



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

LANCIA LAMBDA TECNICA ITALIANA



N. 10 - OTTOBRE 2021 - EURO 5.50 - MENSILE - ANNO LX - P.I. 12/10/2021

ISSN 1593 - 7607
10010
9 771593 760008

Grimaldi Classic Cars



Grimaldi Auto S.p.A.

Viale Monte Grappa 15, Vigevano - PV - Italy - Tel. +39.0381.22787

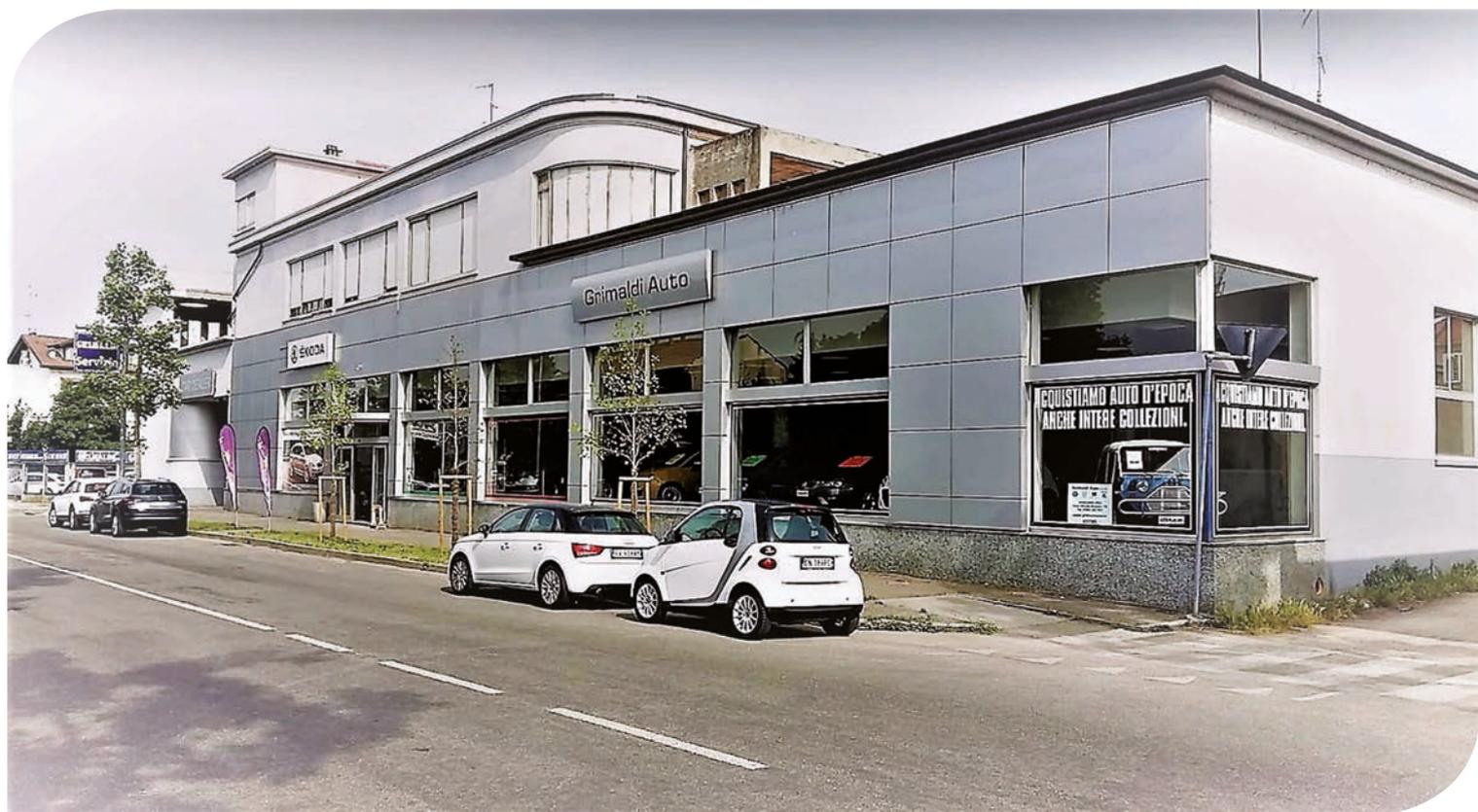
WhatsApp +39 347-7376032 - Cell.: 340-7170541

p.grimaldi@grimaldiauto.it / www.grimaldiauto.it



Scarica la nostra app GRIMALDI AUTO

ACQUISTIAMO AUTO IN TUTTA ITALIA CON LA MASSIMA RISERVATEZZA e CON PAGAMENTO IMMEDIATO



Grimaldi Auto è una società per azioni che nasce nel 1983 per volontà di **Onofrio Grimaldi**, attuale presidente. Oggi è una realtà commerciale situata a Vigevano in provincia di Pavia, in una sede di oltre 5.000 metri quadrati, e rappresenta ufficialmente VOLKSWAGEN, SEAT e SKODA Service, ed è specializzata nel remarketing di vetture KM ZERO, aziendali e dirigenziali.

Da diversi anni, con il marchio **Grimaldi Classic Cars**, l'azienda si occupa di auto storiche con oltre 70 vetture da collezione in vendita e rigorosamente intestate a noi.

Abbiamo da poco inaugurato un'esposizione dedicata alle classiche con clima e umidità controllata, praticamente un albergo 5 Stelle.

L'organizzazione è un team molto compatto, con un unico scopo: la soddisfazione del cliente.

Certificazioni: **ATTESTATO DI ECCELLENZA** di Autoscout24.it, Google ranking ★★★★★, **Certificazione ISO 9001**.

Puoi guardare il video delle nostre autovetture direttamente su Youtube e siamo presenti sui principali social media del web.



Inquadra il QR code



**Accesso diretto
al nostro sito**

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

IN QUESTO NUMERO

N° 10 - OTTOBRE 2021

La Manovella



FOTO DI COPERTINA

30 CENTENARIO LANCIA LAMBDA
Lambda, un'auto
e una fabbrica rivoluzionarie
di Lorenzo Morello



38 40 ANNI FA
Michèle Mouton e Fabrizia Pons,
vere regine del rally
di Roberto Valentini



60 ALFA ROMEO 75 "SERIE SPECIALI"
Speciale come la Indy, unica come la A.S.N.
di Luca Marconetti



50 STORIE DI MOTO
Il motocross
e la Scuderia Franco
di Franco Daudo



64 I GP D'ITALIA
Il meraviglioso trionfo della 804
di Massimo Grandi,
Lorenzo Morello, Rino Rao



46 MARCHI SCOMPARSI
Una nuova marca di automobili
di Nino Balestra



70 NAUTICA
Rossi di Montelera, signore dell'acqua
di Piero Maria Gibellini

NEWS

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**
Le nostre eccellenze di stile e tecnologia

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**
Un autunno da tutto esaurito

IN PRIMO PIANO **09**
Il motorismo storico è patrimonio italiano

NOTIZIE ASI **10**
Calendario sessioni di certificazione

ATTUALITÀ **14**

SUL FILO DELLA MEMORIA **24**
Riccardo cuor di leone - di Danilo Castellarin

60 ANNI LA MANOVELLA: I PIONIERI **26**
Michele Marchianò...
di Luca Marconetti

L'INTERVISTA **56**
La Maserati biturbo di Alejandro de Tomaso
di Laura Ferriccioli

MEZZI AGRICOLI & GIOVANI **74**
Folgorato sulla via di Resana

IMPRESE GIOVANI **76**
Ciao! Italia

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

TROFEO ASI GIOVANI
Coppa GIOVA-MI: buona la prima! **78**
Coppa Ciak Taormina: effetti cinematografici **80**

ASI GIOVANI IN TOUR **82**
L'unione ha fatto la forza per l'accoppiata vincente
di Luca Marconetti

CIRCUITO TRICOLORE
Palio a tre ruote - di Paolo Conti **84**
Chienti e Potenza sopra le righe - di Paolo Conti **86**

ASIMILISHOW 2021 **90**
Onori alla novità - di Massimo Lunari

L'ANNIVERSARIO **92**
Circolo Veneto Automoto d'Epoca, 60 anni di grande
spettacolo - di Roberto Valentini

La notte delle sorprese - di Luca Marconetti **94**

Una favolosa miss fra le 53 vetture del weekend
delle Vecchie Signore - di Mario Da Costa **96**

Sempre più gentlemen! - di Andrea Meloni **99**

IN LIBRERIA **100**

CALENDARIO **101**



HERITAGE IS ABOUT PLACES

Negli spazi completamente rinnovati delle Officine Classiche di Torino, un team di esperti è a tua disposizione per restaurare e certificare le vetture storiche dei marchi Alfa Romeo, Fiat, Lancia e Abarth. E da oggi puoi richiedere i Certificati di Origine e di Autenticità o acquistare ricambi e merchandising dedicato al mondo dell'auto d'epoca anche negli Heritage Point dei Motor Village di Arese, Roma e Palermo.

Vieni a scoprire il nostro mondo.
www.fcaheritage.com

Heritage





La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

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

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

Grafica e Impaginazione
Patrizia Bisa - e-mail: creativa@pierrezeta.com

Foto e Immagini
Actualfoto, Valentini, Marconetti, Comoglio,
Gastaldi, Castellarin, Conti, Morello, Rao, Grandi,
Cesario, Balestra, Ferriccioli, Gibellini, Deganello.

Hanno collaborato
Umberto Anerdi, Nino Balestra, Danilo Castellarin,
Matteo Comoglio, Paolo Conti, Mario Da Costa, Franco Daudo,
Elvio Deganello, Gian dell'Erba, Laura Ferriccioli,
Luca Gastaldi, Piero Maria Gibellini, Massimo Grandi,
Pierluigi Griffla, Massimo Lunari, Luca Marconetti,
Andrea Meloni, Lorenzo Morello, Rino Rao

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

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

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

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

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

CantelliNet
PUBBLICITÀ & COMUNICAZIONE
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

LE NOSTRE ECCELLENZE DI STILE E TECNOLOGIA

Mentre questo numero de La Manovella andava in stampa, a Torino si svolgevano le premiazioni "Stelle del Motorismo" con l'assegnazione dei "Premi ASI per il Motorismo Storico" e la cerimonia di inserimento nella prestigiosa "FIVA Heritage Hall of Fame" dei tre candidati italiani presentati dall'ASI.

La cultura del motorismo storico internazionale celebra un tecnico di grande spessore come l'ingegner Mauro Forghieri e tre maestri dello stile come Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini e Leonardo Fioravanti.

Forghieri, Giugiaro e Gandini sono i primi esponenti italiani a entrare nella "FIVA Heritage Hall of Fame" istituita dalla Federazione Internazionale, che guarda sempre all'Italia con grande ammirazione considerando l'ASI un punto di riferimento anche a livello internazionale. Non a caso la sede della FIVA è a Villa Rey, dove si è tenuta la cerimonia di premiazione.

I "Premi ASI per il Motorismo Storico" sono stati assegnati a Gandini e Fioravanti in virtù delle rispettive carriere professionali e in occasione di speciali anniversari: i 50 anni di due modelli iconici come la Lamborghini Countach di Gandini e la Ferrari 365 GT4 BB di Fioravanti. Due modi diversi ma altrettanto efficaci di interpretare il difficile tema delle gran turismo in un momento in cui era necessario compiere un significativo passo verso il futuro.

L'elemento più significativo è la continuità dello stile italiano, che ha cominciato ad affermarsi sin dalle origini del motorismo, carrozzando con gusto le prime automobili e proseguendo poi nei decenni successivi a dettare le regole dello stile. Un lavoro nato nell'umiltà delle officine, nobilitato poi dall'estro artistico dei bozzettisti che, quando ideavano un modello, realizzano veri e propri quadri d'autore. Le testimonianze di questa commistione tra arte e stile dell'auto sono tantissime e la loro traduzione in un oggetto che si muove con efficacia sulla strada è la conferma che nel nostro Paese esiste da più di un secolo un sistema che permette di coniugare con gusto tecnologia e design.

L'Automotoclub Storico Italiano e La Manovella danno grande importanza alla storia degli uomini che con il loro ingegno hanno saputo creare vere e proprie opere d'arte. Lo fanno con interessanti esposizioni - ad Auto e Moto d'Epoca a Padova saranno esposti 16 prototipi della Collezione ASI Bertone - e nell'ambito di numerose iniziative culturali promosse anche dai Club con la collaborazione della Commissione Cultura. Perché ricordare al Paese le sue numerose risorse è sempre importante.

Roberto Valentini



www.cavec.it

100 ANNI DI MOTO GUZZI

26 settembre - 1 novembre 2021

Santa Maria della Pietà - P.zza Giovanni XXIII - Cremona

MOSTRA A INGRESSO LIBERO

ORARI

MAR-MER-GIOV-VEN
15:00-19:00

Il mattino su prenotazione per comitive e scolaresche

SAB-DOM
10:00-12:00 E 15:00-19:00

Lunedì chiuso



Con il patrocinio di



Camera di Commercio
Cremona



Regione
Lombardia



Museo del Violino



Touring Club Italiano

e la collaborazione della
Polizia di Stato



UN AUTUNNO DA TUTTO ESAURITO



Cari Amici,

il calendario degli appassionati nei mesi di settembre e ottobre è denso di appuntamenti che, per fortuna, nel 2021 sono tornati ad animare i nostri fine settimana di inizio della stagione autunnale. Devo lodare la determinazione degli organizzatori che hanno dimostrato di voler mantenere in vita i loro eventi, importanti occasioni per condividere la nostra passione, nonostante la difficoltà di ottemperare a tutte le norme vigenti ed i limiti imposti dall'emergenza sanitaria; anche l'affollamento del calendario stesso, che ha visto lo slittamento in settembre di molti eventi primaverili, ha creato non pochi problemi e sovrapposizioni.

Dopo la Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca, che quando leggerete questa mia avrete già vissuto, in questo mese di ottobre ci attendono, i saloni di Milano e di Padova, dove l'ASI sarà assoluto protagonista insieme ai suoi Club. Vi

accoglieremo, infatti, negli inediti "ASI Village": grandi spazi di condivisione con mostre tematiche e incontri con tanti protagonisti del motorismo storico.

Un'iniziativa che ritengo particolarmente interessante è la "Convention ASI 2021", in programma a Roma il 25 e 26 novembre: per la prima volta nella sua storia l'Automotoclub Storico Italiano organizza un congresso durante il quale verranno trattate le tematiche più importanti legate al nostro mondo, sia con le istituzioni sia con i Club Federati, organizzando un convegno e una serie di tavoli di lavoro per far emergere, dai nostri Club, spunti su cui poter lavorare per la crescita del nostro movimento. Pensare ad un'ASI sempre uguale a se stesso non premia né la Federazione né gli appassionati. Dobbiamo essere capaci di guardare avanti ed immaginare la direzione da intraprendere per gestire al meglio il futuro del motorismo storico.

La "Convention ASI 2021" coinvolgerà tutti i Club Federati - veri pilastri dell'Automotoclub Storico Italiano - per sottolineare l'unità e la collaborazione che oggi più che mai devono caratterizzare il nostro spirito di appartenenza alla Federazione che ho l'onore e l'orgoglio di presiedere, ogni giorno di più. Lavoreremo in sinergia con i Club Federati per coordinare i tanti mondi che compongono l'ASI nell'ottica di un continuo miglioramento.

Vivremo due giornate all'insegna del "Motorismo Storico per il Sistema Paese": è questo il titolo che abbiamo dato al Convegno di apertura in programma giovedì 25 novembre al quale interverranno numerosi rappresentanti delle istituzioni e della politica nazionale.

Al Convegno seguirà un piacevole momento dedicato alle Premiazioni ASI, comprese quelle delle Manovelle e Pedivelle d'Oro, che tornano dopo un 2020 di pausa forzata a causa dell'emergenza sanitaria: sarà una festa dedicata all'impegno e alla dedizione nei confronti degli appassionati che i Club ASI dimostrano con la loro quotidiana attività.

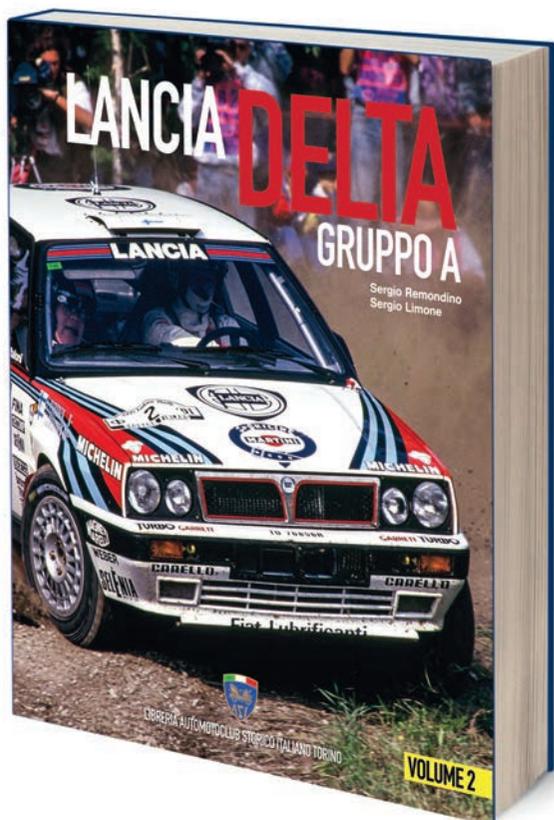
Il motorismo storico è davvero un elemento chiave per lo sviluppo del Sistema Paese e siamo pronti a ribadirlo e a dimostrarlo in un periodo che impone a tutti noi (appassionati e cittadini) un'energica e positiva reazione volta a rimettere in moto questa bellissima macchina che si chiama Italia. L'attività della nostra Federazione, basata su passione e volontariato, gioca un ruolo importantissimo e insostituibile in questo panorama. Il nostro sano spirito associazionistico ci ha portato a fare molto, moltissimo per l'intera comunità: sono fiero e orgoglioso di come la grande famiglia ASI si è spesa per il Paese durante questi lunghi mesi di emergenza Covid e ora possiamo tornare a concentrarci sui temi che riguardano la nostra missione.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

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

IN USCITA A NOVEMBRE

DISPONIBILE IN ANTEPRIMA
AD AUTO E MOTO D'EPOCA - FIERA DI PADOVA
21-24 OTTOBRE



LANCIA DELTA - GRUPPO A - Volume 2

Sergio Remondino - Sergio Limone

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

Testi in italiano e inglese

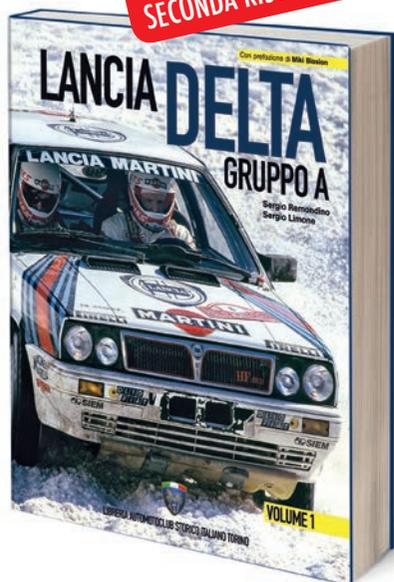
Dopo il Volume 1 dedicato a tutte le versioni della Lancia Delta Gruppo A, arriva il Volume 2 dedicato agli uomini che hanno reso grande una delle vetture da corsa più vincenti di sempre, eterno motivo d'orgoglio sportivo del Made in Italy. Il viaggio parte da Corso Marche 38, la mitica sede dell'Abarth, 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.

