971, da restauro parziale, motore libero, completa ed originale, targhe e doc ok.



Fulvia Sport Zagato 1.3 s €30500
1969, portiere e cofani in alluminio, unico proprietario, da leggero restauro



Bentley Eight 1986 €18900
bellissima e perfettamente funzionante, targa italiana, iscritta ASI



Giulietta Sprint Veloce 1958 €12300
da restauro totale



Honda NS400R 1986 €13900
livrea Rothmans originale dell'epoca, unico proprietario

COLLEZIONISTA PRIVATO VENDE

STEFANO: +39 335 398710 e-mail: pescheriestefanoecsr@gmail.com



FIAT 508 C, del 1937, tutto funzionante, si viaggia meravigliosamente. € 21.500



FIAT 500 B GIARDINIERA del 1948, autovettura restauratissima.



FIAT 1100 E del 1952, omologata ASI. € 13.500



LANCIA APPIA AUTOCARRO del 1957, restaurata, perfettamente marciante. Omologata ASI.



FIAT 128 RALLY del 1972, conservata, unico proprietario.



CROSLY HOT SHOT SUPER SPORT del 1950, barchetta ottima per gare di regolarità. OMOL. ASI.



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 Giulietta Spider cc 1300 del 1962, più una Giulietta Sprint 1300.



Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale del 1962, restaurata anni fa, mantenuta molto bene



BMW 501 Saloon del 1958, restauro conservativo, ottima di tutto, Omologata ASI



Daimler 2800 del 1973, targhe originali, cambio manuale, selleria rossa come nuova.



Dodge Pick-Up del 1959, una rarità anche negli USA, molto bello, pronto all'uso.



Fiat Dino Coupè cc 2000 del 1968, restaurata di recente, targhe originali.



Fiat Topolino A del 1939, restaro di vecchia data, motore appena rifatto nuovo.



Jaguar E Type 4200 Coupè del 1969, con cambio manuale e cerchi a raggi cromati.



Lancia Aurelia B 20 GT del 1954, guida a sinistra, ottima di tutto e molto bella.



Lancia Fulvia Coupè Montercarlo del 1972 in ottimo stato, più altra da restaurare.



Maserati Biturbo Spider del 1988, Iniezione, più altra a carburatori del 1986, grigio met.



Mercedes 450 SL del 1975 mod. europeo, più una 380 SL ed una 560 SL versioni USA.



Mercedes 280 SL del 1967 da restaurare, completa, funzionante, tetto rigido e capote in tela.



MG B Roadster anno 1973, cerchi a raggi ed over-drive, più altra di colore verde inglese.



Porsche 911 3000 SC Targa del 1978, restauro appena ultimato, per amatore.

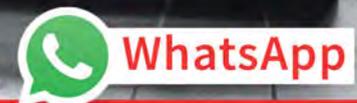


Porsche 3200 Cabrio, del 1986, mantenuta molto bene, con aria-condizionata.

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



CITROEN DS 21 PALLAS, anno 1967



JAGUAR XJ 4.2, anno 1972



BMW 2002 TII, anno 1974



AUDI COUPE' GT 5S, anno 1982



BMW 320, anno 1977



MERCEDES C 280, anno 1995



MERCEDES SLK 200 K, anno 2004



MERCEDES 300 SE, anno 1986



MERCEDES E 200T, anno 1994



FIAT 132, anno 1974



LANCIA BETA 1600, anno 1974



VOLVO 960 TURBO 16V, anno 1991



BMW Z3 M, anno 1999

Si acquistano Auto Classiche, Sportive e Speciali anni '50 - '90, Pagamento Immediato, Passaggio Immediato, Massima Serietà, Massima Riservatezza.



**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

Cicognani



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

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.

2000 TOURING SPIDER, 1959, vettura orig. italiana con targhe nere dell'epoca, pochi proprietari, ottime condizioni originali sempre conservata con cura. Verniciatura in buone condizioni, colore originale. Interno nuovo in vipla originale colore avorio, capote nuova nera, ecc. € 89.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



ALFASUD 1200 CC, 1982, modello Valentino, versione realizzata in tiratura limitata, autovettura da collezione, mantenuta molto bene, meccanicamente in ottime condizioni. Tel. 339 8959948, visita: www.livioilvotto.com.



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 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 2000 e libretto guida dei servizi assistenziali italia/europa con concessionaria Alfa Romeo dell'epoca. € 16.800. Tel. 348 5503882.



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 documenti 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 1300 TI TIPO 105.39, 12/1967, PEDALIERA INFULCRATA AL BASSO, TARGHE (LE 91...) e doc. orig. DELL'EPOCA CON LIBRETTO A PAGINE - disponibile libretto uso e manut. e libretto di servizio alfa romeo originale dell'epoca con tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale Alfa Romeo. € 13.000. Tel. 348 5503882.



GIULIA SPRINT GT 1600 VELOCE, 1967, colore bianco, carrozzeria conservata, meccanica Km 3.000, interni originali, prezzo trattabile dopo visione. € 60.000. Tel. 335 5617701.

GIULIETTA 1.3 1ª SERIE TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, sedili e pannelli porta in tessuto Testa di Moro originali, 5 cerchi in lega Campagnolo millerighe originali Alfa Romeo. UNIPROPRLETARIO. € 10.000. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1.6 1ª SERIE TIPO 116.50, 06/1979, Targhe (NO 39...) e doc. orig. dell'epoca con libretto a pagine originale dell'epoca, iscritta e OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI con Certificato di Rilevanza Storica e COLLEZIONISTICA. € 9.000. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA SPIDER VELOCE, 1960, da restauro, motore e carburatori originali. Tratt. in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



GIULIETTA SPRINT, 1965, Originale italiana, sempre conservata, interventi stratificati negli anni, mai avuto la necessità di un restauro integrale. Ottime condizioni di funzionamento, 5 marce, targhe nere e libretto orig. d'epoca, volante Nardi e radio. € 46.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



GT JUNIOR 1300 CC, 1973, auto in buonissime condizioni generali, interni originali, colore viola scuro, meccanica a posto, da provare. Tratt. riservate. Tel. 366 1991552. **SPIDER 2000 VELOCE CODA TRONCA**, 1975, ASI, rossa, interni pelle nera, capote nera, targhe nere (VR...), compl. originale e perfetta, da rodare, radio Alfa, per amatori, in condizioni eccezionali. € 36.000. Tel. 348 8122938.



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





OldCar 24

Compra e vendi
in tutto il mondo!

www.oldcar24.com



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.



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@libero.it.