La Lancia Delta Gruppo A è una delle vetture da corsa più vincenti di tutti i tempi. Un mito, che ha raccolto 46 successi in gare di Mondiale Rally e conquistato sei titoli Costruttori consecutivamente, più quattro titoli iridati Piloti con Biasion e Kankkunen. Un elogio del made in Italy che non può e non deve cadere nel dimenticatoio e che l'ASI ha deciso di celebrare con due volumi scritti da Sergio Remondino, firma storica del settimanale Autosprint ed autore di vari libri a tema rallistico.

Opera intera composta da Volume 1, Volume 2 e Cofanetto
Cofanetto disponibile anche singolarmente



BEST SELLER
SECONDA RISTAMPA



LANCIA DELTA - Gruppo A - Volume 1 € 49.00

Sergio Remondino - Sergio Limone

Pag. 272 - Formato 24x30 cm - Copertina cartonata - 230 foto a colori e b/n, 4 spaccati e 5 disegni tecnici - Testi in italiano e inglese.

Nel primo volume, arricchito dalla prefazione di Miki Biasion, vengono ripercorse le gesta sportive della Delta Gruppo A, con le relative schede tecniche ed i disegni in trasparenza di tutte le versioni. Corredano questa parte le bellissime ed esclusive immagini originali di Actualfoto. Poi, ad arricchire ulteriormente l'opera, c'è una seconda parte relativa ai test ed agli sviluppi scritta da uno dei principali artefici dei successi Delta, l'ingegnere Sergio Limone. Il progettista torinese rivela una serie di informazioni fino a ieri ancora segrete, con un testo esauriente e ricco di particolari inediti scritto a quattro mani con Luca Gastaldi. Completano questa sezione del primo volume le rarissime immagini scattate all'epoca dallo stesso Limone ed un documento unico: la lista completa di tutte le Delta realizzate all'Abarth, con tutte le informazioni relative ad ogni esemplare.

PIÙ ALFA CHE MAI Alfa Romeo GTV e Spider

€ 59.00

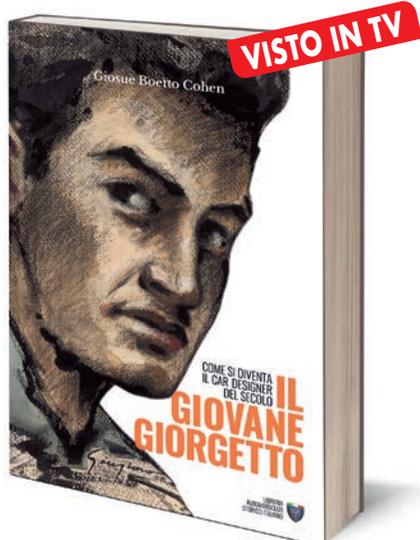
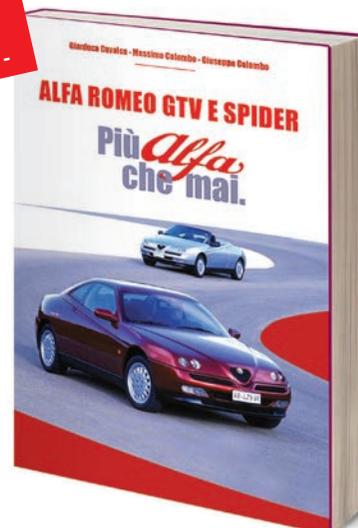
Gianluca Cavalca, Massimo Colombo, Giuseppe Colombo

Pag. 198 - Formato 22 x 30 cm - Rilegato - Centinaia di foto a colori e in B/N - Testi in italiano

Il libro è dedicato ai due modelli storici del marchio italiano nel loro 25° anniversario dalla presentazione del 1995.

Questa monografia descrive le due vetture fin nei minimi dettagli, grazie a un ritratto analitico e completo in ogni sua parte, arricchito da 300 immagini tra fotografie, tabelle e disegni dell'epoca. La narrazione della GTV e della Spider comprende molteplici testimonianze, raccolte direttamente da tutti quei protagonisti che hanno contribuito a mettere su strada questi due gioielli a quattro ruote: dalla progettazione alla produzione in larga scala, fino a 90mila esemplari e con due diversi restyling nel 1998 e nel 2003, dall'assistenza post-vendita alla loro prospettiva in ambito collezionistico.

NUOVA EDIZIONE
RINNOVATA
- COPIE LIMITATE -



VISTO IN TV

IL GIOVANE GIORGETTO Come si diventa il Car Designer del Secolo

€ 24.00

Giosuè Boetto Cohen

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

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

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.

QUEI RALLY CON IL CAVALLINO La Ferrari contro tutti: ricordi e aneddoti a briglie sciolte

€ 39.00

Tonino Tognana

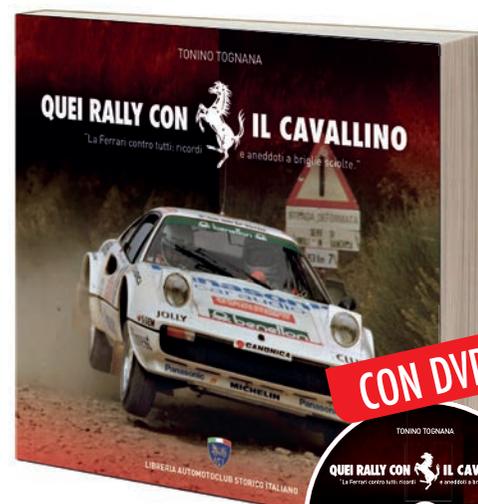
Pag. 288 - Formato 24,5x21,6 cm - Copertina cartonata - Circa 400 foto a colori. Contiene DVD Campionato Italiano Rallies Internazionali 1982 - durata 45 min.

Il volume narra la storia di Tonino Tognana, pilota italiano di grandi capacità tecniche e velocistiche.

Tonino Tognana nasce a Treviso nel maggio 1955, unico figlio maschio con quattro sorelle, fin da bambino indirizza la sua passione principalmente alle automobili da corsa. Dopo anni di apprendistato con le Opel, grazie ai buoni risultati conseguiti riesce a guidare vetture competitive semi ufficiali e/o ufficiali delle varie Case, dalla Fiat Abarth, alla Ferrari, alla Lancia, ed infine alla Porsche.

Nel corso della sua carriera agonistica è alla guida di ben 31 diverse vetture, riuscendo a vincere al debutto per ben 10 volte.

A completamento dell'opera un DVD che racconta, con immagini originali ed inedite, la cavalcata vincente nel Campionato Italiano Rallies Internazionali del 1982 con la Ferrari 308 GTB.



CON DVD



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



ASSICURIAMO LA TUA STORIA

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

QUOTAZIONI SU

WWW.PERTESICURO.COM

ESEMPI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

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

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

La garanzia del mese

GUIDA LIBERA

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

Tutte le garanzie prestate da TUA Assicurazione SPA

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

Per Te S.r.l.

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

PER INFORMAZIONI 011 0883111

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

IL MOTORISMO STORICO È PATRIMONIO ITALIANO

ALL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO UN SEGGIO NEL PARLAMENTINO DEGLI STATI GENERALI DEL PATRIMONIO ITALIANO.

Il motorismo storico ha fatto il suo ingresso ufficiale nel sistema istituzionale dedicato al patrimonio italiano, poiché in questo ambito rappresenta un settore importante.

Gli Stati Generali del Patrimonio Italiano (www.statigeneralipatrimonio.it) sono una consulta permanente e plenaria costituita dai rappresentanti delle più importanti organizzazioni private e pubbliche che operano nel settore del patrimonio.

La convocazione di insediamento si è tenuta lo scorso 20 maggio presso il Cnel Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e i lavori sono proseguiti il 20 luglio presso l'Anci Associazione Nazionale dei Comuni Italiani e proseguiranno il 10 novembre presso il Ministero dello Sviluppo Economico.

Uno dei 150 "seggi" del "parlamentino del patrimonio" è stato formalmente assegnato all'Automotoclub Storico Italiano.

Uno scenario condiviso dal Presidente degli Stati Generali Prof. Ivan Drogo Inglese che, nell'estate scorsa, si è recato a Torino in visita a Villa Rey ricevuto dal Presidente dell'Automotoclub Storico Italiano, Alberto Scuro.

L'intesa, oltre all'insediamento di ASI nella consulta, prevede anche alcuni passaggi operativi a favore del motorismo storico. Tra questi l'avvio di un percorso didattico e formativo dedicato al motorismo storico indirizzato soprattutto al management dello stesso. Poiché il motorismo storico può rappresentare una opportunità di lavoro e occupazione soprattutto per le future e giovani generazioni. Un percorso che verrà condiviso, grazie agli Stati Generali, con importanti atenei italiani.

Infatti la Commissione Accademie, Scuole e Università è presieduta dal Prof. Antonio Felice Uricchio presidente di Anvur Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e Ricerca.

Nel programma anche la promozione e lo sviluppo di eventi e iniziative nell'ambito delle Heritage Week ovvero di focus territoriali dedicati al patrimonio architettonico, artistico, culturale e storico dove ampio spazio verrà dedicato al ruolo di ASI e del Motorismo storico, con il coordinamento della Com-

Il presidente degli Stati Generali Ivan Drogo Inglese con Alberto Scuro a Villa Rey.



missione Borghi, Comuni, Pro Loco e Province presieduta dall'Avv. Sen. Enzo Bianco Presidente del Consiglio Nazionale dell'Anci Associazione Nazionale dei Comuni Italiani.

Un ruolo per ASI è previsto anche presso la Commissione Restauro che si insedierà a partire dal mese di ottobre presso il Ministero dello Sviluppo Economico con il coordinamento del Vice Ministro Prof. Gilberto Pichetto Fratin.

Infine la creazione della Commissione Motorismo Storico Presso gli Stati Generali del Patrimonio Italiano con il coinvolgimento diretto di ASI Automotoclub Storico Italiano. Questi gli obiettivi perseguiti congiuntamente dagli Stati Generali del Patrimonio Italiano e da ASI Automotoclub Storico italiano.

Uno scenario condiviso dal Presidente degli Stati Generali, Ivan Drogo Inglese:

"Il motorismo storico deve rappresentare un asset importante del patrimonio italiano. Questo è l'obiettivo perseguito congiuntamente dagli Stati Generali del Patrimonio Italiano e da ASI Automotoclub Storico italiano. Voglio sottolineare l'importanza dei raduni promossi dalle associazioni aderenti all'ASI che contribuiscono fattivamente alla promozione dei borghi e dei comuni italiani".

Argomenti che trovano d'accordo Alberto Scuro: *"Ritengo che la presenza dell'Automotoclub Storico Italiano nel parlamentino degli Stati Generali del Patrimonio sia significativa per tutto il nostro settore, un riconoscimento al valore culturale e patrimoniale dei veicoli storici, considerati in alcuni casi vere e proprie opere d'arte. Ci confronteremo con pari dignità con altre realtà importanti per contribuire con iniziative sempre più mirate alla crescita economica del nostro Paese in un periodo storico cruciale".*

CALENDARIO SESSIONI DI CERTIFICAZIONE

Pubblighiamo il Calendario Provvisorio 2021 (suscettibile di modifiche) delle sessioni di verifica per il rilascio del Certificato di Identità ASI e/o Carta di Identità FIVA.

Specifichiamo che, stante l'attuale persistenza della situazione emergenziale causa COVID-19, le sessioni di verifica sono e saranno subordinate nel loro svolgimento alle normative di contenimento dell'epidemia

emanate a livello nazionale e locale dalle Autorità competenti ed osservando lo specifico Protocollo previsto da A.S.I.: verrà data conferma della loro attuazione.

I tesserati interessati a partecipare ad una sessione devono rivolgersi al proprio Club di appartenenza il quale, dietro debita compilazione della modulistica necessaria, invierà alla Segreteria Generale dell'ASI.



CALENDARIO SESSIONI OMOLOGAZIONI

2021

È stato reso noto il calendario provvisorio delle sessioni di certificazioni per auto nel 2021. Gli aggiornamenti vengono pubblicati mensilmente su La Manovella e in tempo reale sul sito www.asifed.it.

SESSIONI AUTO

OTTOBRE

- 02 Ruote del Passato (Fiume Veneto - Friuli V. Giulia)
- 02 Ass. Automoto Epoca Sardegna (Elmas - CA) Sardegna
- 03 IL Volante (Sassari - Sardegna)
- 09 Nostalgic CC (Prati - Vipiteno - BZ) Trentino A. Adige
- 09 Valtellina Veteran Car (Piateda - SO) Lombardia
- 16 CL. Orobico (Pedrengo - BG) Lombardia
- 16 Cjmae (Jesi - AN) Marche
- 23 HRC Fascia D'oro - *da definire* (Montichiari - Bs) Lombardia
- 23 CAMEVA - *da definire* (Aosta - Valle D'Aosta)
- 30 CAMS Castellotti (Lodi - Lombardia)
- 30 Club Automoto Epoca Campano (Sparanise - CE) Campania

NOVEMBRE

- 06 Hermitage - *da definire* (Forlì - Emilia) Romagna
- 06 *Data Tecnico-Operativa*
- 13 MWVCC (Roncadelle - BS) Lombardia
- 13 Bagni della Porretta - *da definire* (Bologna - Emilia R.)
- 20 Balestrero VMC (Lucca - Toscana)
- 20 Club Serenissima Storico Auto Moto (Oderzo - TV) Veneto
- 27 CMAE (Milano - Lombardia)
- 27 Classic Car Club Napoli (Napoli - Campania)

DICEMBRE

- 04 CAVEC - *da definire* (Cremona - Lombardia) **Nel Pomeriggio**
- 04 Collectors Historic Carclub (Cesena - FC) Emilia Romagna
- 11 Club Venezia Automotostoriche (Mestre - VE) Veneto
- 11 Piemonte Club Veteran Car (Torino - Piemonte)
- 18 Historic Club Schio (Altavilla Vicentina - VI) Veneto
- 18 Ruote d'Epoca della Riviera dei Fiori - *da definire* (Villanova D'Albenga - SV) Liguria

SESSIONI MOTO

OTTOBRE

- 02 Associazione Auto Moto d'Epoca Sardegna (Elmas - CA) Sardegna
- 02 CAMS Castellotti Lodi (Lodi - Lombardia) **ANNULATA**
- 20 MWVCC (Brescia - Lombardia)
- 03 Valtellina Veteran Car (Piateda - SO) Lombardia
- 09 CJMAE (Jesi - AN) Marche
- 09 Registro Storico Moto Guzzi (San Severino Marche - MC) Marche
- 16 Serenissima Storico - *da definire*
- 16 Antiche Moto Brianza (La Valletta Brianza - LC) Lombardia

OTTOBRE

- 16 CASPIM (Ascoli Piceno - Marche)
- 23 VCC Bernardi (Villafranca - VR) Veneto
- 23 Balestrero (Lucca - Toscana)
- 30 CAVEC - *da definire* (Cremona Lombardia)
- 31 Rombo Arcaico - *da definire* (Gravina di Puglia - BA) Puglia

NOVEMBRE

- 06 Ruote del Passato (Pordenone - Friuli) Venezia Giulia
- 06 CPAE - *da definire* (Piacenza - Emilia) Romagna

NOVEMBRE

- 06 Hermitage Veteran Engine - *da definire* (Forlì - Emilia-Romagna)
- 13 Ass. Siciliana Veicoli Storici (Palermo - Sicilia)
- 14 VCC Ibleo (Ragusa - Sicilia)
- 20 CMEF (Sesto Fiorentino - FI) Toscana
- 27 CCC Napoli (Napoli - Campania)
- 27 CMAE (Milano - Lombardia)

DICEMBRE

- 11 Piemonte CVC (Collegno - TO) Piemonte

I tesserati interessati a partecipare ad una verifica devono rivolgersi al proprio club di appartenenza il quale, dietro debita compilazione della modulistica necessaria, invierà la stessa alla Segreteria Generale dell'ASI (improrogabilmente entro e non oltre 30 giorni prima della data alla quale intendono partecipare) precisando data/luogo seduta ove inserire il veicolo.

Consultare sempre il sito internet www.asifed.it

10.02
13.02
2022

TORINO
LINGOTTO FIERE

AAMR

**SARÀ UNA
RIVOLUZIONE**

AUTOMOTORETRO

**AUTOMOTO
RACING**

WWW.AUTOMOTORETRO.IT

✉ info@automotoretro.it

📘 [automotoretro.automotoracing](https://www.facebook.com/automotoretro.automotoracing)

📷 [automoto_r](https://www.instagram.com/automoto_r)

☎ +39 011 350 936





La Autobianchi Runabout.