AUTOBIANCHI

A112 ABARTH 70 HP, 1982, meccanica in ottimo stato, la carrozzeria necessita di un restauro, supporti motore rinforzati originali Abarth, sedili e marmitta non originali, marciante, colore amaranto. € 4.000. Tel. 333 9672290.
A112 JUNIOR, 1984, perfetta, storica, sempre in garage, prezzo dopo visione. Valuto anche la permuta con A112 Abarth con eventuale conguaglio. No perditempo. Tel. 335 8212442. fiore@studioraimo.it.



BIANCHINA, 1967, 4 posti, colore grigio topo, ottime condizioni, visibile ad Ancona, inoltre molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto, quotazione a parte. € 5.500. Tel. 339 6393950.

BIANCHINA MODELLO SPECIAL, 1966, omologata ASI, berlina, auto in ottime condizioni, da vedere e provare, targhe originali come tutto il resto, perfetta, valuto scambio o permuta. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

BENTLEY

MULSANNE, 1980, interni in pelle azzurra, tetto in vinile, plancia in radica, 6.750cc, targata italiana, iscritta all'ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BMW

320i (E30) BAUR TC TOP CABRIOLET, 05/1985, Targhe (CR 34...) e documenti orig. 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.



CATERHAM

SUPER 7 1400 K, 1994, omologata ASI targa oro, solo due proprietari, Km 67.000, guida a sinistra, colore British Green e alluminio, full optional. € 22.000. Tel. 348 3886581. ing.mirabella@libero.it.



CHEVROLET

CORVETTE C 3 T-TOP, 1977, vettura in buone condizioni generali, cambio autom. Tratt. in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



CITROEN

AC 4, 1930, ASI targa oro, 1600 cc, bicolore amaranto - nero, restaurata in toto, carrozzeria, interni e motore nuovo, compreso freni e differenz., doc. in regola, da provare. € 37.500. Tel. 340 5469246. richy27253@gmail.com.



FERRARI

208 GTB, 1981, UNIPROPRIETARIO 76.000 km originali, venduta nuova a Brescia, unico proprietario, targhe e libretto originale, proprietà ancora registrata su foglio complementare originale, targhe e documenti originali, completa di tutti i libretti di uso e manut. € 56.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



360 MODENA SPIDER F1, rossa, interni in pelle nera, tagliandi Ferrari, Km 40.220, vernice come uno specchio, meccanica impeccabile, per veri intenditori. Una delle ultime costruite. € 90.000. Tel. 347 4442856 ore serali.

FIAT

1'100 TV COUPÉ PININFARINA, 1954, marciante, prezzo su richiesta. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimeriteile@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 R FAMILIARE, 02/1968, Targhe (BG 17...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine - disponibile foglio complementare annullato a valore storico, vettura conservata - RARISSIMA. € 5.500. Tel. 348 5503882.



1100 SPECIALE 103 G 52CV, 02/1962, Targhe (VC 06 ...) RARISSIMA - disponibile libretto d'uso e manutenzione - vettura regolarmente mantenuta - DISPONIBILE FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULATO 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: oldtimeriteile@bluewin.ch.

1200 SPIDER, 1959, vettura in fase di restauro, già dato il fondo epossidico, possibilità di vendita anche a restauro finito. Prezzo da concordare. Tel. 328 5481616.

128 GRUPPO 5, 1970, massima preparazione 1300 gruppo 5 HTP, colore blu come nuova, una sola gara, possibili permute. Prezzo impegnativo. Tel. 339 7992280.

128 SL COUPÉ 1300CC, 1973, autovettura conservata in ottimo stato, no ruggine, colore grigio originale, vetri azzurrati, unico proprietario da nuova, da reimmatricolare. Prezzo affare. € 4.800. Tel. 391 7784943.

130 COUPÉ, 1972, 2 esemplari completi, da restauro parziale e da reimmatricolare, una automatica l'altra manuale. € 5.000 cadauno. Tel. 327 7930559.

1'500CC OSCA CABRIOLET, 1960, autovettura da restaurare. € 10.000. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimeriteile@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 A, 1947, omologata ASI targa oro 3° grado, autovettura da concorso, completa in ogni accessorio e con molti ricambi. Solo se interessati. Prezzo dopo visione. Tel. 339 6573913.

500 C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA, 10/1952, tetto apribile, targhe (BG 25...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine, OMOLOGATA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA. € 11.500. Tel. 348 5503882.



500 C CABRIOLET, 1953, vettura da esposizione, restaurata nel 1988, colore grigio, motore nuovo più componenti di carrozzeria, sempre in garage, qualche uscita la domenica, parti sostituite di recente: freni, marmitta, pompa della benzina. € 8.900. Tel. 0742 379579.

500 C TOPOLINO, 1950, con capote nera in vinile in buone condizioni, tappeto pavimento nero nuovo; funzionante, targhe nere CT - video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 F, 1968, colore beige sabbia, vettura restaurata totalmente di carrozzeria e meccanica, interni, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione. € 8.000. Tel. 346 3045499.

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, perfettamente funzionante. € 4.800. Tel. 328 5817509. decesare.ale@gmail.com.



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





PRINCIPALI EVENTI 2022 A CALENDARIO

10/13 febbraio - **AUTOMOTORETRO' 2022**
LINGOTTO FIERE - TORINO

18/19 giugno - **SUSA - MONCENISIO**
RIEVOCAZIONE CORSA DI GRAN SALITA
manifestazione a calendario ASI



9/10 luglio - **CONCORSO DI ELEGANZA**
SAN PELLEGRINO TERME - Bergamo
partecipazione

24/25 settembre - **XLVI VECCHIO PIMONTE**

E TANTO ALTRO SUL NOSTRO SITO WWW.VCCT.IT

VCCT - Via Ottavio Revel 15 - 10121 - TORINO
tel. 011.53.89.90 - C.F. 80098560016

FAVA NICOLA BROKER AUTO CLASSICHE E SPECIALI



Giulia 1600 Spider - Anno 1963



Porsche 356C - Anno 1965



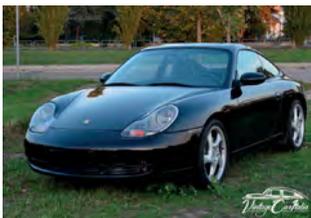
Ferrari 208 GTS - Anno 1981



Ferrari 348 TS - Anno 1991



Jaguar MK4 1,5 Litre - Anno 1949



Porsche 996 Carrera 4 - Anno 1999



WWW.VINTAGECARITALIA.IT
Tel: 328 3553543



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

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 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.

508 BALILLA SPIDER, 1935, bellissima, tutta restaurata, colore verde e nero con targhe originali, radiata d'ufficio. € 30.000. Tel. 329 7460041.

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 MANTELLI, 1963, iscritta ASI, restaurata a regola d'arte, reimmatricolata, rarissima, apparsa nel n°152 di RuoteClassiche 08/2001, vetri azzurrati, originale. € 13.000. Tel. 333 8913657. marco.ulessi57@gmail.com.



850 COUPÉ VIGNALE, 1967, colore rosso, completa, sana, da restauro, targhe e documenti originali, uniproprietario. € 3.000. Tel. 327 7930559.

850 T PULMINO, 1973, 2 esemplari, restaurati, uno monofaro rotondo e uno bifaro rotondo, stupendi. 12.000 e 18.000. No perditempo. Tel. 349 7317558.

BARCETTA, 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.

BARCETTA 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.



BARCETTA 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.



COUPÉ 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 1000 CC, 1990, ASI, auto perfetta e conservata in ogni sua parte, uso quotidiano, 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.

PER FIAT 500 A, 1947, dispongo di teste motore con guarnizione, semiasse completo di cuscinetto, disco frizione nuovo, coppe ruote, più varie. In blocco o separatamente, solo se interessati. Tel. 339 6573913.

RITMO 105 TC, 1983, ottima di tutto, pronta ll' uso, di un' unica famiglia da nuovo. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.



Gli splendidi restauri della

Carrozzeria "2000"
Autofficina



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

Tel. 0571 30597

335 7125791

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

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



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 CS, 1990, autovettura sanissima, sempre in box, Km 67.000 originali garantiti, gomme e freni nuovi, interni originali perfetti, revisionata, niente ruggine. Invio foto su richiesta. € 1.600 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 postarmenti - vettura regolarmente manutenzionata. € 18.500. Tel. 348 5503882.



FORD

TAUNUS XL, 1972, omologata ASI, uniproprietario, colore argento, Km 100.000, conservata. € 10.000. Tel. 328 4883533 - 015 33042. rossi.bartolom@gmail.com.

INNOCENTI

950 SPIDER, 1962, da restaurare, ora già lattonata, fondi nuovi, autovettura vendibile così come in foto oppure finita, più informazioni su richiesta. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



JAGUAR

420, 1968, color piombo, come nuova, cerchi a razzi, diversi lavori eseguiti per renderla in questi livelli. € 19.000. Tel. 333 9813848.

420 BERLINA, 1967, colore bianco, interni in pelle rossa, cambio manuale, italiana, aria condizionata, da restauro totale ma completa. € 4.500. Tel. 328 5481616.

E TYPE SPIDER 1ªSERIE, 1968, totalmente restaurata, tutto nuovo, stupenda, no perditempo, colore celeste chiaro metallizzato, interni in pelle blue. Tel. 349 7317558.

SOVEREIGN 4.0, 1996, unico proprietario, vendita nuova dalla concessionaria Jaguar di Brescia, 130.000 km originali, ottime condizioni. Sempre revisionata regolarmente fino novembre 2023. Completa di CRS ASI, esente bollo. Gomme nuove, batteria nuova, appena taglianda. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



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, trentennale (esente bollo), passaggio agevolato, gommata, tendina lunotto, statuetta cofano, Km 120.000, revisione 2023, 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 COUPE RHD, 1956, blue interno rosso, bellissima di carrozzeria e interni, solo 3 proprietari dalla importazione negli anni 70, targhe nere dell'epoca. Appena sottoposta ad una manutenzione molto approfondita con documentazione fotografica e fatture. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



XK 150 OTS, 1959, auto da restauro, ottima base, disponibile anche XK 120 OTS. Tratt. in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



XKR COUPÉ, 4.200 cc, 291 cv, Km 160.000, colore argento metallizzato, interni in pelle nera, 5 cerchi in lega, navigatore, telefono, lettore cd, più altri accessori. € 33.000. Tel. 337 560817. sergio.giovanardi@tiscali.it.

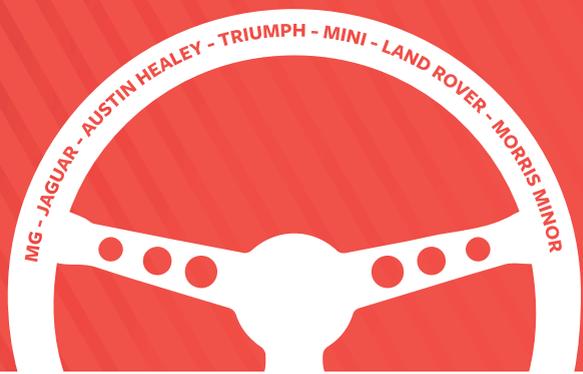


LANCIA

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 assistenziale 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.



RIPRENDERE IL CONTROLLO

RICAMBI DI ALTA QUALITÀ

60.000+ PARTI IN STOCK

STOCK COMPLETO IN EU

10+ DISTRIBUTORI IN EU

CONSIGLIO DEI NOSTRI ESPERTI

NUOVO NEGOZIO ONLINE

SPEDIZIONE VELOCE

www.angloparts.com

**100%
BREXIT
PROOF**

ANGLO PARTS ITALIA

Via Alessandro Volta 2 • I-31020 Villorba (TV) • Italia

+39 0422.321.500

treviso@angloparts.com



IN PRIMO PIANO



ALFA ROMEO DUETTO 1600 SPIDER OSSO DI SEPIA

Anno 1967, interno nero, motore 1600 corretto per il modello, da restaurare, ma funzionante, pressoché completa, quindi ottima base per un restauro.

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

ARDEA, 1952, omologata ASI targa oro, colore celeste, documenti in regola, targhe originali, ottime condizioni, funzionante in tutto. € 16.000. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

BETA, 1978, auto conservata sempre in garage, perfettamente funzionante, Km 60.000 reali, colore marrone. € 4.000 non tratt. Tel. 330 746637. pierluigi.dintino44@gmail.com.

FLAMINIA COUPÉ 2500CC, 1961, bicolore, bella, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAVIA 2000 IE, 1973, modello tipo 820.416, berlina HP, colore blu, con CRS, in buone condizioni. € 9.500. Tel. 329 2593476.

FLAVIA COUPÉ, 1963, restaurata, targhe e documenti originali, motore ok ed a iniezione, completa al 95%. € 8.000. Tel. 349 7317558.

FLAVIA COUPÉ 1.800 CC, 1965, a carburatori, colore grigio, interni in pelle beige, auto originalissima, funzionante, in fase di restauro, completa, targhe e documenti originali, proveniente da unica famiglia. 13.000 o 21.000 restaurata. Tel. 327 7930559.