LA COLLEZIONE ASI BERTONE AL SALONE DI PADOVA "AUTO E MOTO D'EPOCA"

"BERTONE WORLD" È LA MOSTRA COMPOSTA DA 16 STRAORDINARI PROTOTIPI ESPOSTI PER LA PRIMA VOLTA ALL'INTERNO DEL GRANDE "ASI VILLAGE"

L'Automotoclub Storico Italiano sarà presente al salone "Auto e Moto d'Epoca" in programma dal 21 al 24 ottobre alla Fiera di Padova con un grande e inedito "ASI Village", nel quale verrà allestita l'imperdibile esposizione intitolata "Bertone World", composta da 16 prototipi provenienti dalla Collezione ASI Bertone. Esempari che illustrano cinquant'anni di stile firmato dal celebre carrozziere torinese, dal 1967 alla seconda decade degli anni Duemila. Ad eccezione dell'iconica Lamborghini Miura prodotta in serie, sono tutti modelli unici e concept-car che hanno stupito il mondo quando sono stati

svelati nei più importanti saloni internazionali dell'automobile. Sono esemplari allestiti su autotelai di 15 differenti Costruttori europei e americani, a dimostrazione dell'incredibile prolificità ed efficacia della Bertone in ambito creativo e progettuale. Rappresentano, inoltre, le visioni stilistiche di alcune tra le più grandi firme del car-design mondiale: da Marcello Gandini a Marc Deschamps, da Luciano D'Ambrosio a Mike Robinson.

Ferrari Rainbow, Chevrolet Ramarro, Lotus Emotion, Porsche Karisma, Lancia Kayak, Alfa Romeo Bella, Aston Martin Jet2,



La Chevrolet Ramarro e la Ferrari Rainbow.



La Lancia k Kayak.

I 16 CAPOLAVORI DI "BERTONE WORLD"

- 1967 LAMBORGHINI MIURA S** La linea che Marcello Gandini disegnò per "vestire" la meccanica della nuova Lamborghini dotata del rivoluzionario motore 12 cilindri trasversale contribuì a proiettare il produttore emiliano nell'Olimpo delle supercar.
- 1969 BERTONE AUTOBIANCHI RUNABOUT** Nel 1969, Bertone scelse la briosa meccanica dell'Autobianchi A112 per presentare una stravagante barchetta a cuneo con motore posteriore centrale: servì come banco di prova per la successiva Fiat X1/9 prodotta in serie.
- 1972 CITROËN CAMARGUE** Bertone realizzò numerosi prototipi su base Citroën. La Camargue adotta l'autotelaio della berlina GS ed è una elegante "hatchback" 2+2 con ampio lunotto panoramico e parabrezza curvo, tipico dei modelli Bertone di quegli anni.
- 1973 NSU TRAPEZE** Al Salone di Parigi del 1973 Bertone presentò questa sportiva su base NSU Ro80. Monta il motore fra i due sedili posteriori, sfruttando la forma del propulsore rotativo Wankel. Il profilo è basso e sfuggente, la coda raccolta e tagliata di netto.
- 1976 FERRARI RAINBOW** Dopo aver realizzato il modello di serie Ferrari 308 GT4, Bertone si lancia in un esercizio di stile sul medesimo telaio. Nasce una "targa" con il tetto che scivola dietro gli schienali dei sedili. La linea è compatta e filante, a tratti volutamente disarmonica.
- 1984 CHEVROLET RAMARRO** Uno dei grandi obiettivi di Bertone fu di carrozzare un telaio Chevrolet Corvette con alcuni criteri ritenuti rivoluzionari. Ci riuscì nel 1984 con la Ramarro, vettura sperimentale con un design modernissimo.
- 1991 LOTUS EMOTION** Al Salone di Detroit del 1991, Bertone presentò questo concept sportivo con motore quattro cilindri turbo della Lotus Esprit in posizione centrale. Il design è di Marc Deschamps, originariamente proposto per la Bugatti EB110.
- 1992 BERTONE BLIZ** Prototipo sportivo a propulsione elettrica con linee tese e porte a ghigliottina: una speedster a due posti per il puro divertimento. Carrozzeria in materiale composito, telaio tubolare, due motori elettrici, autonomia di 100 km e accelerazione bruciante.
- 1994 BERTONE PORSCHE KARISMA** Nel 1994, il designer Luciano D'Ambrosio disegnò una berlina sportiva a quattro posti con motore posteriore e porte ad ala di gabbiano, ispirata alla Lamborghini Marzal (1967). La Karisma anticipa di oltre vent'anni le Porsche Panamera e Taycan.
- 1994 BERTONE ZER** Record Mossa da propulsore elettrico, stabilì il primo record a Nardò nel 1994 percorrendo in un'ora 199,882 km. Raggiunse poi i 303,977 km/h sul chilometro lanciato e coprì la distanza di 465 km alla media di 120 km/h con una carica.
- 1995 LANCIA KAYAK** Realizzata su base Lancia k, ha proporzioni migliorate, sbalzi ridotti, padiglione più piccolo e fiancate raffinate. Fiat non prese in considerazione la proposta per gli ingenti investimenti necessari ad avviarne la produzione in serie.
- 1999 ALFA ROMEO BELLA** Sull'autotelaio dell'ammiraglia 166, il designer Luciano D'Ambrosio crea un coupé con parabrezza avvolgente e la parte posteriore del padiglione fortemente inclinata. Il frontale sovradimensionato e senza griglia la fa sembrare una vettura elettrica.
- 2003 BERTONE BMW BIRUSA** L'ultima vettura Bertone battezzata con un detto piemontese: "Birusa" significa audace, ardimentosa e fu il soprannome di Eva Marzone, nota motociclistica torinese degli anni Trenta. Il telaio utilizzato deriva dalla prestazionale BMW Z8.
- 2004 ASTON MARTIN JET 2** La collaborazione tra Bertone e Aston Martin risale alla DB2/4 Competition Spider del 1954 e alla DB4 GT Jet del 1964. Si tenta di tornare al concetto delle auto su misura in voga negli anni '50 e '60. La Jet 2 ha influenzato la successiva Ferrari FF.
- 2007 BERTONE FIAT BARCHETTA** Bertone reinterpretò il concetto di vettura scoperta compatta, divertente e molto "preziosa" grazie alla carrozzeria in alluminio spazzolato e vetro. Le portiere si aprono verso l'alto, all'indietro.
- 2011 JAGUAR B99** Uno degli ultimi capolavori dell'atelier Bertone è la Jaguar B99, la cui linea è inserita in una rigida architettura a tre volumi resa elegante dalle porte a libro. Il nome rimanda ai 99 anni della Carrozzeria Bertone.

Jaguar B99: sono solo alcune delle auto che compongono il percorso espositivo di "Bertone World", articolato nei vari stand dei Club Federati che animeranno l'ampio spazio di "ASI Village" all'interno del Padiglione 4.

La Collezione ASI Bertone è esposta al pubblico presso il Museo Volandia di Malpensa.



La Bertone BMW Birusa.



L'Aston Martin Jet 2.



Elaborazione Bertone su base Fiat Barchetta.

MOTO GUZZI: IL FASCINO DI UNA TRADIZIONE

CENTO ANNI DI AVVENTURE, PERSONAGGI LEGGENDARI E SPLENDEDE CREAZIONI CHE HANNO DATO VITA AL MITO ITALIANO DELLA MOTOCICLETTA RACCONTATI DA UN FRANCOBOLLO.

Entro nel mio studio. Sulla scrivania c'è già la posta giornaliera. Inizio a scorrere le prime lettere, annoiato dall'anonimato dell'affrancatura meccanica, quando il mio interesse è risvegliato da una busta sulla quale campeggia fiero un francobollo emesso da poco, l'11 settembre scorso. Leggo il nome solo per conferma, ma basta il francobollo: il mittente è un caro collega, "guzzista" di ferro, che ama distinguersi. C'era da aspettarselo che lo avrebbe eletto a suo emblema!

Quanto può raccontare un francobollo, anche per chi lo sceglie, e quanto racconta questo francobollo dedicato al centenario della Moto Guzzi! Pochi elementi, il logo creato per l'evento, il primo e l'ultimo modello di moto ed il classico motore bicilindrico a V di 90° raffreddato ad aria come sfondo, emblema Guzzi dagli anni Sessanta, per sintetizzare cento anni di storie.

Storie di amore per la due ruote, di un'amicizia nata al fronte, di due fratelli diversissimi e geniali, di vittorie e primati mondiali, di innovazione nella tradizione e di leggendari viaggi in solitaria. Storie di grandi passioni che tratteggiano una storia di eccellenza: quella della Moto Guzzi.

È il 1919, la Grande Guerra è appena terminata quando Carlo Guzzi costruisce la sua prima motocicletta, la G.P. 500: un prototipo che segna il primo passo verso l'avverarsi del sogno di tre ragazzi arruolati nel Servizio Aereo della Regia Marina, il motorista Carlo e i piloti Giovanni Ravelli e Giorgio Parodi, che diventerà realtà il 15 marzo 1921 con la "Società Anonima Moto Guzzi", fondata da Carlo e

Nella società lavora anche il fratello maggiore di Carlo, Giuseppe, detto Naco, che nel 1950 progetterà la galleria del vento per testare l'aerodinamicità dei motocicli, inaugurata nel 1954. Brillante ingegnere, Naco al contrario del fratello ha un'indole schiva e per questo d'estate ama fare lunghi viaggi in solitaria sulla sua Guzzi Sport 500. Durante uno di questi, nel 1926, il telaio della sua moto si rompe sui Carpazi ed è costretto ad un intervento di fortuna. Da questa esperienza nascerà una leggenda. Rientrato a Mandello, Giuseppe progetta un forcellone oscillante collegato ad un sistema di molle, per ovviare al problema.

È l'essenza della Moto Guzzi, una cura artigianale fatta di continue innovazioni nate dall'esperienza di guida, quasi impercettibili all'occhio inesperto, ma fondamentali.

Nasce così, nel 1928, la prima Gran Turismo della Guzzi, la Guzzi 500 Norge, dal nome del dirigibile progettato da Umberto Nobile, che l'anno prima aveva sorvolato il Polo Nord. Una scelta promozionale che suscita numerose polemiche. Per testarla e dimostrare che la nuova motocicletta merita il nome, Naco parte per un nuovo viaggio estivo in solitaria spingendosi oltre il Circolo Polare Artico fino a raggiungere Capo Nord in una avventura epica su una rotta che ancora oggi è il simbolo stesso del viaggio in moto, un rito per i motociclisti di tutto il mondo e a meno di una decina d'anni dalla prima G.P. 500, la Moto Guzzi è già mito, è già leggenda.

Chi è curioso di conoscere questa e le tante altre storie di eccellenza



Giorgio e dal padre di questo, con stabilimento a Mandello del Lario. Giovanni Ravelli, scomparso in volo, è ricordato nel logo dall'aquila ad ali spiegate, stemma degli Aviatori Navali. Inizia subito la produzione in serie della prima motocicletta, la Guzzi 500 Normale, 17 esemplari in tutto. Pochi mesi dopo, la Società partecipa alla sua prima competizione, la Milano - Napoli e primeggia nelle gare di velocità alla Targa Florio, il primo di una serie di successi che la porteranno a vincere, dal 1921 al 1957, 14 Campionati del Mondo e a conseguire oltre 3000 vittorie nelle classi più prestigiose, con una ventina di primati mondiali, alcuni imbattuti.

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

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

INQUINAMENTO: TORINO E IL PROGETTO MOVE-IN

Vista la crescente e giusta preoccupazione degli appassionati torinesi e piemontesi sulla recente introduzione del Move-In e dei nuovi blocchi alla circolazione, riteniamo giusto approfondire la questione e riportare qui le ultime notizie così da rassicurare i collezionisti. Move-In (acronimo di Monitoraggio dei Veicoli Inquinanti) è il progetto sperimentale di Regione Lombardia, adottato da Regione Piemonte, con il quale si sono promosse modalità innovative per il controllo delle emissioni degli autoveicoli attraverso il monitoraggio delle percorrenze, tenendo conto dell'uso effettivo del veicolo e dello stile di guida adottato. Una scatola nera installata sul veicolo, consente di rilevare le informazioni necessarie a tale scopo, attraverso il collegamento satellitare a un'infrastruttura tecnologica dedicata e abilitata a gestire le limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti. L'adesione è volontaria e comporta l'applicazione di una diversa articolazione delle limitazioni strutturali della circolazione, infatti gli aderenti avranno la possibilità di utilizzare il veicolo tutto l'anno, fatti salvi i periodi di attivazione delle misure temporanee in previsione di situazioni di accumulo degli inquinanti, fino al raggiungimento della soglia di chilometri annuali concessi dal sistema Move-In, che varia a seconda della tipologia di veicoli e della classe di appartenenza. Infatti per quanto concerne le auto a combustibile benzina le classi euro 0 ed euro 1 hanno una soglia chilometrica di 1000 km annui, euro 2 una soglia chilometrica di 2000 km annui, per le auto diesel quelle euro 0,1 e 2, hanno egual soglia dei veicoli a benzina, mentre per gli euro 3 la soglia è di 5000 km all'anno e per gli euro 4 di 8000 km; per gli autoveicoli a GPL, Metano ed i motocicli le classi e le soglie corrispondono a quelle dei veicoli a benzina. Mentre per i veicoli leggeri si arriva ad un massimo annuo di 9000 km con i veicoli a combustibile diesel, che sono euro 4. Infine per i veicoli pesanti si arriva ad un massimo di soglia di 12.000 km annui per gli euro 4 diesel. La scatola nera che invia i dati di percorrenza alla piattaforma telematica dedicata e il saldo dei chilometri percorsi sono aggiornati quotidianamente. Il conteggio dei chilometri è effettuato sui tratti stradali di qual-

siasi tipologia, percorsi all'interno del perimetro delle aree geografiche corrispondenti al territorio dei Comuni interessati da limitazioni alla circolazione per motivi ambientali e aderenti al servizio Move-In. Le aree geografiche del Piemonte in cui è attivo il sistema Move-In sono state divise in Comuni dell'agglomerato di Torino: Alpignano, Baldissero, Beinasco, Borgaro, Cambiano, Candiolo, Carignano, Caselle, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, La Loggia, Leini, Mappano, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto Pianezza, Pino, Piobesi, Piossasco, Rivalta, Rivoli, San Mauro, Santena, Settimo, Torino, Trofarello, Venaria, Vinovo e Volpiano; Comuni di pianura: Carmagnola, Chivasso, Ciriè, Poirino, Rivarolo, San Maurizio; Comuni di Collina: Giaveno, Ivrea e Pinerolo. Per le altre province del Piemonte i Comuni aderenti risultano essere residuali. L'utente registrato al servizio su piattaforma può verificare: la soglia di km concessi, i km percorsi, il saldo chilometrico ancora disponibile. La responsabilità di verifica periodica è a carico dell'utente. I costi di adesione al servizio per il primo anno comprendono: 30 euro per l'installazione della scatola nera e 20 euro per la fornitura del servizio annuale, per gli anni successivi il costo sarà pari a 20 euro.

Tutta questa premessa è per spiegare come funziona il sistema, ma gli appassionati non devono essere preoccupati. Quanto stabilito dalla legge regionale introdotta lo scorso anno, non decade assolutamente: le auto con oltre 40 anni di età, che abbiano il CRS e l'annotazione sul libretto possono circolare liberamente, le auto fra i 20 e i 39 anni con CRS annotato sul libretto possono circolare nei fine settimana (sabato e domenica). Come dichiarato recentemente dall'assessore Matteo Marnati questa legge è sempre valida, a meno che un sindaco non emetta un'ordinanza che dice il contrario e la motivi. Questo è possibile in quanto i sindaci sono i responsabili della salute dei cittadini del proprio territorio.

Ricapitolando quindi, nulla cambia per i possessori di veicoli d'epoca residenti in Piemonte. Resta comunque valido l'invito a controllare sempre le singole ordinanze dei Comuni per essere certi di poter circolare liberamente in quel territorio.



 **Mercedes-Benz Registro Italia**

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

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

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

VI ASPETTIAMO ALLA FIERA "AUTO E MOTO D'EPOCA" - PADIGLIONE 1 - PADOVA 21-24 OTTOBRE.

Grafica Realizzata da FPI No. di Francesco Pordino • Catania • www.fpuetcatania.it

SILVAUTO E LE AUTO D'EPOCA: UNA PASSIONE CHE NON SI FERMA MAI

NEMMENO LA PANDEMIA HA BLOCCATO L'ATTIVITÀ DEL RIVENDITORE NUMERO 1 IN ITALIA

La provincia di Bergamo è stata forse l'area più colpita dalla pandemia e per certi versi il simbolo della terribile emergenza sanitaria. Silvauto ha vissuto in diretta il dramma di questa terra e della sua gente, che ha pagato un prezzo altissimo in termini di dolore e di vite umane, schierandosi da subito al fianco delle persone impegnate in prima linea a fronteggiare l'epidemia, con una donazione di 50 mila euro a favore dell'Ospedale Papa Giovanni XXIII di Bergamo. *"Siamo rimasti tutti profondamente scossi da quanto ci stava succedendo intorno - spiega Dario Belloli, fondatore, Amministratore Delegato e "anima" di Silvauto - e colpiti dal coraggio e dall'abnegazione di medici e personale sanitario, che si stavano battendo a difesa degli altri, mettendo anche a repentaglio la propria incolumità. Per questo abbiamo pensato di aiutarli con un gesto concreto, che potesse servire ad esempio all'acquisto di materiali e dispositivi sanitari, in quei giorni così disperatamente necessari"*.

Ma, al di là degli aspetti umani ed emotivi, come ha vissuto l'azienda Silvauto questa "fase storica"?

"È stato sicuramente un periodo difficile - prosegue Belloli - e rimanere chiusi così a lungo è stato molto duro. Abbiamo però cercato di interpretare costruttivamente questo periodo di forzata inattività, lavorando in funzione della ripartenza: in primis, attraverso un nuovo aumento del Capitale Sociale, che abbiamo portato a 6 milioni di euro; un'ulteriore crescita e consolidamento della nostra fondamento patrimoniali, già molto solide. Poi abbiamo rinnovato l'Organo del Collegio Sindacale e della Revisione Contabile, con l'ingresso dei rappresentanti di uno degli Studi più prestigiosi e importanti di Bergamo: professionisti di grande qualità ed esperienza che ci supporteranno nella gestione dell'azienda. Infine, abbiamo completamente rinnovato il sito silvauto.it, un progetto in realtà in essere da tempo, cui abbiamo dato in quei mesi una accelerata decisiva".