FULVIA COUPÉ 1,3 S SECONDA SERIE, 1972, mod. 818.630, 1300cc abbinato a cambio a 5 rapporti, lattanata, fondi nuovi, pronta per la verniciatura. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



FULVIA HF 1200 1A SERIE, 1966, targhe libretto originale pochi proprietari. corredata della Fiche FIA/CSAI, omologata ASI, passaporto tecnico per regolarità storica FIA. Nel 1987 è stata oggetto di un servizio giornalistico nella rivista AutoCapital. Pronta per utilizzo immediato. € 69.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



LAND ROVER

RANGE ROVER 3.900 CC SE VOGUE, 1990, colore verde metallizzato, interni in pelle grigia, 5 porte, vernice e gomme nuove, molto bella. € 16.500. Tel. 328 5481616.

LINCOLN

MK IV, 1975, ottimo coupé americano, anche se di dimensioni importatnti, ha una linea filante, bello da guidare, super confortevole. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



MASERATI

3500 GT TOURING SUPERLEGGERA, 1959, Totalmente restaurata, condizioni pari al nuovo, numeri motore e telaio corrispondenti. Colore Rosso Cordoba metal. 106R7, interno in pelle colore BIANCO NEUTRO PAC1544. Ha percorso solo 600 km dal restauro totale. Visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



4200 SPIDER CAMBIOCORSA, 2001, UNIPROPRIETARIO CON 33.000 KM ORIGINALI, appena tagliandata, Motore della Ferrari 430, condizioni pari al nuovo, Completa di tutti i libretti di uso e manutenzione, garanzia e tagliandi. Ventennale, possibile richiesta CRS ASI per esenzione bollo. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



MISTRAL, 1967, iscritta ASI, Registro Maserati, Matching Numbers, grigia metallizzata, proprietario da 15 anni, 2+2. Qualsiasi prova. € 210.000. Tel. 336 460304.



MERCEDES

190 SL, 1958, autovettura da restauro con carburatori originali Solex. Trattativa in sede. Tel. 030 9718592. info@carrozzeriabaresi.com. www.carrozzeriabaresi.com



190 SL, 1959, completamente restaurata. Matching Numbers e Matching Colors. Condizioni da concorso. Tel. +39 328 3553543. nicolafava@yahoo.it. www.vintagecaritalia.it



190 SL ROADSTER, 1959, autovettura con restauro conservativo professionale sia al motore che agli interni. Utilizzata regolarmente. Qualsiasi prova. Tel. +39 328 3553543. nicolafava@yahoo.it. www.vintagecaritalia.it



200 E CABRIO, 1995, colore grigio metallizzato, autovettura in perfetto stato, Km 145.000, valuto eventualmente anche permuta di mio interesse. Tel. 333 5617701.

200E W124, 06/1991, targhe (FO 81...) originali dell'epoca - vettura d'epoca in ottime condizioni di conservazione. € 6.000. Tel. 348 5503882.



220 CABRIOLET B, 1952, omologata ASI, autovettura proveniente da importante collezione, interni originali,

matching numbers, visibile a Roma su appuntamento. € 89.900. Tel. 388 7883247.



220S W180 CONVERTIBILE, 1958, totalmente restaurata, originale italiana, pochi proprietari, Omologata ASI, iscritta registro Mercedes Benz. Visibile a Brescia. € 99.000 trattabili. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



230 SL PAGODA, 1966, totalmente restaurata, vettura importata recentemente dagli stati Uniti, restauro totale eseguito in Italia e terminato nel 2020, appena immatricolata in Italia ha percorso solo circa 500 km di test dalla fine del restauro. Con CRS ASI nel 2020. € 89.000. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, tetto apribile elettricamente, Vettura Maniacalmente Conservata - Perfetta In Ogni Dettaglio - Ancora Disponibile Kit Primo Soccorso Allocato Nella Cappelliera, TAGLIANDI ESEGUITI A SCADENZA REGOLARE E TIMBRATI SU LIBRETTO SERVICE ORIGINALE. € 9.000. Tel. 348 5503882.



280 SL, 1969, omologata ASI 3° grado, italiana 2 proprietari Bianca interni blu, Hard Top più retina posteriore frangi vento. Sempre in garage. Visibile ad Abano Terme. € 100.000. Tel. 335 6047825. giorgio.botton@alice.it.

Fabbrica Guarnizioni Auto Classiche & Sportive



www.sangalliguarnizioni.com

info@sangalliguarnizioni.com

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

Negro Ricambi

RICAMBI E ACCESSORI



SAREMO PRESENTI AD AUTOMOTORETRO' 2022 • 10-13 FEBBRAIO



SCHEDA LED senza modifiche di impianto

SOSTITUISCI
P26S con
LAMPADA
o LED 6V



SCHEDA LED senza modifiche di impianto
6V-12V

celledi - An.Garache - Carmagnola

Viale Barbaroux, 42 - CARMAGNOLA (TO) - Tel. 011.9715011 - info@negroricambi.com

www.negroricambi.com

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. IT03482960121 info@covercar.com - www.covercar.com

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 - **43° MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: DICEMBRE 2022** - P.ZZA F. CORRIDONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezzoclassicmotors.it - info@arezzoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: 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.

NOCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori- **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: DATA DA DESTINARSI** - per informazioni: 0828 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: 18/19/20 FEBBRAIO 2022** - Parco Esposizioni di Novegro - Segrate (MI) - Sup. coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il 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 - info@automotodepoca.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.ilmeigliodimillennium.it - info@ilmeigliodimillennium.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.

TREVISO - SPORT SHOW - Tel. 335 6610134 - mostrascambio.tv@gmail.com - www.sport-show.it **13° MOSTRASCAMBIO: 9/10 APRILE 2022** - Nuova sede presso OPENDREAM : area EX PAGONNSIN, via Noalese 94 - vicino all'aeroporto.

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. al 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.

560 SL ROADSTER, 1988, versione europea, ultima serie, con AIRBAG, ABS, CLIMA, SERVOSTERZO, TETTO RIGIDO E CAPOTE DI TELA NUOVA. Completa di tutti i libretti di garanzia e uso e manutenzione originali, ottime condizioni. € 42.800 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



SE 420 BERLINA (W126), 1988, full optional, impianto a GPL nuovo, vettura con 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+hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. 110. Tel. 338 3498505.



MG

A 1600 MK II, 1962, omologata ASI, pari a nuova, colore rosso, accessoriatissima, cruscotto in radica, da concorso, valuto permuta di mio interesse con auto

o moto, visibile a Genova. Astenersi perditempo. € 33.000. Tel. 335 5604632.

A 1600 MKII, 1961, colore rosso originale, venduta da nuova in Italia, targhe originali in ferro, moote nuovo, bellissima, ruote a raggi cromate. € 33.500. Tel. 327 7930559.

A ROADSTER 1500 CC, 1959, guida a sx, meccanica revisionata, interni nuovi, fondi nuovi, lattanata, riverniciata, book fotografico lavori da noi eseguiti - video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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 GT COUPÉ, 1978, restaurata, racing, nera, dispongo di paraurti cromati, meccanica ottima, guida a destra. € 15.000. Tel. 328 0737475. ennio.spadini@gmail.com.

B ROADSTER, 1964, 1° serie, ITALIANA, solo 4 PROPRIETARI. Solo 8000 km dal restauro totale con doc. fotografica, perfetta di tutto, molto accessoriata: interni in pelle, ruote a raggi, specchietti retrovisori esterni,

fari di profondità, barra porta stemmi, stemmi, ecc. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



MORGAN

4/4, 1991, 2 posti, acquistata nuova dall' unico proprietario nella concessionaria di Roma. Motore Ford 1600, cambio 5 marce, 37.500 km originali, regolarmente revisionata. Targhe e doc. originali di prima immatricolazione, TONNEAU COVER, INTERNO IN PELLE, ecc. € 42.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



PEUGEOT

205 1900 CC CTI CABRIO, 1992, con CRS, pronta all'uso, bellissima, con documenti, no perditempo. € 13.000 non tratt. Tel. 349 5842859.

PORSCHE

356 A T1, 1957, ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, con certif. Porsche e CRS ASI. Restauro appena terminato, perfetta e pronta all'uso, vasta documentazione fotografica e

fatture dei lavori. Da immatricolare. Con portapacchi, griglie fari, cinghie bagagli, specchietto esterno. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.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, 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.

www.asimarket.it



*mostra
scambio*



**50°
edizione**

AUTO MOTO CICLO d'epoca



**5-6
febbraio
2022**



Cesena Fiera

800 metri casello Cesena Nord



Malticket

biglietti online su www.malticket.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



IN PRIMO PIANO



SILVAUTO SPA, LA REALTÀ 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

LANCIA DELTA HF INTEGRALE EVO 2 BIANCO PERLATO EDIZIONE SPECIALE LIMITATA, 04/1994

Targhe (TO 48...) di prima immatricolazione e documenti originali dell'epoca - SOLAMENTE 30.619KM **TUTTA PRIMA VERNICE - DISPONIBILI FATTURE ATTESTANTI I LAVORI SVOLTI ALLA VETTURA CON CRONOLOGIA TAGLIANDI**
€ 169.000

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200

Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882

RICHIESTA VIDEO: 351.6932443

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.**



silvauto.it - silvautoclassics.com

APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00

SILVAUTO SARA' PRESENTE A FEBBRAIO 2022 ALLE FIERE DI PARIGI E TORINO

911 S, 1974, omologata ASI con CRS, telaio 9115300072, motore 911/42-6350079, accurato restauro conservativo, meccanica verificata presso Porsche Padova, colore argento Z2Z2, vetri catacolor, cambio 5 velocità, certificazione Porsche. € 78.000. Tel. 336 452826. ennio@tozzo.it.



911 T 2400, 1971, coupé bianco, restauro totale, autovettura sana, targa bianca Torino, bellissima. € 85.000. Tel. 349 7317558.

944 S, 1988, ASI TARGA ORO 4 proprietari, 128.000 km, Completa di libretto di uso e manutenzione e doppie chiavi. Tagliandata, freni nuovi, tubi aeronautici, ammortizzatori, compressore aria condizionata e sostituzione con gas ecologico, rev. maggio 2022. € 25.000 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzagio.it. www.cristianoluzzagio.it



BT6 S, 1962, omologata ASI, in buone condizioni. Tel. 333 8077401.

RENAULT

4 TL 845 CC 28 CV, 01/1984, targhe (BO A17...), documenti originali dell'epoca, autovettura conservata maniacalmente, 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 MANUTENZIONATA - Quasiassi prova. € 16.500. Tel. 348 5503882.



5 TC, 1985, 956 cc, colore rosso originale, interni in tessuto, targata Treviso. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.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.

SAAB

9-5 2,3 16V TURBO AERO, 2001, versione top di gamma con 250 cv, berlina, colore grigio, interni in pelle nera, cambio automatico, Km 300.000, autovettura in ordine. € 1.200. Tel. 338 7109857. simonetti.r@tin.it.

SIMCA

1000 COUPÉ, 1964, design Bertone, colore rosso, vettura in buone condizioni generali, targhe originali. € 12.000. Tel. 328 5481616.

TRIUMPH

TR 4, 1964, completamente restaurata, sono nuovi: interni, capote, gomme, cerchi a raggi e impianto elettrico dell'overdrive, meccanica, cambio, carbu-

razione, pompa freni e frizione revisionati. € 36.500 tratt. Tel. 338 4696964. claunga@gmail.com.



TR3A, 1959, iscritta ASI, PERFETTA, sostituite le balestre, motorino di avviamento ad alta velocità di rotazione, completamente tagliandata, rifatta tutta la testata con valvole per benzina verde, completa di RUOTE A RAGGI CROMATE, INTERNO IN PELLE, PORTAPACCHI, ecc. € 36.000. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzagio.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 sono regolari. € 18.900. Tel. 348 4417840. 20170911mb@gmail.com.



VOLVO

760 2.5 GLE, 1988, perfetta, pari al nuovo, iscritta e certificata ASI, assicurazione e passaggio 200 euro, esente bollo, km 230.000 reali. € 12.500. Tel. 327 0511478.

960 BERLINA, 1990, omologata ASI + CRS, targa VR 95...., motore turbo 2000 cc 16 V a benzina, completa-

mente originale, ottime condizioni generali, bellissimo, raro, conservato. € 7.800. Tel. 342 6247337. lucalazza74@gmail.com.



ALTRE MARCHE

AC ROYAL ROADSTER, 1926, motore Anzani SV 4 cilindri 1.496cc, lattanata e riverniciata, con book fotografico lavori eseguiti, targata, ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



DKW F 12, 1965, omologata ASI targa oro, due tempi, perfetta, vernice e interni originali, secondo proprietario, prima targa, doppie chiavi, libretto a pagine. € 13.000. Tel. 335 6468789.



GLAS GOGGOMOBIL COUPÉ, completa ma da restaura con documenti italiani originali da passaggio. € 3.500. Tel. 329 4686277.



IN PRIMO PIANO



SILVAUTO SPA, LA REALTÀ 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

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 latta, carrozzeria. Rarissima, di elevato prestigio.