Il nuovo sito Silvauto si propone oggi come piattaforma completa e tecnologicamente avanzata, con dinamiche di consultazione all'insegna della massima efficienza e praticità d'uso. Un contenitore aggiornato real time completo di tutte le vetture in vendita, ciascuna di esse corredate di tutte le informazioni necessarie. In particolare per le auto d'epoca, dotate di un ricchissimo repertorio fotografico e da un'informazione curata in ogni dettaglio.

Terminata la lunga fase di lockdown e di blocco forzato di ogni attività, Silvauto ha riaperto subito i motori, sia sul fronte del Car Outlet per vendita di Nuovo ed Usato, sia con Silvauto Classics, il comparto

aziendale dedicato alle Auto d'Epoca e da Collezione. Con tanta voglia di rimboccarsi le maniche e di rialzare la testa, in linea con la fiera e la forza di volontà che contraddistingue la gente di Bergamo. Ripartire non è stato facile: la voglia delle persone di tornare alla normalità si scontrava con l'inevitabile timore per una realtà ancora densa di incognite.

"Dal punto di vista commerciale - continua ancora Belloli - è stato inevitabile pagare anche noi uno scotto pesante: la lunga chiusura e la forte contrazione della Domanda hanno determinato una significativa perdita di fatturato per il nostro Car Outlet. Rispetto alla media del mercato dell'auto, che ha registrato una decrescita intorno al 30-35%, ci siamo però difesi egregiamente, limitando i danni - se così si può dire - ad un -20% di perdita. Lo abbiamo fatto spingendo al massimo sulla concorrenzialità dei prezzi, da sempre uno dei nostri punti di forza insieme al Servizio verso la clientela". Ma l'arma più efficace contro la crisi si è rivelata il segmento delle Auto d'Epoca, sin dalle origini la grande passione dei due soci fondatori - Dario Belloli e Silvano Calissi. Due autentici "fanatici", nel senso buono del termine, che hanno saputo portare Silvauto - negli oltre 19 anni di attività - a diventare la realtà Numero Uno in Italia nel mondo delle Vetture d'Epoca - per quantità e qualità del Parco Auto e del venduto. Una realtà conosciuta e apprezzata in tutta Europa, in virtù della presenza a tutte le più importanti rassegne espositive nazionali ed internazionali. *"Negli ultimi dodici mesi, abbiamo intensificato ulteriormente il focus su questo settore. La sorpresa è stata che la pandemia non aveva spento l'interesse degli appassionati, anzi forse lo aveva reso ancora più forte - commenta ancora Belloli - Forse per la ricerca di "beni rifugio" su cui investire in un periodo di incertezza economica, ma credo soprattutto per la gratificazione e l'auto-realizzazione che deriva dal possedere vetture così, e dalla voglia di tornare a vivere e divertirsi, in reazione a un periodo che ha profondamente segnato tutti"*.

I numeri di Silvauto Classics sono davvero impressionanti: al 30 giugno 2021 parlano di 142 vetture d'epoca consegnate, con una crescita di oltre il 70% rispetto al corrispondente dato 2020, e di addirittura il 90% rispetto al dato 2019.

"Dati ancora più significativi se pensiamo che per più di un anno e mezzo è quasi venuto meno tutto il settore fieristico, uno dei principali veicoli di visibilità e proposizione della nostra offerta" precisa Belloli. Un'autentica impennata di vendite da ricondurre anche alle scelte strategiche dell'azienda, che ha deciso di affiancare al core business delle vetture di fascia media e alta (ricordiamo ad esempio tutti la favolosa Giulietta Sport Zagato del 1962

La presenza alle fiere internazionali è una priorità di Silvauto.



Grande assortimento di modelli.

che aveva impreziosito la vetrina Silvauto fino a poco tempo fa) anche una vasta offerta di modelli più accessibili, a partire dalle cosiddette Young Timer, rivolte a una nuova fascia di pubblico, particolarmente dinamica e vivace. Modelli relativamente recenti, tipicamente dagli anni 90 ad inizio anni 2000, che stanno catturando l'interesse di tanti appassionati e collezionisti, in particolare giovani. Anche attraverso questa tipologia di vetture, Silvauto ha potenziato in maniera importante la propria offerta, che conta oggi più di 150 modelli disponibili in pronta consegna. Oltre al significativo incremento dell'autoparco, sono state sviluppate anche le modalità di proposizione con cui Silvauto si presenta sui mercati nazionali ed internazionali: se infatti le manifestazioni fieristiche sono in fase di stand-by, l'utilizzo mirato di internet ha consentito di raggiungere acquirenti in tutto il mondo, come dimostrano le vendite realizzate in Giappone e negli Stati Uniti. Fra le altre novità, l'introduzione dei bitcoin, le innovative cripto-valute, fra le modalità di pagamento a disposizione dell'acquirente.

Fra le specializzazioni dell'offerta Silvauto Classics, una naturale inclinazione al prodotto made in Italy, con una particolare predisposizione per le marche luxury quali Ferrari, Maserati, Lancia e Alfa Romeo; e una vocazione speciale alla personalizzazione del prodotto, realizzata attraverso la Formula "Atelier Silvauto", una peculiarità che ci presenta Silvano Calissi, co-fondatore di Silvauto, Presidente del CDA e

Responsabile Tecnico: "Si tratta del cosiddetto "tuning vintage", ovvero la personalizzazione di modelli d'epoca "ordinari" che - attraverso l'opera di professionisti altamente specializzati - vengono trasformati in versioni speciali di grande fascino e personalità. L'essenza della vettura viene lasciata intatta, ma attraverso un mix di dettagli realizzati ad hoc, si arriva a creare un unicum personalizzato, ad esempio perfette riproduzioni di vetture che hanno fatto la storia dell'Auto Storica".

Fra i modelli di punta dell'attuale proposta Silvauto Classics, segnaliamo una Ferrari 330 GTC del 1968, conservata in condizioni davvero perfette, e una splendida Lancia Aurelia B24 Spider del 1955, in vendita tramite trattativa privata, data l'unicità del pezzo.

Il futuro di Silvauto si presenta molto promettente e ricco di programmi ambiziosi. In cantiere c'è intanto un nuovo aumento di capitale sociale, che verrà portato a 8 milioni di euro interamente versati: una nuova attestazione di solidità e di fiducia nel futuro, in controtendenza rispetto alle difficoltà che sta attraversando il mercato in questa particolare fase storica. E poi ancora investimenti e focus verso le Auto d'Epoca, ancora al centro delle strategie del Concessionario di Grumello del Monte, per confermarsi sempre di più come punto di riferimento per tutti gli appassionati del nostro inimitabile mondo. Prossimo appuntamento a Padova ad Auto e Moto d'Epoca nel padiglione 11 e nell'area esterna di fronte allo stesso padiglione.



Dario Belloli, fondatore e amministratore delegato della società.



La Ferrari 330 GTC del 1968, conservata in condizioni davvero perfette.



Una splendida Lancia Aurelia B24 Spider del 1955.



FREQUENZE DTV

Piemonte LCN601 e 619
Lombardia LCN645
Veneto LCN675
Toscana LCN296
Trentino A. Adige LCN117
Umbria LCN10
Friuli V. G. LCN173
Emilia R. LCN219
Lazio LCN185
Liguria LCN684
Calabria LCN77 e 78
Sicilia LCN17, 78, 214, 298, 669



ASI World

IL PROGRAMMA TV UFFICIALE DELL' AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

SKY SPORT CANALE 229 MS MOTORTV: LUNEDÌ ORE 20.45 - MARTEDÌ ORE 16.30 - MERCOLEDÌ ORE 23.30 - GIOVEDÌ ORE 10.30 - VENERDÌ ORE 20.00
LCN 619 WORLD'S MOTORS ITALIA: MARTEDÌ ORE 22.00 - MERCOLEDÌ ORE 11.45 - GIOVEDÌ ORE 15.15 - VENERDÌ ORE 18.00 - SABATO ORE 11.30 - DOMENICA ORE 15.00

**IL PROGRAMMA VA IN REPLICA SU SKY TUTTI I GIORNI
NEGLI STESSI ORARI VA IN ONDA ANCHE SU TIVUSAT, CANALE 55**

Anche in streaming su www.msmotor.tv e worldsmotors.it

Dal sabato le trovi anche sui nostri social e sito, e su asifed.it

TUTTE LE PUNTATE SONO VISIBILI ANCHE SU ADRENALINE24H.COM E SU YOUTUBE

DATE, ORARI E PROGRAMMAZIONE
SU WWW.ADRENALINE24H.COM

A SESTRIERE UNA NUOVA KERMESSE PER IL MOTORISMO D'EPOCA

Dal 9 al 15 agosto le montagne olimpiche piemontesi hanno ospitato la prima edizione di Sestriere Historical Car Week, inedita rassegna motoristica estiva organizzata da Classic Taste e Sestriere Sport Center con i patrocini del Comune di Sestriere, della Regione Piemonte e di ASI. Si è rivelata la location ideale per un evento dalle molteplici anime ma con un unico denominatore comune: la passione per i motori. La tradizione motoristica della rinomata località alpina ha radici profonde e ben radicate, basti ricordare le sue più celebri competizioni come il Rallye del Sestriere, disputato la prima volta nel 1950, e la cronoscalata Cesana-Sestriere, nata nel 1961 sui quasi undici chilometri di curve che separano le due cittadine montane.

La Sestriere Historical Car Week è iniziata lunedì 9 agosto con l'arrivo in vetta di un equipaggio molto speciale, protagonista dell'iniziativa "Viaggio Italia" abbinata per l'occasione al progetto di ASI Solidale denominato "Classica & Accessibile"

(da un'idea di Adrenaline24h per un motorismo storico senza barriere). Danilo Ragona e Luca Paiardi hanno tagliato il nastro tricolore in piazza Fraiteve a bordo della Lancia Fulvia Montecarlo che ASI ha dotato di comandi speciali per permettere la guida alle persone diversamente abili. Il successivo 11 agosto, poi, è stata inaugurata l'esposizione all'interno del Palazzetto dello Sport di Sestriere, nella quale spiccavano tre vetture della Collezione ASI Bertone: l'Autobianchi Runabout del 1969, la Ferrari Rainbow del 1976 e la Lamborghini Countach del 1987. Esempari che hanno voluto celebrare uno dei principali "maestri" del car-design italiano, Marcello Gandini, intervenuto in un coinvolgente talk-show venerdì 13 agosto nell'ambito degli incontri quotidiani che si sono susseguiti in piazza Fraiteve nell'arco della settimana motoristica di Sestriere.

Oltre all'esposizione statica nel Palasport e alle conferenze in piazza, la Sestriere Historical Car Week ha ospitato una colorata sequenza di raduni dinamici, come quello della Scuderia Jaguar Storiche. Sestriere Historical Car Week ha coinvolto e intrattenuto i tanti turisti e villeggianti che hanno trascorso le vacanze estive ai 2035 metri del Comune più alto d'Italia. A partire dai più piccoli, per i quali nella centrale piazza Fraiteve è stata allestita una divertente pista di go-kart a pedali, sempre gremita di giovani aspiranti piloti.



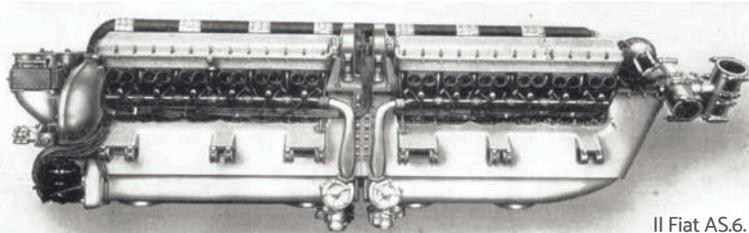
In piazza Fraiteve esposti i prototipi Bertone, la Autobianchi Runabout e la Ferrari Rainbow. Sotto, da sinistra, il maestro Marcello Gandini ospite a Sestriere per il talk-show di venerdì 13 agosto. La Countach della Collezione ASI Bertone esposta al Palazzetto dello Sport. Fra i raduni dinamici quello delle belle E-Type della Scuderia Jaguar Storiche.



CENTENARIO AERONAUTICA MILITARE: ASSOCIAZIONE "IL MAGNETE" RESTAURA I MOTORI DI BALBO E AGELLO

In occasione del centesimo anniversario dell'Aeronautica Militare, la Forza Armata e l'Associazione Culturale in meccanica Antica "Il Magnete" di Subbiano (AR) - dove i motori verranno trasferiti dal Museo di Vigna di Valle dove sono normalmente collocati - hanno avviato una collaborazione per rimettere in funzione i motori storici Isotta Fraschini Asso 750 e FIAT AS.6, protagonisti negli anni '30 delle grandi imprese aviatorie dell'AM. La partecipazione, frutto di un protocollo d'intesa tra

le parti, permetterà di riportare in efficienza l'importante patrimonio storico aeronautico consentendo così di far riecheggiare il rombo dei motori della



Il Fiat AS.6.

la crociera atlantica di Italo Balbo del 1933 (compiuta su idrovolanti S55X) e del primato mondiale di velocità di Francesco Agello del 1934 (su idrocorsa M72). Il restauro permetterà di esaltare le capacità storico tecniche de "Il Magnete" nel rigoroso rispetto delle prescrizioni della Soprintendenza dei beni culturali.

AUTOCENTRO MILANO E ALFA "MATTA": 140 ANNI IN DUE!

L'Autocentro della Polizia di Milano compie 70 anni. La struttura, che ha attraversato la storia d'Italia dal dopoguerra a oggi, si è trasformata nel tempo, diventando, da officina di riparazione e allestimento delle autovetture per le attività di Polizia, a vero e proprio centro servizi che offre supporto tecnico e logistico a tutta la Regione Lombardia. Merito dell'impegno del personale dipendente, costantemente al servizio dell'ufficio anche in situazioni non facili da gestire: collaudi, verifiche tecniche, gestione dei budget finanziari, carichi amministrativo e assicurativo, corsi di guida, senza dimenticare mensa e alloggi che rendono l'Autocentro meneghino un unicum nel panorama della logistica della Polizia. Ciò che negli anni è invece sempre rimasto intatto, è la passione per le auto "in divisa", tanto che, all'Autocentro, si è creato un piccolo museo, che custodisce un discreto patrimonio curato e mantenuto grazie all'impegno degli addetti. Tra le vetture l'Alfa AR 51 "Matta", anch'essa settantenne, festeggiata l'11 settembre con un raduno del Registro Alfa Matta proprio all'interno dell'Autocentro.



UNA MOSTRA COME TRIBUTO AI 100 ANNI DELLA MOTO GUZZI

All'interno dello storico Centro Culturale di Santa Maria della Pietà in piazza Giovanni XXIII a Cremona, è possibile vedere e ammirare, dal 26 settembre al 1 novembre, i più significativi e rari esemplari della produzione della Moto Guzzi. La mostra è promossa e organizzata dal CAVEC - Club Amatori Veicoli d'epoca della provincia di Cremona, in collaborazione col Comune di Cremona. Fra i modelli esposti - in totale più di 60 - Normale, le vincenti C2V e C4V, Sport 14, Norge, Condor, Dondolino, i motocarri Ercole ed Ercolino, le militari Alce e Superalce e mezzi di Polizia, Carabinieri e Croce Rossa. Verrà inoltre esposto un rarissimo motore marino di derivazione Albatros che nel 1952 ha stabilito il record europeo di velocità e nel 1954 quello mondiale. L'ingresso è libero. Gli orari: feriali 16.00-19.00 (chiuso il lunedì); festivi e prefestivi 10.00-12.00 e 15.00-19.00.

www.cavec.it

100 ANNI DI MOTO GUZZI

26 settembre - 1 novembre 2021
Santa Maria della Pietà - Piazza Giovanni XXIII - Cremona

MOSTRA A INGRESSO LIBERO

ORARI
MAR-MER-GIOV-VEN
15.00-19.00

SAB-DOM
10.00-12.00 E 15.00-19.00
Lunedì chiuso

Con il patrocinio di

Comune di Cremona, Provincia di Cremona, Regione Lombardia, Museo del Velocità, Sporting Club Italiani, Via dell'Industria della Polizia di Stato



Ai nuovi soci
che si iscriveranno al Club
direttamente in fiera,
sarà fatto omaggio
della maglietta polo
in cotone
con lo stemma
del nostro sodalizio.

Mercedes Benz 190 SL Club-Italia

Fondato nel 1993 - unico Registro di Modello riconosciuto in Italia da Mercedes Benz Classic

Saremo presenti alla Fiera "Auto e Moto d'Epoca"
a Padova dal 21 al 24 Ottobre p.v. (Padiglione 1)

Vieni a trovarci !