PRODOTTE SOLAMENTE 152 UNITA' - INTROVABILE - CONDIZIONI SUPERLATIVE PROPORZIONALI ALLA RARITA' DEL MODELLO
€ 330.000

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200

Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882

RICHIESTA VIDEO: 351.6932443

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.**



silvauto.it - silvautoclassics.com

APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 - 22.00

SILVAUTO SARA' PRESENTE A FEBBRAIO 2022 ALLE FIERE DI PARIGI E TORINO

la tecnologia di **ieri**

la soluzione **oggi**

Pneumatici piatti? Mai più!

ALTAIREGO
tyre cushions set
100% MADE IN ITALY
www.altairego.it

400% in più di superficie d'appoggio

La gamma ALTAIREGO offre 12 modelli in funzione del peso a vuoto del veicolo. In foto, set cuscini Comfort 500 Super, composto da 2 rampe doppie + 2 rampe singole.

JBA FALCON V8 3500, 1992, raro motore Rover V8 3.500, recentemente riverniciata, ottime condizioni generali, con capote in mohair nera. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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.



ROYALE SABRE, 1988, motore Ford 2.000cc, manuale, completa di capote in canvas nera e copri capote in canvas nera. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 8262808 (Olivotto) oppure info@nervesauto.com - Visitate il nostro sito: www.nervesauto.com.



INDUSTRIALI E MILITARI

AERMACCHI MOTOCARRO MB11, 1950, raro motocarro a tre ruote, da restaurare ma completo, motore Diesel 750 cc funzionante, motore supplementare, portata 15

q.li, cassone ribaltabile. € 6.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



CITROEN H TYPE, 1968, versione con centina, adatto ad uso pubblicitario o come "Street Food", funzionante e completo di tutto. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



FIAT 241 TN, 1976, omologato ASI, cassonato, portata q.li 14 in buone condizioni. Tel. 0141 292159.

MOTO

AERCAPRONI CAPIROLO 75 SPORT, 1951, ottimo, conservato, color rosso originale, motore monocilindrico a 4 tempi, potenza 4,5 cv a 7500 giri, cambio a 4 velocità, cerchi originali in alluminio, targa in ferro. € 2.400. Tel. 349 6844119.

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. aldومiserandino@libero.it.

BIANCHI BIANCHINA 125 CC, 1950, conservata con tutte le sue parti originali, targa in ferro con 4 numeri, libretto grigio, visura del P.R.A. (cancellata d'ufficio), funzionante, da collezione, invio foto. € 2.400. Tel. 349 6844119.

BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredato di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc... Esemplare unico in Europa. € 16.000 tratt. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



GARELLI VELOMOSQUITO 49 CC, 1960, conservato, telaio color arancio con parafranghi bianchi (colori originali), con libretto, motore Mosquito 38 B, funzionante, con Centrimatic (frizione automatica). € 690. Tel. 349 6844119.

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.

GILERA GIUBILEO 98 CC NORMALE, 1960, completamente restaurato, motore rifatto, targa in ferro e libretto originale, visura bianca (mai iscritto al PRA), funziona benissimo, ottima occasione, a richiesta invio foto. € 2.250. Tel. 349 6844119.

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 VFR 750F RC36, 1989, moto in più che eccellenti condizioni di conservazione, sia di motore che di carrozzeria, manutenzione regolare e costante, Km 65.000 circa, iscritta registro storico FMI, gomme, batteria, pastiglie nuove. Invio foto su richiesta. Tel. 333 5305741. itsdem@virgilio.it.

INNOCENTI LAMBRETTA 150 D, 1956, moto in splendide condizioni, restauro totale, primo scooter della Innocenti con cilindrata superiore a 125 cc e l'ultimo con telaio in vista, perfettamente funzionante, motore 150 originale, CRS, targhe e documenti in regola. € 5.800. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



INNOCENTI LAMBRETTA C, 1951, omologata ASI, restaurata, colore camoscio, accessoriata, disponibili anche altri modelli. Tel. 335 7503610.

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.

MALANCA 48 CC SPORT, 1960, funzionante, originale, senza documenti con denuncia di smarrimento. € 1.100. Tel. 0523 896249.



MATCHLESS M 350 L, 1939, ex militare, targa Roma 2...originale, restaurata, ottima, FMI targa oro. € 5.500. Tel. 328 0737475. ennio.spadini@gmail.com.

MOTO GUZZI NUOVO FALCONE CIVILE, 1971, moto originale e ben conservata, funzionante, motore 450 cc, 2 posti, targhe originali, radiata. € 4.800. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1951, targa Oro FMI, omologata motocarrozetta, in ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica, tutti i documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldومiserandino@libero.it.

MOTO GUZZI ASTORE 500, 1949, motociclo restaurato e mai usato, provvisto dei documenti per la voltura. € 15.000 poco tratt. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

MOTO GUZZI ASTORE 500, 1951, omologata ASI, motore nuovo, perfetta in tutto. € 16.500 tratt. Tel. 328 1598255.

MOTO GUZZI GTV, 1949, omologata ASI, conservata in buone condizioni e funzionante, documenti e targa originali ed in regola. € 11.000. Tel. 347 0119740. Isoavi@hotmail.com.

MOTO GUZZI GTV SIDECAR, 1947, restauro maniacale e completo in ogni suo particolare. € 22.500. Tel. 335 5298925. bernardo.b@alice.it.

MOTO MORINI 175 TRESSETTE, Iscritto ASI e PRA, motociclo circolante, unico proprietario, dotata di carta di circolazione originale, immatricolata 08/02/1960, carrozzeria perfetta. Come nuovo. € 6.000 tratt. Tel. 366 7054108 - email monicasolfa@gmail.com.



MOTOBICI CATRIA 175, in fase di restauro, motore e cromature rifatte, da verniciare e montare. Tel. 348 3886581. ing_mirabella@libero.it.

MOTOBICI CATRIA 175 LUSSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, motociclo in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldومiserandino@libero.it.

NIMBUS STANDARD, 1938, omologata ASI targa oro, perfetta, documenti regolari. € 12.000. Tel. 335 6468789.



PIAGGIO APE 150, 1959, perfetta, documenti regolari. € 15.000. Tel. 335 6468789.



SERTUM VARI MODELLI, 2 esemplari 500cc, un 250 VT4 completo con documenti, più vari altri modelli 250, vari ricambi, forcelle, marmitte piatte, ecc..... Per cesata attività. Prezzi dopo visione. A richiesta invio foto. Tel. 328 7894109.

www.asimarket.it

una vacanza differente...

viaggiando in compagnia di Amici.