Ti aspettiamo per conoscerti e darti il benvenuto tra noi.



member of
Mercedes-Benz Club Management



"Club Affiliato"

Mercedes-Benz 190 SL Club Italia - Via dell'Iris, 6 - 20065 Inzago (Milano)
www.mb190slclubitalia.it • e-mail: info@mb190slclubitalia.it • Tel. 335 7461111 • Fax 02 70047058

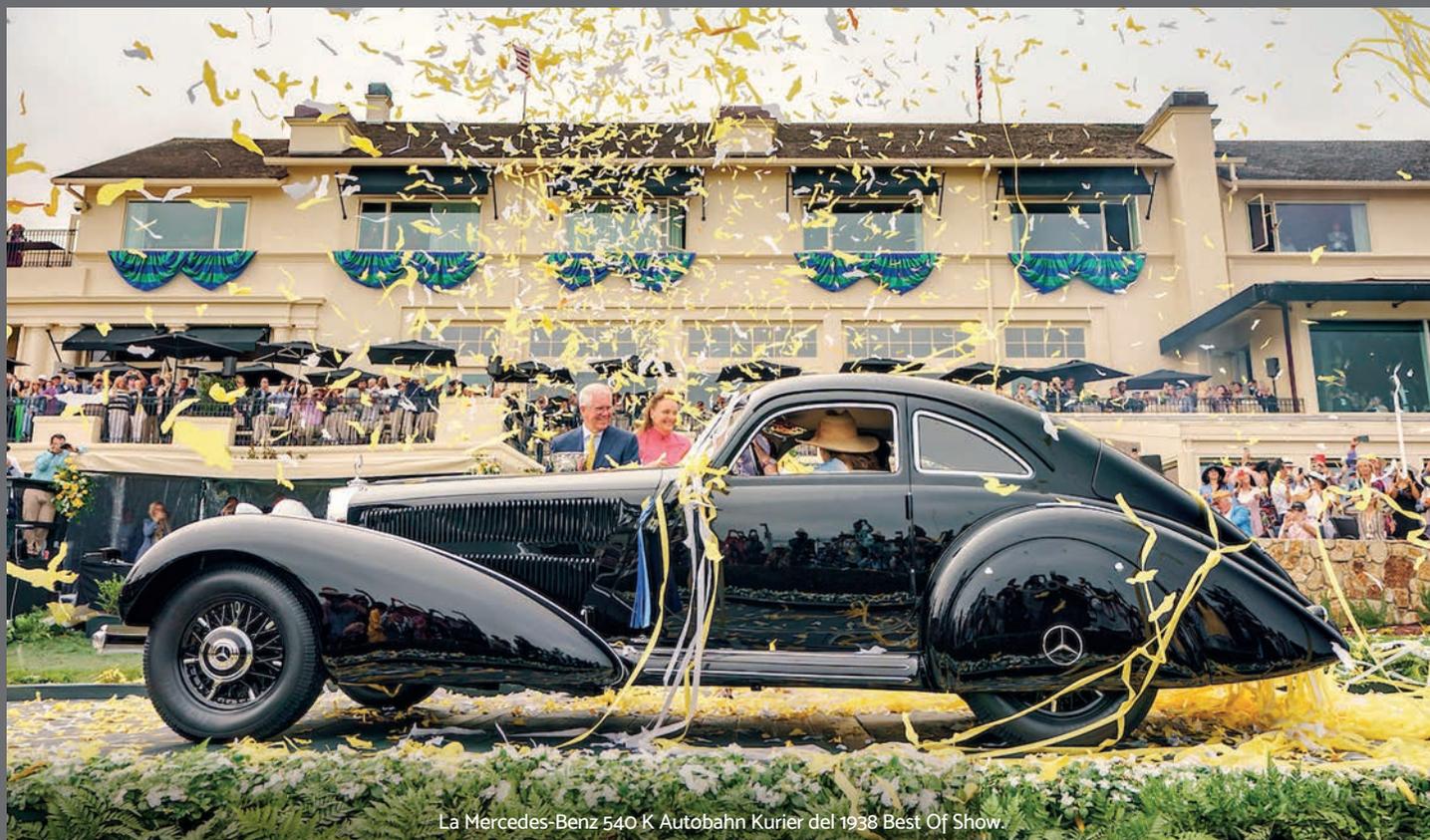
L'AMBASCIATORE DI ASI NEGLI USA OTTIENE UN PRESTIGIOSO RICONOSCIMENTO A PEBBLE BEACH

Il Ferragosto motoristico degli Stati Uniti coincide con la tradizionale Monterey Car Week e il suo esclusivo Concorso d'Eleganza di Pebble Beach. Quest'anno la manifestazione ha avuto una importante compagine dedicata all'Italia e al suo genio, grazie innanzitutto all'istituzione del premio speciale dedicato alle auto disegnate da Pininfarina. E, a ottenere questo prestigioso riconoscimento, rilasciato in uno degli eventi più importanti nel panorama del motorismo storico, è stato Filippo Sole, unico partecipante italiano nonché ambasciatore di ASI e Pininfarina, socio della Scuderia Ambrosiana di Milano. A conquistare il primo premio dedicato alle vetture che portano il marchio del celebre atelier torinese è stata la meravigliosa Lancia Astura Cabriolet Pinin Farina del 1938, che ha sbaragliato la concorrenza portando in Italia un'affermazione davvero importante e della quale siamo molto orgogliosi! A Pebble Beach, è stata istituita anche una speciale categoria dedicata

esclusivamente alla Lamborghini Countach, che quest'anno celebra 50 anni: ben 8 le Countach presenti, provenienti da collezioni private e due fuori concorso, la prima e l'ultima prodotte, portate da Automobili Lamborghini. L'evento è stato infatti anche occasione per presentare la Countach LPI 800-4, un nuovo modello che omaggia nel design, l'originaria LP 500 del 1971, il prototipo. Tra le altre, era presente la LP 400 telaio #1120001, la più anziana Countach attualmente esistente, il secondo prototipo realizzato e il primo della serie LP 400, presentata al Salone di Ginevra del 1973 precludendo l'inizio della produzione di serie. Pebble Beach raduna probabilmente le più belle, rare e sensazionali automobili presenti nelle collezioni di tutto il mondo: nel 2021 Best of Show della 70ª edizione del Concorso d'Eleganza è stata eletta la Mercedes-Benz 540K Autobahn Kurier del 1938 conservata nella Collezione Keller.



La Astura Cabriolet Pinin Farina del 1938 condotta sul "podio" della premiazione dal suo proprietario, Filippo Sole. A destra, foto di rito con la coccarda del premio ottenuto sul prato della località californiana. La parata di Lamborghini Countach presente.



La Mercedes-Benz 540 K Autobahn Kurier del 1938 Best Of Show.

LA F595 CELEBRA LE MONOPOSTO F4 MOTORIZZATE ABARTH

Abarth lancia la sua nuova serie speciale, la F595, derivata dagli autodromi d'Europa. Il suo motore da 1,4 litri infatti, costituisce la base per il propulsore delle monoposto Tatuus utilizzate nei vincenti Campionati italiano e tedesco di Formula 4, in grado di lanciare molti campioni che si sono fatti valere poi in categorie superiori. La F595 celebra questa partnership e rende omaggio al 50° anniversario della monoposto Formula Italia di Carlo Abarth, altra auto trampolino di lancio per molti giovani piloti. La nuova F595 è un concentrato di spunti di design racing, ed è stata creata per fornire sia le massime prestazioni che il divertimento ma senza sacrificare le tecnologie di infotainment. Prestazioni e risposta eccezionali sono le caratteristiche principali del motore Tjet da 165 CV omologato Euro 6D-Final, dotato del turbocompressore Garrett con rapporto di compressione geometrica di 9:1, in grado di erogare 230 Nm di coppia a partire da soli 2.250 giri/min. Questo è abbinato al cambio manuale ma può essere equipaggiato

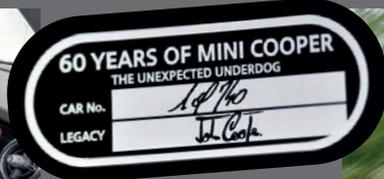
con il robotizzato a 5 marce con paddle al volante. La F595 da 0 a 100 km/h impiega 7,3 sec. con il cambio manuale e 7,4 sec. con la variante sequenziale. L'audace Abarth F595 propone lo scarico attivo Record Monza "Sovrapposto", cioè evoluto in una nuova configurazione a quattro tubi, due per lato impilati verticalmente. I conducenti possono controllare la valvola di scarico con una semplice pressione del pulsante "Scorpion" sul cruscotto aumentandone il suono. Disponibile nelle versioni hatchback e cabriolet, la nuova Abarth presenta elementi di design in colorazione Rally Blue (calotte degli specchietti retrovisori e nei paraurti anteriore e posteriore) e il look sportivo è ulteriormente esaltato dai cerchi in lega "Sport Formula" da 17", dal badge identificativo F595 sul retro e dai fendinebbia. All'interno, volante in pelle e sedili sportivi Abarth in pelle, la nuova cornice del display dell'infotainment e il nuovo cruscotto neri opaco. Le tinte disponibili sono il Bianco Corsa, i grigi Campovolo, Track, Record e Tarmac e il nero Scorpione.



LA MINI ANNIVERSARY EDITION CELEBRA I 60 ANNI DELL'ANTENATA

John Cooper si è guadagnato il suo status di pioniere delle corse già negli anni '50 e con le sue auto sportive a motore centrale ha rivoluzionato la Formula 1. La sua idea, ancora utilizzata oggi, di mettere il motore dietro il pilota anziché davanti, ha aiutato Jack Brabham ad assicurarsi due titoli mondiali ('59 e '60). Con la sua propensione per le soluzioni non ortodosse, Cooper era simile al suo amico e collega designer Alec Issigonis, che a sua volta aveva provocato una rivoluzione nel segmento delle utilitarie con la Mini. John Cooper intuì immediatamente il potenziale sportivo di quella vettura e, nel settembre del 1961, la preparò con freni più grandi e una potenza del motore aumentata da 34 a 55 CV: è la nascita della Mini Cooper, diventata un successo immediato. Due anni dopo, seguì l'ancor più potente Mini Cooper S, che gettò le basi per tre vittorie complessive al Rally di Montecarlo nel 1964, 1965 e 1967. Da quel momento i nomi "Mini" e "Cooper" sono rimasti inscindibilmente legati e la tradizione viene portata avanti tuttora, che il marchio inglese è di proprietà BMW. Oggi infatti quel legame viene celebrato dall'edizione speciale dell'attuale Mini 3 porte con l'allestimento esclusivo "Anniversary Edition", una vettura che incarna tutto quello spirito di ricerca del piacere di guida, divertimento e dinamicità instillato in una vettura compatta. Disponibile nelle varianti di potenza Cooper, Cooper S e John Cooper Works, la produzione sarà di

740 esemplari (il numero 74 era quello della prima Mini da corsa) in tutto il mondo. Sfumature della storia comune di Mini e della famiglia Cooper si possono trovare sia all'esterno che all'interno. Poiché le prime auto da corsa progettate da John Cooper erano riconoscibili per la loro vernice verde con accenti bianchi, le Anniversary Edition sono offerte in British Racing Green metallizzato (o in Midnight Black e, solo per Mini John Cooper Works, in Rebel Green). Tutti i colori sono combinati con tetto, calotte degli specchietti retrovisori, maniglie delle portiere e cornici fari in bianco. Altri elementi decorativi esterni sono nero lucido. Il tutto è completato da strisce bianche sul cofano e una linea rossa, il numero 74 sul cofano e sulle porte. L'equipaggiamento interno dell'edizione comprende sedili sportivi John Cooper Works con finiture in pelle Carbon Black, pedaliera in acciaio e finiture nero lucido. Sul lato conducente le firme di John, Mike e Charlie Cooper, mentre sul telaio della portiera troviamo la scritta "1 of 740" e scritta "60 Years Of Mini Cooper - The Unexpected Underdog". Tecnicamente alcune raffinatezze come le sospensioni con smorzamento selettivo e i cerchi in lega leggera JCW da 18" "Circuit Spoke 2-tone". L'aspetto esclusivo e sportivo delle Mini in edizione limitata può essere completato con accessori di retrofit selezionati dalla gamma di original parts Mini.



ERRATA CORRIGE

In merito al servizio "Gli amici alfisti, in ricordo di Luca", apparso su La Manovella di agosto, l'organizzatore ci comunica due imprecisioni: diversamente da quanto riportato nella seconda riga del servizio, l'Associazione Amici Alfisti Biuke di Varese non è mai stata riconosciuta dal RIAR né federata ASI, è invece totalmente autonoma, con un consiglio direttivo, un atto costitutivo e uno statuto propri. Inoltre non ha mai ottenuto patrocinio dal Museo Alfa di Arese, con il quale ha solo collaborato per eventi in loco. Ci scusiamo coi lettori per le sviste.

GUIDA LA TUA PASSIONE:

AL RESTO
CI PENSA
RUOTE DA
SOGNO



98 %
soddisfazione
del cliente

175
le auto vendute
nel primo semestre

80%
Conto vendita
di successo

318
Permute ultimi
6 mesi

2124

di

ottobre 2021

Fiera di Padova

Saremo Presenti
ad **Auto e Moto d'epoca di Padova**

con 30 moto e 50 auto



289

le moto vendute
nel primo semestre

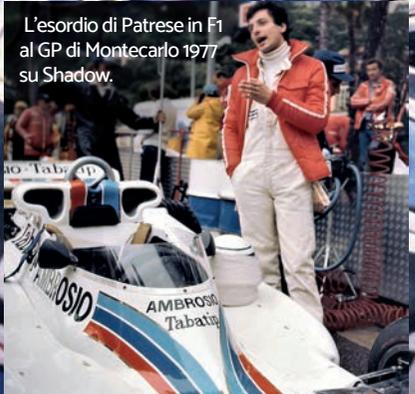
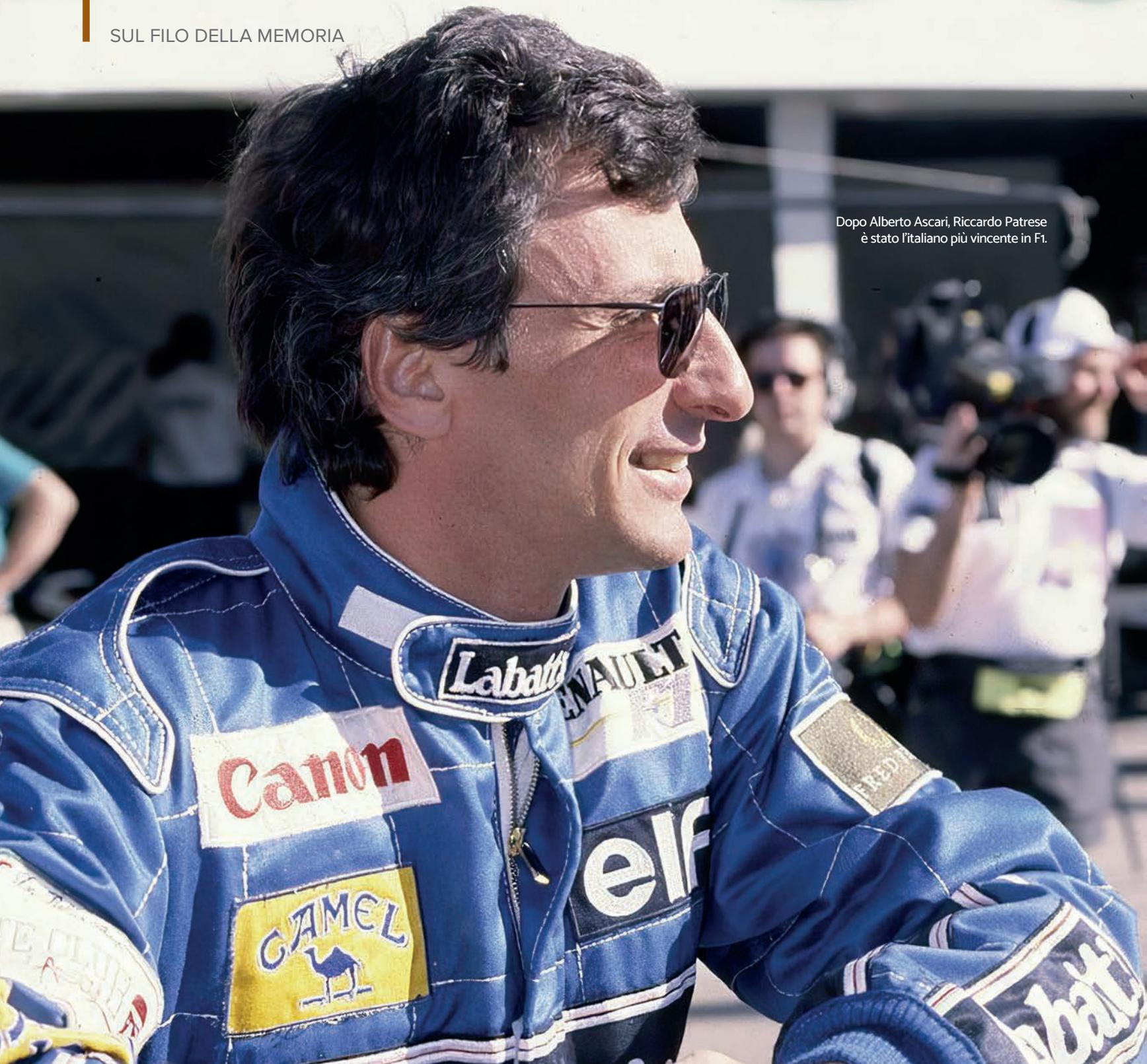
2 MLN

visualizzazioni primi 6 mesi
del 2021 su ruotedasogno.com

25.000

Nuovi visitatori
sul sito al mese

Dopo Alberto Ascari, Riccardo Patrese è stato l'italiano più vincente in F1.



L'esordio di Patrese in F1 al GP di Montecarlo 1977 su Shadow.



Riccardo Patrese nel 1979 su Arrows.



Patrese nel 1991 su Williams-Renault F1, l'auto con la quale si battè per due anni per la conquista del titolo mondiale.

RICCARDO CUOR DI LEONE

QUANDO PATRESE SFIORÒ IL CAMPIONATO DEL MONDO.

di Danilo Castellarin

È stato il pilota italiano che ha partecipato al più alto numero di Gran Premi di Formula 1: 256, vincendone sei: Monaco 1982, Sudafrica 1983, Imola 1990, Messico e Portogallo '91, Suzuka '92, i primi due su Brabham, gli altri quattro su Williams. Avrebbe potuto vincerne almeno il doppio se un guasto o qualche imprevisto non lo avesse tradito quando era in testa. Ha resistito ai massimi livelli per quattordici anni, altro record imbattuto. Ed è stato vicecampione del mondo di F1 nel 1992. Solo Alberto Ascari ha vinto più gran premi di lui, ma disponendo di un'auto, la Ferrari, che nel 1952 e 1953 era imbattibile. Lui Riccardo Patrese, nato il 17 aprile 1954 a Padova, sposato con Susi e padre di tre figli, uno dei quali, Lorenzo, lo scorso anno ha debuttato in F4, alla Ferrari ha sempre trovato le porte chiuse, solo promesse. Eppure correva forte. Ma non era avvezzo agli inchini. Parlava chiaro. Una dote che a volte si rivelò controproducente nei cauti equilibri del potere motoristico, più passi felpati che aspre verità. Di fortuna ne ha avuta poca. È arrivato diciassette volte secondo e mai nessuno di chi stava davanti a lui, spesso campioni del mondo, si è fermato per un guasto. Cosa che invece è capitata spesso a lui quando era in testa. Ebbe anche la sfortuna di essere travolto nel groviglio del Gran Premio d'Italia 1978, che provocò la morte di Ronnie Peterson per embolia gassosa. Lo accusarono ingiustamente. Peccato fossero accuse infondate e l'autore della manovra azzardata fosse inglese, fresco e fortunoso campione del mondo. L'anno dopo Enzo Ferrari non mantenne l'impegno che aveva firmato per l'assunzione a Maranello. E nel 1983 il pubblico ferrarista di Imola non gli perdonò di aver superato Tambay. Ma andiamo con ordine.