*...divertimento, cultura, sport e molto altro
a bordo delle nostre passioni !*



Da Milano a Coira
attraversando il Passo del Maloia,
quindi a Monaco di Baviera passando per Vaduz
percorrendo la favolosa Alpenstrasse, poi Salisburgo e Praga
da Praga a Brno e il suo circuito poi Auschwitz, Cracovia, Bratislava,
Zagabria e Lubiana... per fare ritorno in Italia ed arrivare a Padova.

INFO: WWW.ALZOZERO.EU - org. MOTOR CLASSIC CLUB

2012 milano-londra 2015 mil-lon marathon
2017 milano-barcelona 2018 ten nations rally-tour



TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19

☎ 02 31 38 30

CLICCA SU

www.tinycars.it

Siamo anche su



TRIUMPH 350 CC, con libretto a pagine datato 1959, con vecchio foglio complementare, vecchie targhe, stesso proprietario da 30 anni. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



VARIE MARCHE E MODELLI, dispongo di MV disco volante CSS, MV disco volante CS, Motobi Imperiale 125 tipo lusso, Isomoto ruote piccole, Vespa 150 cc del 1957, Mosquito 388 su bici da donna, tutte restaurate una decina di anni fa. Tel. 348 3886581. ing.mirabella@libero.it.

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.

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.



LIBRETTI USO E MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, dépliant vend. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



PER ALFA ROMEO ALFETTA, dispongo di un cerchio Cromodora misura 5 1/2 x 14 fori 4 x 98, bellissimi, in buonissimo stato, girano perfettamente. € 80. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO ALFETTA, 03/1977, dispongo di un libretto uso e manutenzione per suddetta auto, colore rosso, in ottimo stato. € 30 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER ALFA ROMEO ALFETTA 1.6/1.8, '77-'81, tappezzeria completa in skai beige + 4 pannelli elettrosaldati tenuti ottimamente, orig. dell'epoca, conservati, per inutilizzo. Affare. Ad interessati. € 1.600 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 GIULIA / FIAT 1100 103 TV, per Giulia cavo frizione e maniglia portiera anteriore destra, per 1100 103 TV contromaniglia interna porta sinistra, materiale nuovo in confezione originale. Tel. 388 1936066.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA, anni '50, dispongo di un manicotto dal riscaldamento al rubinetto, anello di sospensione inferiore posteriore e valvola termostatica. Tutto materiale nuovo. Tel. 388 1936066.

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 - oldtimerteile@bluewin.ch.

PER APPIA I° TIPO, dispongo di 2 paraurti in alluminio nuovi. € 500 cad. Tel. 348 2243566.

PER AUSTIN MONTEGO, 1987, dispongo di un motore completo, fari, fanali posteriori, tappezzeria completa di sedolini, ruore complete (gomme al 90%). Al miglior offerente. Tel. 345 0861750 - 081 3629499.

PER BSA - TRIUMPH - NORTON, dispongo di 2 carburatori marca Amal RB930/34 e LB930/35. € 250 cad. Tel. 348 2243566.

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, marmitta originale numerata e marcata Ferrari, vis. a Modena. € 1.000. Tel. 348 8122938.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FIAT 124 SPORT COUPÉ 1°SERIE, dispongo di un libretto uso e manutenzione, luglio 1967, in buone condizioni. € 35 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 500 F, dispongo di guarnizioni per giro vetri nuove. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 F/L, dispongo di motorini d'avviamento e dinamo revisionate, pari al nuovo. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 R, dispongo di un motore 650 cc, più una testa per Fiat Panda 30, 32 cv, 135 Km/h per cambio 500 R, bronzine da rifare. € 500. Tel. 348 3886581. ing.mirabella@libero.it.

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 600 1° SERIE VETRI SCORREVOLI, dispongo di un libretto uso e manutenzione, del 1955, in buono stato. € 30 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 682 N2, 2 mot. idraul. provv. di racchette e spazzole, 1 ripetitore later. ambid. (vetro/alluminio), luce plafoniera interiore, incluse lampade efficienti in buono stato 50/30/15/10. Inoltre permutò circa 500

romanzi narrat./sentim. con QuattroRuote 1960/01. Tel. 0185 939353.

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.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 TOPOLINO 500 B-C-BELVEDERE, '47-'55, dispongo di motori revisionati, completo di tutti gli accessori, fornito in moto su banco prova. Visibili a San Miniato. € 1.900. Tel. 335 6065554. marioauto47@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO A - B, coperchio ruota di scorta ricondizionato a nuovo, con fondo epossidico a 2 componenti, ok, solo da verniciare. € 350. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT TOPOLINO C, coppia conica misura 8 x 41, nuova più collettore motore (scarico), sanissimo, valuto scambio. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER GIULIETTA E GIULIA SPIDER, dispongo di un tonneau cover, colore rosso con cerniera per parziale apertura. € 150. Tel. 347 1592611. fabio1945@alice.it.

PER LANCIA AURELIA B10, 1950, ceppi freni con tamburi anteriori usati e riscaldatore abitacolo tutto restaurato. € 300 cad. Tel. 329 0454819.

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.

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



PER LANCIA FULVIA COUPE' 1.2, 1966, serbatoio benzina come nuovo € 500, + 4 cerchi in lamiera canale rovesciato, dritti, bianchi, come nuovi € 500. Tel. 368 510428.

PER LANCIA ZAGATO 2°SERIE / ALFA ZAGATO, motorino alza portellone posteriore. Tel. 338 8630047.

PER MERCEDES 123, radiatore raffreddamento in ottimo stato. € 100. Tel. 360 332320.

PER MERCEDES 123, '76-'82, dispongo di un paraurti posteriore come nuovo. € 200. Tel. 360 332320.

PER MERCEDES 220 D (W115), 1969, mot. compl. accessorio blocc. €800, cambio €500, diff. €400, sc. st. mecc. €250, semiasse pinze freno €50 cad., cofano €200, baule €100, mascherina €120, ecc.... Motori efficienti al 100%, ponti ant. post., maniglie, serbatoi, ed altro. Tel. 0185 939353.

PER PIAGGIO APE 175CC, 1964-1967, cedo motore e cambio - no carburatore. € 600. Tel. 348 2243566.

PER PORSCHE 356, dispongo di vari ricambi in vendita o eventuale scambio/acquisto. Tel. 339 1987696.

PER PORSCHE 356, dispongo di un libro officina per riparazioni. Tel. 339 1987696.

PER RENAULT, '70-'90, dispongo di svariati ricambi quali: motori completi R9, R11, R12, R14, R15, R17, ecc.... Tutti originali e completi, testata Williams completa, ed altri fondi di magazzino. Tel. 339 8060461.

PER TOPOLINO A-B-C, sportelli completi di vetri usati buono stato + altri lamierati. € 300 cad. Tel. 348 2243566.