Riccardo, com'era la Formula 1 alla fine degli anni Settanta? *"Era un club privato gestito da un gruppo ristretto che intimidiva i novellini. Li chiamavano i "Senior" ed erano tutti campioni del mondo. Si chiamavano Niki Lauda, James Hunt, Mario Andretti, Emerson Fittipaldi e Jody Scheckter, grossi calibri che mettevano sotto pressione chi doveva entrare nel giro, soprattutto se camminava forte".* Dopo Monza, i "Senior" inflissero una lezione al ragazzino italiano che aveva già sfiorato la vittoria. *"In Sudafrica, nel 1978, alla mia seconda stagione, ero rimasto in testa per tre quarti di gara con la Arrows",* racconta Patrese. Sta di fatto che, nell'assenza di una governance autorevole della FIA, dopo il crash di Monza a Patrese venne impedito di gareggiare al Gran Premio Usa Est, sulla pista di Watkins Glen. I team minaccia-

rono gli organizzatori dicendo che, se avessero accettato Patrese, loro non avrebbero corso, ricattandoli. *"Costrinsero per vie traverse la Arrows, la mia scuderia, a ritirare l'iscrizione della mia auto. Mi appellai anche ad un giudice americano per chiedere se era giusto che io fossi escluso e lui rispose che io ero libero di partecipare. Ma non se ne fece nulla. La Arrows era al primo anno di Formula 1 e preferì ritirare l'auto".*

Qualche tempo dopo Patrese venne scagionato, con tante scuse. Ma quella soverchieria gli condizionò la vita. All'inizio dello stesso anno, il 1978, il padovano aveva firmato una lettera d'intenti con la Ferrari. Che rimase congelata per quattro anni. Nello stesso periodo Ecclestone, che stimava molto Patrese, gli propose un contratto triennale. Lui tentennò, tradito dalla speranza di Maranello. *"Se avessi firmato per la Brabham, forse sarei diventato io campione del mondo del 1981, e non Piquet".*

Nel 1982 il direttore amministrativo della Ferrari Ermanno Della Casa gli telefona e gli dice che la chiamata a corte è imminente. Stavolta pare sia la volta buona. Ma esigenze commerciali suggeriscono a Modena che è meglio ingaggiare il parigino Didier Pironi. Patrese ricambia la cortesia vincendo il Gran Premio di Monaco su Brabham. Da allora più nessun contatto con il Cavallino, che puntò su Michele Alboreto, per carattere e inclinazione più accondiscendente, devoto, disponibile, stile Lorenzo Bandini. Qualche errore, in verità lo commise anche Riccardo, come al Gran Premio di San Marino del 1983, quando, a pochi giri dalla fine, uscì di pista mentre era in testa con la sua Brabham alla curva delle Acque Minerali, lasciando via libera alla Ferrari di Patrick Tambay. *"Quell'errore mi costò il campionato. Mi tarpai le ali e da quel giorno la Brabham puntò su Nelson Piquet. Fino allora invece ero anch'io in lizza per il titolo. Dopo Imola venni usato come cavia. Sperimentavo io le nuove soluzioni e subii molti guasti. Se invece andavano bene, alla gara successiva il nuovo pezzo veniva montato anche sull'auto di Piquet".*

Cosa provò un pilota italiano davanti a un pubblico, italiano come lui, che lo fischia solo perché guida un'auto bianca e blu, solo perché sta davanti alla Ferrari? *"Certi tifosi hanno il paraocchi. Colpa di una cattiva educazione e di poco cuore sportivo. Gli olandesi colorano le tribune di arancio per sostenere Max Verstappen, comunque vadano le cose. In Italia si passa con disinvoltura dalle esaltazioni collettive del sabato alle palate di fango del lunedì".*

Patrese su Brabham Bmw al GP Francia 1986, pista di Le Castellet.



Patrese e Castellarin durante l'intervista.

Michele Marchianò oggi nella sua casa di Alba Adriatica. È la tenuta di famiglia che lui ha restaurato e trasformato ne "Il Vecchio Forte", dove ospita parenti e amici durante la stagione estiva.

MICHELE MARCHIANÒ

LA MANOVELLA STRUMENTO PRIVILEGIATO

OLTRE A TRASFORMARE LA MANOVELLA DA HOUSE ORGAN IN STRUMENTO DI DIFFUSIONE DELLA CULTURA MOTORISTICA, MICHELE MARCHIANÒ, DURANTE LA SUA ATTIVITÀ DI DIRETTORE, CON LE SUE MONOGRAFIE HA RACCONTATO IL RAPPORTO FRA LE REGIONI ITALIANE E I MOTORI, ASPETTI INSOLITI COME LA STORIA DEL GIORNALISMO DI SETTORE, E SUGGERITO ALL'ASI ALCUNE INIZIATIVE CHE OGGI RIMANGONO DEI CAPISALDI DEL SODALIZIO.

di Luca Marconetti

Michele Marchianò, oggi, si gode la tranquillità della campagna che circonda la sua villa di famiglia - restaurata e trasformata ne "Il Vecchio Forte", casa di vacanza per parenti, amici e "amici di amici" - sulla collina che sovrasta la località rivierasca abruzzese di Alba Adriatica e ogni tanto, al volante della sua 500 L Giallo Positano, "scende" al mare, il suo mare, quello che, nonostante lui sia nato e abbia vissuto in Lombardia, ha sempre amato. "Sembrerà un'assurdità ma in queste zone è nato il giornalismo automobilistico italiano" - ci racconta con orgoglio - "due fra tutti Gianni Mazzocchi, il fondatore di Ruoteclassiche, che è nato ad Ascoli Piceno (nelle Marche ma a pochi chilometri da Alba Adriatica, ndr) e soprattutto Marcello Sabbatini, di Teramo, inventore della UIGA (Unione Italiana Giornalisti dell'Auto, ndr) del mensile Rombo e che rese grande il settimanale Autosprint".

E lei, ovviamente.

"Non mi paragonerei mai a questi mostri sacri del giornalismo, però sono felice di aver fatto conoscere ai lettori il legame fortissimo che c'è sempre stato fra l'Abruzzo e i motori, almeno da d'Annunzio in poi. Ma in tutte le regioni d'Italia l'apporto dell'automobilismo e del suo indotto, uomini, fabbriche, piloti, storie, perfino il gossip e la mondanità, sono stati importantissimi e questo è uno dei campi sul quale maggiormente si sono concentrati i miei studi".

Ne ripareremo più avanti, ora andiamo con ordine. Quella di Marchianò, direttore de La Manovella da maggio 1997 ad agosto 2002, ma già incaricato dal compianto Giorgio Nada, nell'estate del 1994, di rinnovare totalmente la rivista, è stata una carriera giornalistica, di scrittore ed esperto di motori intensa e molto variegata: "Ho cominciato a La Notte, dove sono rimasto tanti anni. Era

un quotidiano del pomeriggio, tipologia che negli anni '70 riscuoteva un buon successo. Lo dirigeva uno dei più grandi giornalisti che l'Italia abbia avuto, Stefano 'Nino' Nutrizio, al quale devo tutto. Lui nasceva giornalista sportivo, ma fu in grado di dirigere egregiamente una pubblicazione che parlava di tutto, anche e soprattutto di politica, nel quale rischioso e scottante calderone riuscì a mantenere totale autonomia, senza lasciarsi influenzare da nessuna ingerenza”.

Come comincia la sua esperienza con ASI e con La Manovella?

“Nel 1994 Giorgio Nada, già editore de 'La Manovella e Ruote a Raggi', come si chiamava all'epoca, per ASI, mi chiamò dicendomi che l'allora direttore (Roberto Merlo, ndr) avrebbe dato presto le dimissioni e ne aveva bisogno di uno nuovo. Io non potevo farlo, essendo capo servizio di Interni ed Esteri a La Notte ma gli promisi che, se l'avesse fatto lui, io mi sarei occupato di rinnovare totalmente la rivista. È così avvenne: cambiai l'intera veste grafica, con l'aiuto di un bravissimo grafico che, ricordo, si chiamava Maffei, resi il formato più grande, non ancora questo ma quello cosiddetto 'americano', e introdussi novità nei contenuti, sdoganando i numeri monografici, dedicati cioè a un solo argomento: pensi che il numero di settembre 1994, il primo che curai, fu dedicato a 'Donne e motori'; in copertina campeggiava una bella ragazza con occhiali e cuffia di pelle”.

Quando divenne direttore?

“Nei primi mesi del 1997, in coincidenza con l'elezione del nuovo presidente Roberto Loi. Nada mi comunicò che il suo contratto con ASI sarebbe finito e non sarebbe stato rinnovato. Le ultime Manovella che

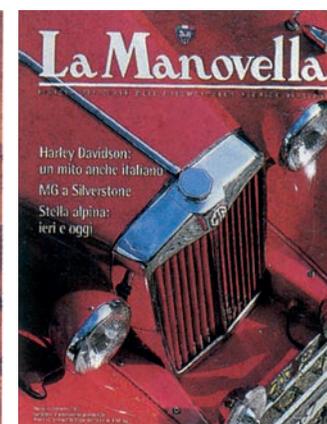
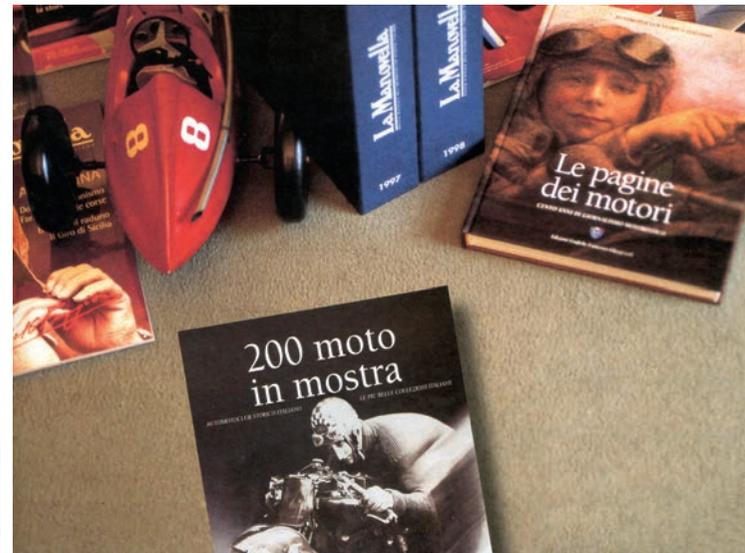
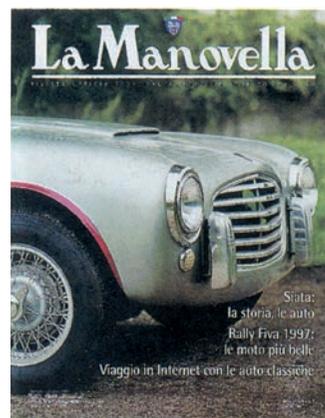
avevo fatto con Nada piacquero molto a Zanon e Loi, anche grazie alla sua indicazione, mi chiamò per fare il direttore: io assicurai che avrei preso io la direzione del giornale. Non lavoravo più a La Notte e potevo quindi rifondare totalmente La Manovella - senza più 'Ruote a Raggi' - partendo da zero: trovai il grafico, la tipografia, un nuovo distributore e soprattutto misi in piedi una redazione, a Milano (prima appoggiandomi da un amico, poi in una sede adatta), dotandola di tutte le tecnologie più all'avanguardia per l'epoca (telefoni, fax e pc) in meno di trenta giorni! Questo perché mi resi conto che, se il giornale voleva crescere, doveva necessariamente passare attraverso il lavoro di una redazione, perché non sono gli storici, non sono gli scrittori quelli che fanno uscire il giornale, ma sono i redattori, coloro che sì, scrivono, ma soprattutto editano, ossia correggono, tagliano, aggiungono, compongono, realizzano titoli e sommari, valutano e scelgono le foto, distribuiscono i servizi; insomma, non esperti tout court ma persone che sanno come si fa un mensile”.

Ma lei non fu subito direttore

“No, per due numeri lo fu Angelo Tito Anselmi, uno dei più grandi storici dell'auto. Perché? Per essere credibile e autorevole, una pubblicazione come La Manovella aveva bisogno, almeno per un periodo, di uno studioso rinomato, di un collezionista conclamato e all'epoca Anselmi era quello che maggiormente incarnava queste caratteristiche. L'ASI così, avrebbe 'usato' la rivista come vetrina per la sua attività primariamente educativa e informativa riguardo la storia dei motori e quindi, allo stesso tempo, poteva elevarsi a strumento di cultura e non solo a 'bollettino’.

In alto a sinistra, il primo numero de La Manovella realizzato da Marchianò per Giorgio Nada, all'epoca direttore ed editore. Fu subito un numero speciale, dedicato alle donne e ai motori.

In alto a destra e in basso a sinistra, le prime quattro copertine dei numeri de La Manovella diretta da Marchianò, da maggio a settembre 1997: dettagli delle vetture, disegni, blocchi monocromatici e ombre non lo spaventavano... L'imperativo era proporre qualcosa di nuovo e bello.



A sinistra, una delle novità introdotte erano le monografie, ossia interi numeri dedicati a un solo argomento, sviscerato perfino in più puntate: per esempio, nell'ambito della storia del giornalismo motoristico, La Manovella di ottobre 1998 era dedicata solo alle pubblicità. Sopra, una vista d'insieme dei prodotti editoriali realizzati con l'iniziativa di Marchianò: oltre a La Manovella, anche i primi libri usciti col logo dell'ASI, "200 Moto in Mostra" e "Le pagine dei Motori": il primo un'antologia delle 200 moto più belle di sempre, il secondo la raccolta degli articoli riguardanti la storia del giornalismo motoristico.



La copertina de La Manovella di gennaio-febbraio 2000 dedicata ai 40 anni della rivista. Al centro, la redazione. Sul premio si legge: "A La Manovella per onorare le sue ricerche sulla storia dell'automobile italiana, sulla felice scelta dei tempi proposti e per aver dato, attraverso le sue foto, una nuova visione del mondo dei veicoli storici".

Perché collezionismo e storia sono due cose diverse, collegate ma diverse. Poi, per vari motivi, l'esperienza di Anselmi finì in fretta. Ma quei due numeri rimangono negli annali per il prestigio che diedero alla rivista.

Quali sono state le innovazioni che lei ha apportato alla rivista?

"Prima di tutto l'editoriale rinnovato e la Lettera del Presidente, le due voci più importanti per un ente come l'ASI, quella del direttore del suo giornale e del suo 'capo'.

Poi sicuramente la revisione completa delle pagine di annunci e della pubblicità: prima del mio arrivo gli annunci erano di poche pagine e la pubblicità praticamente inesistente. Pensai che i primi, per essere efficaci, andavano integrati con degli 'annunci commerciali', ossia non solo quelli di privati che compravendono fra di loro ma anche concessionari, rivenditori, officine, ricambisti, artigiani e maestranze che offrono la propria professionalità per l'acquisto, il restauro e la manutenzione delle vetture dei soci. Inoltre la presenza di pagine pubblicitarie di grandi aziende, non per forza automobilistiche, avrebbe nobilitato la rivista a livello commerciale, oltre che portato nelle casse dell'ASI un bel gruzzoletto, alleviando quindi, anche le voci che lamentavano il costo troppo alto della rivista. Così, con l'aiuto di un pubblicitario bravo e volenteroso come Jack Tesori (che ancora oggi si occupa della pubblicità per la nostra rivista, ndr), ecco la pubblicità e soprattutto le famose 'pagine gialle' (per differenziarle dalla parte culturale) che ci sono ancora oggi. A Nada non piacque l'idea ma ci diede comunque carta bianca e, quando vide quello che Testori era in grado di far guadagnare alla rivista, cambiò idea... È anche grazie a quella rubrica che La Manovella oggi è diventata la più importante pubblicazione di motorismo italiano.

Un'altra innovazione, tornando all'aspetto culturale e al contributo che La Manovella doveva dare alla storia del motorismo, elementi che sono sempre stati i capisaldi granitici della mia direzione, sono state le monografie, come abbiamo già accennato. Iniziò quindi a raccontare la storia del giornalismo motoristico; sono poi passato a raccontare la storia del motorismo in Italia regione per regione, realizzando dei veri e propri 'dizionari' di tutto ciò avesse a che fare con la regione trattata in quel numero (fu un'operazione ben presto 'giunonica' che, per ovvi motivi, non riuscì a portare a termine), il tutto in numeri unici, addirittura in due parti, con materiale iconografico di qualità, difficile da mettere insieme. Queste poi divennero anche delle pubblicazioni realizzate con ASI come editore, le prime di una lunga serie che oggi è una delle attività fondamentali dell'ente.