PNEUMATICI NUOVI, 4 pezzi 205/60 R15 M&S € 200, 1 pezzo 195/60 R15 estivi dire. 90% €120, 185/65 15 est. 95% €150, altre (ev. te 5° pneum. di scorta pressoché nuovo 185/65 15 ed 195/60 15 €50 cad.), motore M.B. 3.0 D 0M615 88 cv e 2.5 D 0M601 84 cv. Tel. 347 8473405 sms.

RESTAURO / VENDITA, strumentazione Jaeger, Smiths e Lucas per auto d'epoca inglesi (Triumph, Austin Healey, MG, Jaguar, etc...). Si accettano permuta. Sped. in tutto il mondo. Tel. 339 6175326 - britishgaugeservice@gmail.com.

RICAMBI VARI, per Triumph TR4 un motore e cambio, per Triumph TR7 carburatori completi e cambio revisionato € 700, motore auto BMW 700 limousine € 600, motopri Fiat 600 e 750 smontati € 300 più vari ricambi auto e moto. Tel. 333 9247118.

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@nonsofolari.it.

RICAMBI VARI, per A.R. Giulia 1° serie 2 fari una mascherina nuova € 200, fanalini posteriori completi o solo plastiche 1° / 2°serie, per FIAT 500 anni '60 copricruscotto 500 L, volante ed altri pezzi a prezzi bassi, per 500 D coperchio punterie e alzacetro nuovi. Tel. 320 1169319.

RIVISTE LA MANOVELLA, dispongo dei numeri che vanno dal 1977 a dicembre 2021. Si accettano offerte. Tel. 388 1936066.

RIVISTE QUATTORRUOTE, dal primo numero a dicembre 2021, con cartelle custodia fino al 2016 più ottanta fascicoli speciali. Si accettano offerte. Tel. 388 1936066.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

GIORNALI/RIVISTE, numeri di Quattroruote passati, prezzi modici. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18, anche rotti. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

PER LANCIA APPIA COUPE PININFARINA, 1963, terza serie, un paraurti posteriore per suddetta autovettura. Tel. 335 7081287. dott.luigiberdini@gmail.com.

PER MERCEDES 190D (W201), 1985, struttura nuda plancia blu 1°serie, fari Hella ant. dx, schienale sedile passeggero a quadratini blu con poggiatesta, specchio retrovisore interno. Valuto eventuali permuta o acquisti (ritiro a mio carico). Tel. 347 8473405 (sms) - 0185 939353. dondero.maurizio@libero.it.

PORSCHE 911, 1985, modelli 2000, 2200, 2400, 2700, 3000, 3200, 912, 964, 993, 996, 997, coupé, turbo, speedster, valuto anche Ferrari e Alfa Romeo d'epoca, anche da restaurare, massima serietà, ritiro in tutta Italia, prezzo adeguato. Tel. 333 9370257. lasagna.paola1965@libero.it.

TRENINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercury, Secho, Ingap, etc.... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

CERCO

CITROEN MEHARI, se in perfetto stato. No perditempo. Tel. 335 5604632.

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, chiusure attività, barnfind e merce ferma in magazzino. Contatto solo via mail. Tel. ... info@nonsofolari.it.

FIAT 124 SPORT COUPE, 1968, prezzo da negoziare in base allo stato del veicolo. Tel. 333 2107179. carlo.bisordi@gmail.com.

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

Abbonato Socio ASI tessera ASI n°..... Non abbonato

Marca modello anno

Descrizione (massimo 250 caratteri).....

.....

.....

Prezzo

Nome e Cognome Città.....

TELEFONO (indispensabile)

E-MAIL

PAGAMENTO: con bonifico, bollettino c/c postale o assegno (vedi nella sezione "ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE" in basso) intestati a **GRAF ART s.r.l.** per un importo di € per n. uscite

SPEDIRE RICEVUTA DI PAGAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDOLA PUBBLICAZIONE, EVENTUALE FOTOGRAFIA E COPIA DELLA TESSERA ASI. Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it



- 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

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

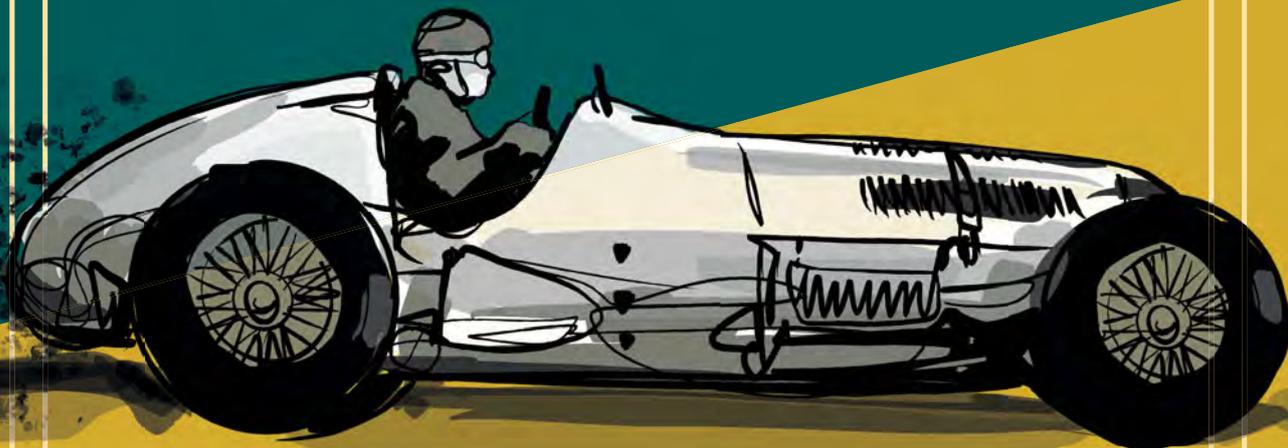
I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

7^a Rievocazione

GRAN

PREMIO

DI BARI



22/25 APRILE 2022

PER PARTECIPARE SCARICA E COMPILA
LA SCHEDA D'ISCRIZIONE CHE TROVI SUL SITO
WWW.GRANPREMIOBARI.IT



10.02
13.02
2022

TORINO
LINGOTTO FIERE

spirito

AMMR

Risparmia acquistando
il tuo biglietto online



WWW.AUTOMOTORETRO.IT

SARÀ UNA RIVOLUZIONE

AUTOMOTORETRO

AUTOMOTO
RACING

In contemporanea con
Expo Tuning Torino:



info@automotoretro.it



[automotoretro.automotoracing](https://www.facebook.com/automotoretro.automotoracing)



[automoto_r](https://www.instagram.com/automoto_r)



+39 011 350 936

Con il sostegno di:

sparco