In quest'ottica l'auto, la moto e tutti i mezzi di trasporto, non sono fini a sé stessi ma vengono nobilitati e diventano interesse di tutti, perché

sono oggetti culturali, testimoni di un modo di vivere, fruitori della storia, segno della modernità che avanzava, compagni di cambiamento. Per altro, tutto ciò si inseriva anche in una tendenza che avevano già avuto molti direttori che mi precedettero, come Nino Balestra, Valerio Moretti, Angelo Tito Anselmi: raccontare storie che nessuno ancora conosce. Perché l'Alfa Romeo la sua storia se l'è scritta da sola, di Enzo Ferrari hanno detto tutto, ma realtà locali, piloti dimenticati, meccanici rimasti sempre nell'ombra, stilisti ignorati è piena la storia ed era compito della rivista riportarli alla luce come si deve. I meriti ovviamente non sono solo miei, anzi, vanno sempre condivisi con chi ti ha aiutato. Anche perché le mie idee, senza gli uomini che le supportano e ti permettono di realizzarle, si svuotano... Devo dire, soprattutto nella persona di Loi, trovai questo supporto. A questo proposito, ci tengo anche a dire che, quelle legate a La Manovella non sono le sole innovazioni che apportai ma suggerii al Consiglio Federale altre cose che oggi sono ancora in auge.

Tipo?

"La Manovella d'Oro. A un certo punto consigliai al presidente della Commissione Manifestazioni Auto, che allora era Pietro Piacquadio, che, per motivare i club, farli sentire ancora di più parte di un grande ente nazionale e stimolarli a innalzare la qualità degli eventi, sarebbe stato bello premiare i sodalizi che organizzavano le manifestazioni più meritevoli e prestigiose. Poi, sempre per il motivo che una buona comunicazione è fondamentale, quando decisero di realizzare una manifestazione corale che abbracciasse i sempre più numerosi motociclisti iscritti all'ASI, da tenersi a Varano de' Melegari, dove si svolge ancora oggi, fui io a suggerire il nome ASI Motoshow. Ero infatti convinto che, un evento organizzato non da un club ma direttamente dall'ASI, dovesse avere una risonanza



Michele Marchianò, al centro, ritira dai presidenti del Club Svizzero di Auto d'Epoca il "Trophée Culture Automobile 2000".

molto più amplificata del solito, a partire dal nome. E guardi oggi cosa sono diventati i Motoshow... Ecco, questi, che sono poi stati apportati 'colateralmente' al mio ruolo editoriale, sono state le cose più belle che ho fatto per ASI".

Nel 2001 La Manovella ha ricevuto un importante riconoscimento internazionale.

"Esatto, quasi alla fine del mio mandato, purtroppo, a febbraio 2001. È stato il 'Trophée Culture Automobile 2000' assegnato da una giuria svizzera del più autorevole ente di veicoli d'epoca del paese, l'Association Suisse des Vehicules d'Epoque, federato FIVA. In quell'occasione La Manovella superò un gran numero di candidati fra coloro che si erano distinti per la qualità e la ricchezza di contenuti nella comunicazione storico-motoristica. Eppure sa qual era la soddisfazione più grande? I complimenti delle signore che mi dicevano 'non ho mai letto nulla delle riviste che compra mio marito ma ogni tanto le sue storie le leggo volentieri!'"

Quando rassegnò le dimissioni dalla carica di direttore?

"Nell'estate del 2002, su richiesta del Consiglio Federale, 'scontento del risultato della rivista', come si leggeva nella lettera in cui mi si comunicava l'interruzione dei rapporti, venivano richieste le mie dimissioni immediate. Oggi le cose sono molto cambiate ma scontentare l'ASI di allora era facilissimo. Intanto ci sono sempre state molte 'teste' alle quali rendere conto, in più bisognava fare il bene dei soci e degli appassionati. Quindi, c'è sempre stata l'idea di sopprimerla, La Manovella, come apparve anche in certi programmi elettorali di candidati alla presidenza che si presentavano nel periodo in cui io fui direttore, cioè contro Loi, che, invece, la considerò sempre fondamentale per la federazione. Rimanendo house organ, poi, La Manovella non poteva prescindere dalla parte politica, elemento al quale io stesso, con l'invenzione della Lettera del Presidente e di ASI Press, diedi importanza ma che, inevitabilmente, divenne terreno di scontro. E poi ci furono gli eventi: è impensabile che una rivista mandi i suoi inviati a tutte e 300 le manifestazioni sul territorio nazionale ma questo generò, inevitabilmente, della scontentezza e quindi delle lamentele. E così me ne andai".

Ha avuto rimpianti nella sua direzione a La Manovella?

"Solo uno. Quando vidi che i soci aumentavano esponenzialmente, suggerii caldamente di trovare un addetto stampa, che ovviamente non fosse il direttore della rivista. Non ci riuscii e solo più tardi si resero conto che non potevano più farne a meno e, come sostenevo io allora, oggi l'Ufficio Stampa è l'ossatura della comunicazione della Federazione. Dopo di che l'esperienza a La Manovella è stata molto bella, spesso in grado di generare sentimenti contrastanti, ma davvero bella".

La sua attività nel campo del motorismo storico non si è limitata all'ASI.

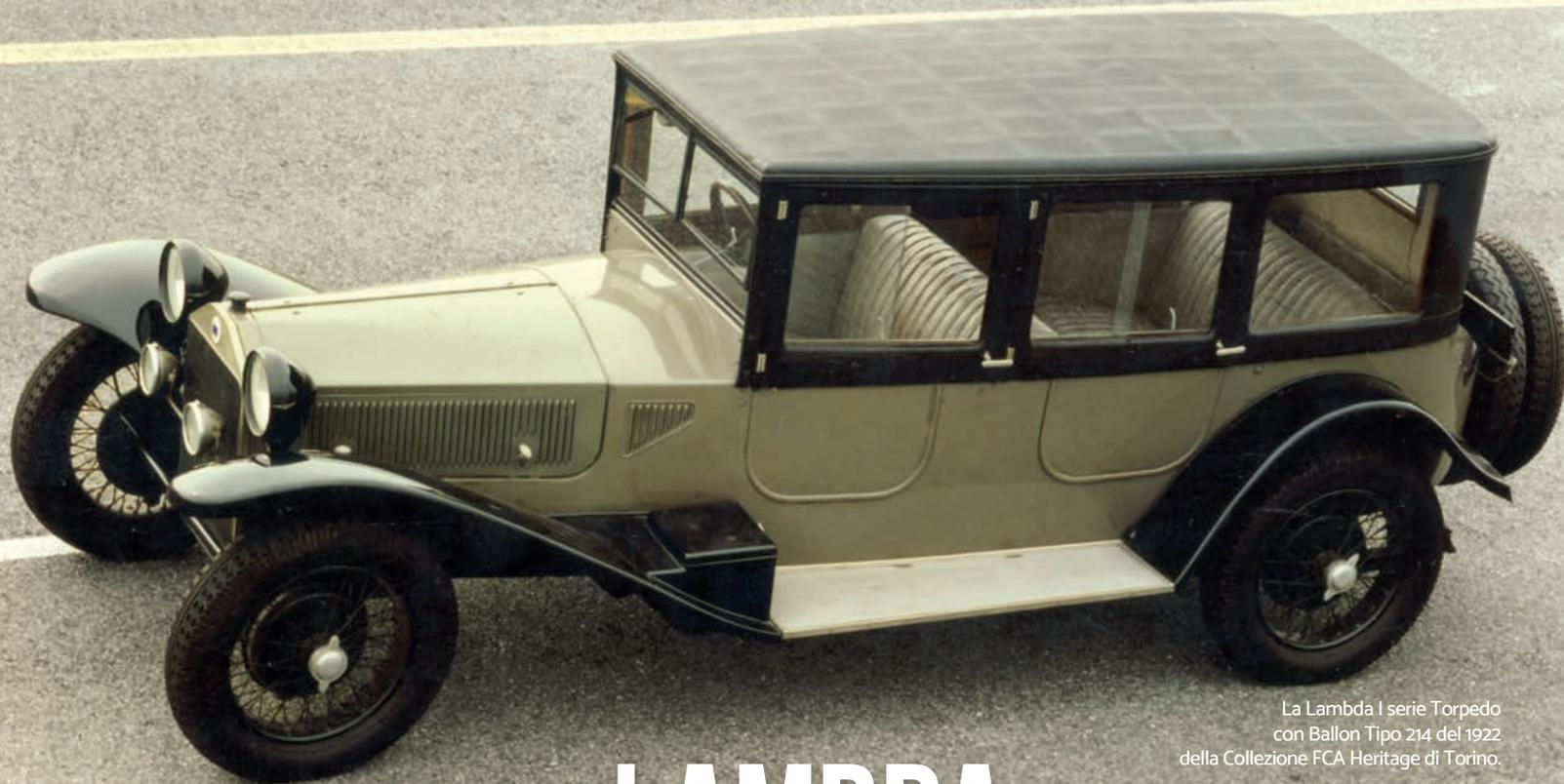
"No. Per esempio la prima auto circolante in Italia, la famosa Peugeot di Rossi di Montelera a Piovene Rocchette, l'ho scoperta io insieme a Fabrizio Taiana, che mi ha dato un grossissimo supporto permettendomi di andare a Sochaux a consultare gli archivi della Casa francese. Va tenuto presente che all'epoca non interessò a molti... Era più importante che dessi il resoconto della manifestazione di un club piuttosto che una notizia di questa caratura, della quale per altro, solo molto dopo si fece un gran parlare e la Peugeot ci costruì sopra - giustamente - una campagna pubblicitaria. E questo episodio mi ha anche "dato il la" per scrivere i libri sull'"Aventure Peugeot in Italia", sempre con la collaborazione di Taiana e del Club Storico Peugeot. Poi, a un certo punto, era il 1980, mi inventai 'Autosogno '80. Le auto che hanno fatto sognare gli italiani dal 1945 a oggi': fu la prima manifestazione che esponeva auto d'epoca; si teneva nel parco esposizioni di Novegro, alle porte di Milano. Oggi quel mood viene continuamente ripetuto, dalle fiere: un tema centrale che è svolto nell'esposizione e il contorno degli stand di club, rivenditori, automobilia, editoria. All'epoca ero ancora a La Notte e, con eventi come questo, inventai appunto le manifestazioni di supporto al giornale, che li sponsorizzava. E, il fatto che avessi messo insieme queste opere d'arte su quattro ruote, probabilmente fu la molla che mosse in me la passione per i motori, pur affrontandola sempre dal punto di vista professionale: infatti io mi sono sempre avvicinato agli argomenti che trattavo da giornalista, prima che da appassionato, quindi mantenendo, a mio avviso, una visione più lucida e obiettiva. Questo mi ha portato a lavorare in diversi campi, come per esempio la moda che ho affrontato a Uomo Vogue, del quale sono stato fra i fondatori. Quello che mi è sempre piaciuto è stato lanciare idee nuove, osare, 'rompere gli schemi'. Perché a volte la gente ha le cose davanti ma non le vede: sta al giornalista trovare il punto d'osservazione giusta per fargliele notare!".

Ci parla della Zagato?

"Sono stato addetto stampa della Zagato, proprio nel momento in cui questa era più in crisi e che, lavorando di squadra, riuscimmo a riportare in auge grazie a una importante commessa di Aston Martin. La cosa cominciò per caso: una delle edizioni successive di 'Autosogno' era proprio dedicata a Zagato e la dirigenza venne a chiedermi se volessi lavorare per loro. La prima attività che feci fu realizzare un libro sulla loro storia, "70 anni vissuti di Corsa", fino a quel momento nebulosa e frammentaria (e lì nacque anche la mia attività di storico dell'auto), per la quale andai alla ricerca di tutto il materiale possibile immaginabile, comprese le immagini che in azienda erano sparite. Ho vissuto una bella stagione con Zagato, azienda ancora oggi floridissima grazie all'impegno di Andrea".



Il gruppo della redazione (oltre a Marchiano, Andrea Curami, Mario Colombo e Andrea Massara, insieme a Maria Teresa Millanta, che non si vede nell'immagine), con l'ospite d'onore Elio Zagato, i presidenti del Club Svizzero e Giuseppe Maserati, editore. Il libro scritto da Marchiano sulla storia della Zagato, mentre ne era addetto stampa.



La Lambda I serie Torpedo con Ballon Tipo 214 del 1922 della Collezione FCA Heritage di Torino.

LAMBDA

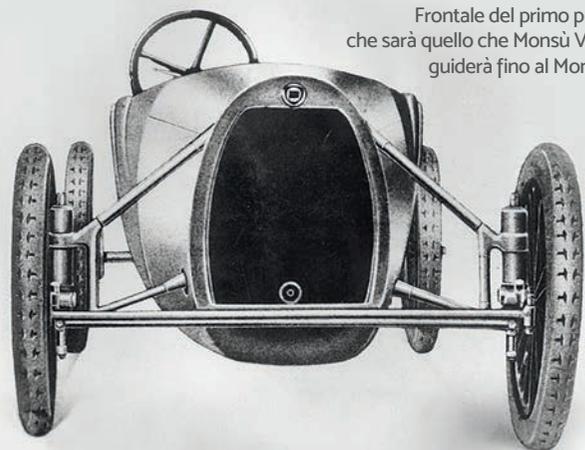
UN'AUTO E UNA FABBRICA RIVOLUZIONARIE

di Lorenzo Morello (Commissione Cultura)

Ricorre quest'anno il centenario della Lancia Lambda, celebrato in uno storico raduno internazionale organizzato dal Lancia Club nello scorso settembre ed è impossibile non ricordare questa eccezionale automobile. Tuttavia è alquanto difficile presentarne aspetti ancora sconosciuti, in considerazione della grande visibilità, dovuta alla sua presenza diffusa nei musei e alla sopravvivenza, nelle amoroze mani di fortunati collezionisti, di molti

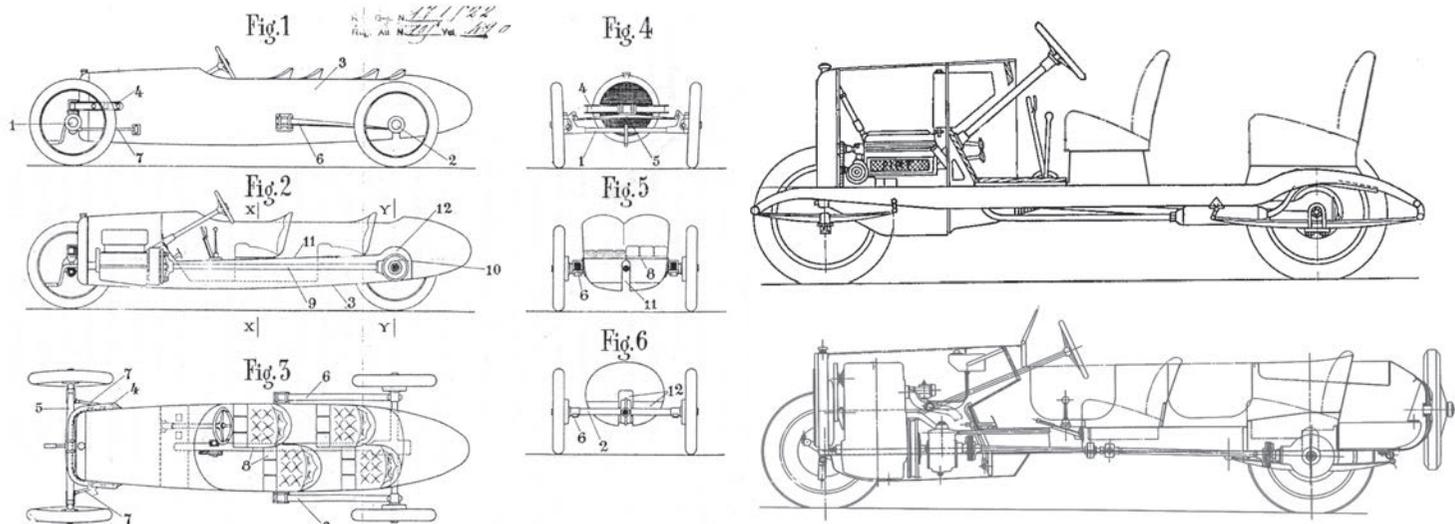
esemplari molto ben funzionanti, corrispondenti a circa il 3,5% del totale prodotto, un numero particolarmente elevato anche in considerazione del tempo trascorso. Le Lambda sono anche molto ben rappresentate all'estero, tanto da fare di questo modello uno dei rari esempi di world car storica.

Dando per note ai lettori le singolarità tecniche di quest'automobile, espone peraltro in un articolo comparso su La Manovella di Dicem-



Frontale del primo prototipo che sarà quello che Monsù Vincenzo guiderà fino al Moncenisio.





bre 2016 e, più recentemente, nel numero di Cultura Online Live del Marzo scorso, si proporranno alcuni argomenti probabilmente meno conosciuti, ma di non secondaria importanza, che sono stati esposti nel convegno organizzato in occasione del menzionato raduno. Come primo punto s'intende presentare il concept della Lambda, un termine di marketing certamente non usato ai tempi di Vincenzo Lancia. Il concept è l'insieme delle caratteristiche del prodotto che s'intende lanciare, percepibili da un acquirente anche non interessato ai dettagli tecnici. Esso comprende pertanto sia gli elementi di superiorità rispetto alla concorrenza, nei campi normalmente oggetto di valutazione o misura, sia gli elementi che colgono esigenze dell'acquirente non ancora soddisfatte dai prodotti esistenti sul mercato; in definitiva, il concept comprende le motivazioni per le quali un cliente dovrebbe preferire il nuovo prodotto.

Il concept della Lambda, così come quello di tutte le automobili della Lancia che l'hanno preceduta e seguita, anche dopo la morte del Fondatore, si può riassumere in alcuni punti particolarmente caratteristici. Non esibisce innovazioni per apparire diversa, ma per migliorare il servizio reso. Non sfoggia un lusso appariscente pur senza accettare compromessi sulle qualità di sostanza. Fa un uso parsimonioso del materiale non per contenere i costi, ma per contenere il peso e offrire una superiore agilità di marcia.

In termini moderni, questo insieme di caratteristiche punta essenzialmente al raggiungimento della piena soddisfazione del cliente avveduto. Questa filosofia, unica un tempo e rara oggi, è stata la naturale conseguenza della particolare esperienza professionale di Vincenzo

Lancia: un collaudatore diventato pilota professionista sul campo, che aveva ben conosciuto l'uso pratico dell'automobile fino a saper progettare non con la matita e il tecnigrafo, ma con l'intuito e gli strumenti del meccanico. Sotto questo punto di vista, Vincenzo Lancia presenta una figura unica fra i fondatori dell'industria automobilistica, pur essendo anche lui, come gli altri, un finanziere alla ricerca d'investimenti proficui e un tecnico affascinato dalla nuova tecnologia.

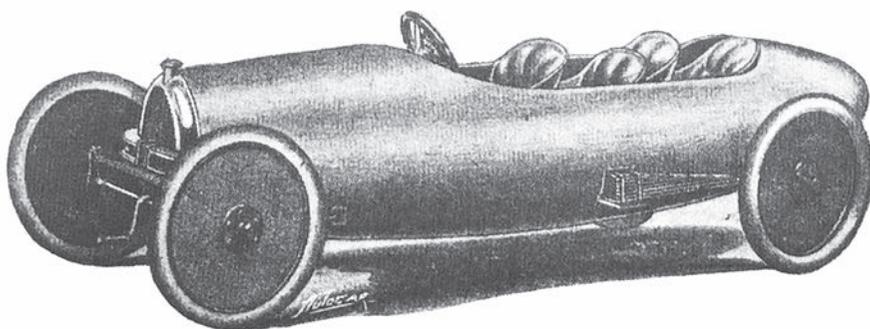
Se consideriamo ora ciò che è solitamente celebrato della Lambda, restiamo stupiti di fronte al numero d'innovazioni brevettate, come la carrozzeria portante, la sospensione anteriore a ruote indipendenti, i freni sulle quattro ruote a comando sincronizzato, la particolare scatola sterzo inclinata per ridurre il raggio di volta e il compatto motore a V stretto. Tuttavia, nessuna di queste innovazioni, applicata singolarmente, avrebbe potuto originare un prodotto straordinario. Ad esempio, la Lagonda aveva già presentato nel 1916 una carrozzeria portante ma nessuno aveva potuto percepirne i vantaggi e la soluzione fu abbandonata dal costruttore stesso. La Christie nel 1908 aveva introdotto, insieme alla trazione anteriore, le sospensioni indipendenti ma non aveva avuto successo, probabilmente per la complicatissima meccanica con cui le aveva realizzate. Anche la frenatura sulle quattro ruote era già stata introdotta dall'Isotta Fraschini nel 1912 ma pochi piloti di rara abilità se ne potevano efficacemente servire a causa del comando separato dei due assali.

L'innovazione più straordinaria della Lambda risiede invece nell'aver integrato tutti questi elementi in modo da ottenere prestazioni superiori immediatamente percepibili dal cliente. ➤

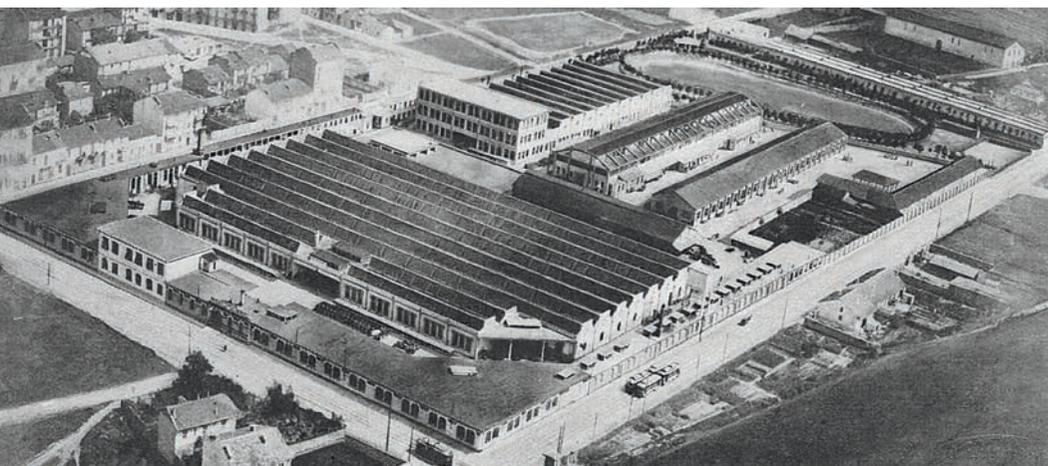
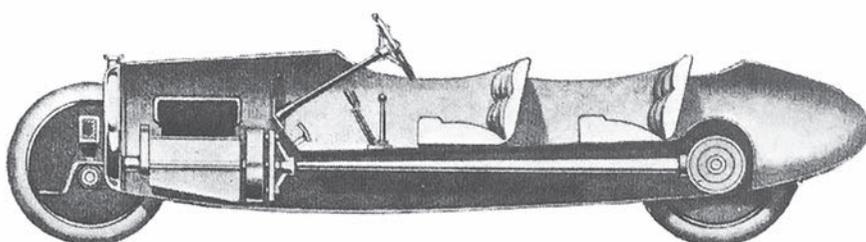


Qui a fianco, Vincenzo Lancia (al volante nella foto a pagina 30) al Moncenisio soddisfatto della prova del primo prototipo. Sopra, a sinistra, il primo brevetto per la struttura a scocca portante. A destra, confronto fra gli autotelai della Lancia Lambda (sotto) e della FIAT 505.

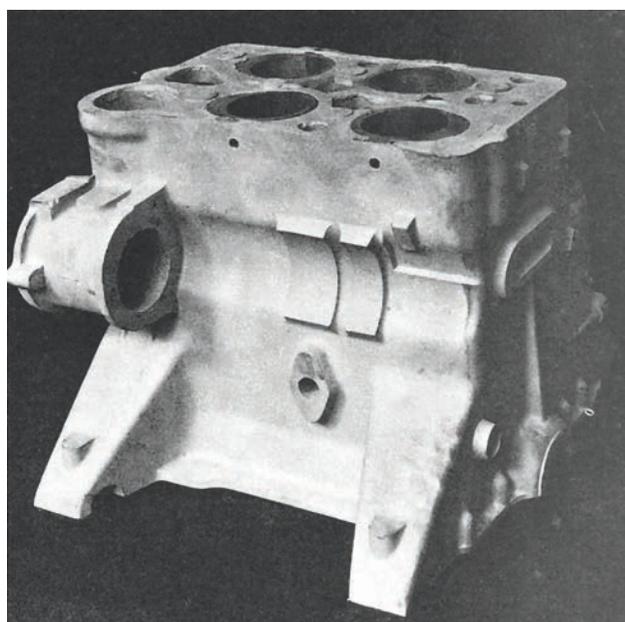
What a car, constructed on the Lancia frameless principle, would look like when completed.



Sectional sketch of a Lancia design in which no frame is used, and a sheet steel body takes its place. An essential feature of this design is the use of channel section tunnels in the bottom of the body to give stiffness, and to accommodate the transmission and the rear axle.



Dall'alto, la Lambda ipotizzata da Autocar nel 1920. Lo stabilimento Lancia a Torino, in Barriera San Paolo. Il monoblocco in alluminio della Lambda.



Se confrontiamo la sua carrozzeria portante con un autotelaio del tempo di pari dimensioni, come quello della Fiat 505, costatiamo che l'assenza dell'assale rigido ha consentito l'abbassamento del motore; il motore a V stretto più corto, ha permesso l'abbassamento della pedaliera, la carrozzeria portante ha facilitato l'abbassamento del pavimento e della posizione dei passeggeri. Il risultato ottenuto si è reso concreto in una vettura più sicura nell'affrontare le curve, più leggera e quindi più facile da accelerare, cui è stata aggiunta una frenatura più efficace e gestibile che permette una maggior velocità nel percorrere strade tortuose. Questi sono fatti che anche un cliente insensibile ai virtuosismi tecnici avrebbe potuto apprezzare dopo una semplice prova su strada.

La nuova architettura offrì anche altri benefici. La formula Lambda permise anche d'introdurre un bagagliaio protetto, accessibile dall'esterno, una porta per il guidatore, installando le ruote di scorta sul coperchio del bagagliaio, un mantice che scompare nella carrozzeria nella posizione aperta e un nuovo stile particolarmente sobrio che, anche se dettato dalle difficoltà di costruire una carrozzeria portante con i mezzi del tempo, finì di imporsi, forse perché emblema delle superiori prestazioni dell'auto che l'aveva introdotto. La superiorità della Lambda è efficacemente espressa dal semplice confronto della sua silhouette, con quella della Torpedo Fiat 505 presa a riferimento dello stato dell'arte. Ponendoci nei panni di un acquirente italiano del tempo, possiamo confrontare i dati a catalogo delle maggiori concorrenti nella stessa classe presenti nel 1922: la Fiat 505, comparabile per dimensioni, la Fiat 510, per prezzo, l'Alfa Romeo RM, già leader nelle auto sportive, l'Itala 50, rinomata nel segmento del lusso. La Lambda non era la più cara anche se i prezzi, in media, superavano di venti volte il prodotto interno lordo dell'italiano medio; era invece la più veloce e la più scattante (si vedano i valori in CV/t, proposti in mancanza di dati di accelerazione).

Che qualcosa di eccezionale ci fosse nella Lambda lo dimostra anche il recente ritrovamento di un articolo del Gennaio 1920, intitolato The Frameless Car, apparso sulla rivista inglese Autocar, ben prima del lancio commerciale; non risultando che la Lancia avesse lasciato trapelare indiscrezioni sul nuovo modello, è evidente che l'ipotesi di una nuova automobile Lancia formulata dalla rivista si sia basata sulla consultazione dei brevetti depositati dai costruttori più importanti (il primo brevetto della carrozzeria Lancia è del Dicembre 1918), fra cui la Lancia doveva essere considerata in modo particolare, vista la sua già conquistata reputazione nel campo della capacità innovativa. Dal brevetto, la rivista deri-

vò un'ipotesi grafica di automobile molto prossima a quello che fu in realtà il primo prototipo della Lambda e, da questo disegno, Autocar seppe dedurre e descrivere, prima che fossero noti, tutti i benefici attesi in termini di peso, velocità e agilità di guida.

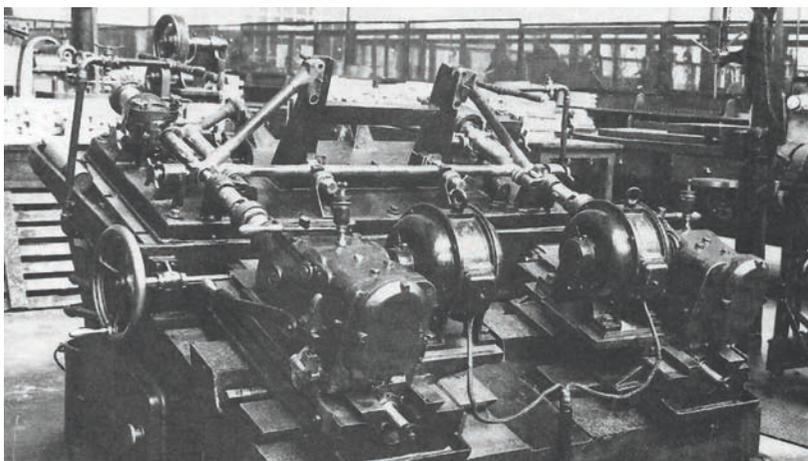
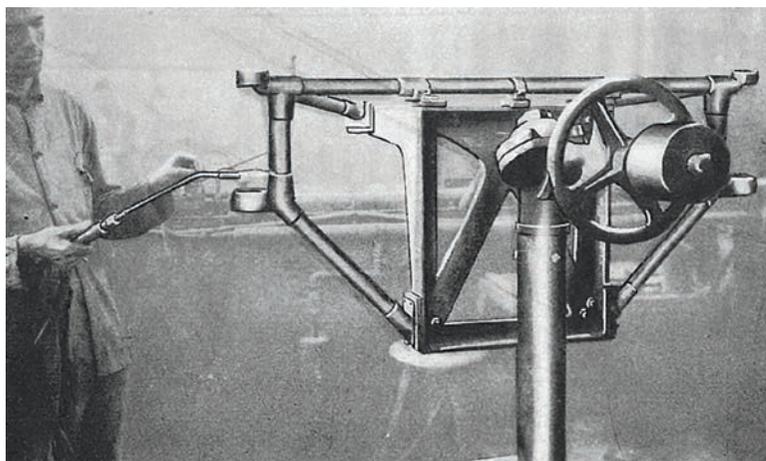
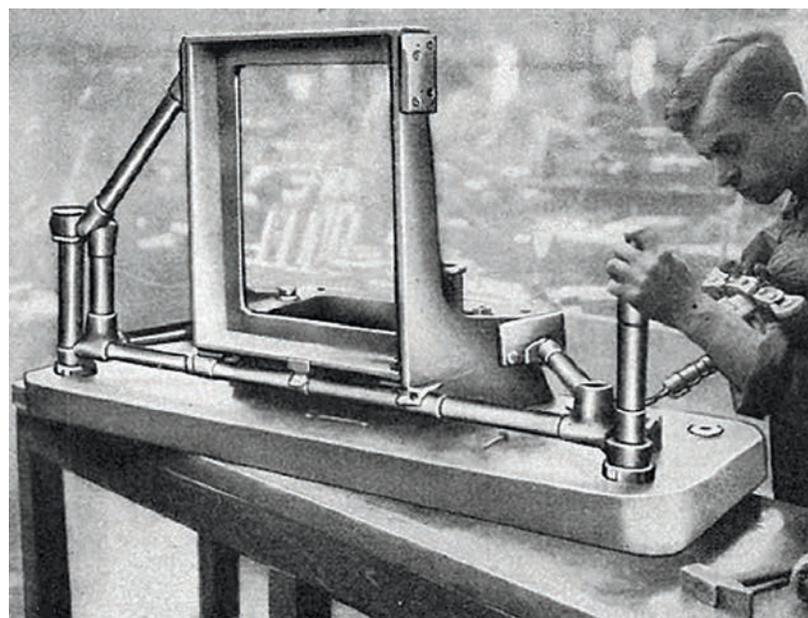
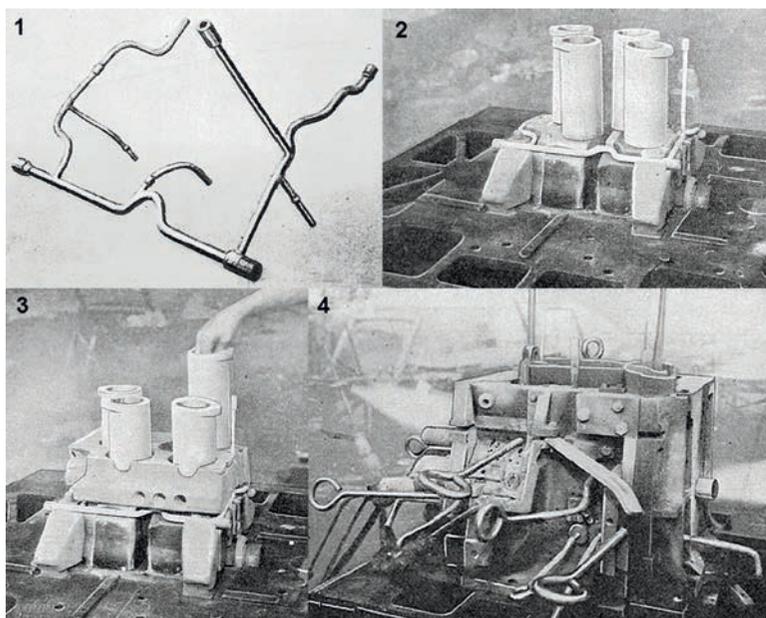
Come secondo punto non molto noto sulla Lambda, si descrive il particolare processo industriale messo in atto per produrla, esponendo i punti salienti degli articoli di J. A. Lucas, scritti nel 1927 per American Machinist. Si deve porre l'accento sul fatto che American Machinist era la più importante rivista di tecnologia meccanica negli Stati Uniti, allora il paese più avanzato nel settore automobilistico. Se gli operatori del settore erano interessati a essere informati sulla Lancia, significava che i suoi metodi erano unici e degni di attenzione. Un primo aspetto che colpì il giornalista fu la singolare struttura organizzativa della Lancia, alquanto più snella e informale che quella statunitense. Nei circa 22.000 m² dello stabilimento, operavano a quel tempo 2.500 persone. Vincenzo Lancia si occupava personalmente di tutti gli aspetti, tecnici, produttivi, contabili e commerciali, attraverso incontri giornalieri con i dirigenti dei diversi settori. Le disposizioni ricevute in questi incontri erano immediatamente trasmesse ai collaboratori, anche se molti di questi avevano l'opportunità di comunicare direttamente con Vincenzo Lancia durante le sue ispezioni giornaliera. Un quotidiano interno informava inoltre sulle

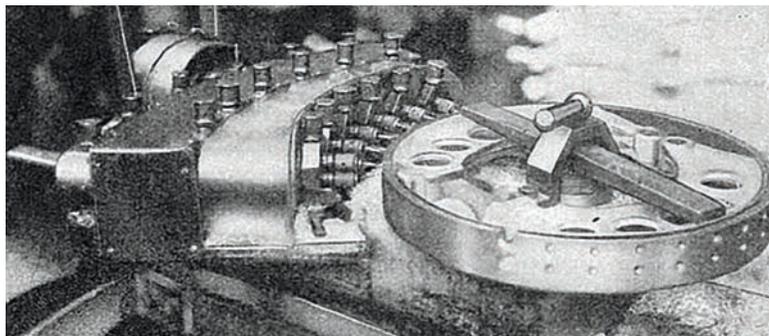
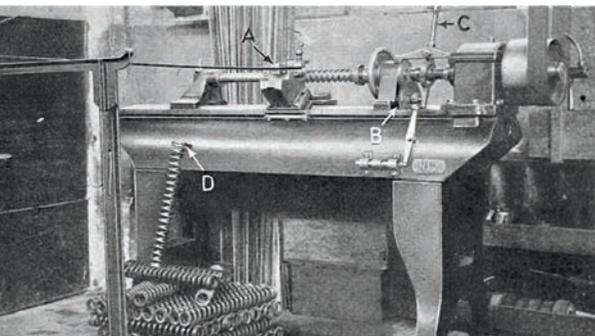
disposizioni, sui nuovi macchinari entrati in funzione e sui risultati raggiunti. Ogni dipendente era sollecitato a fornire suggerimenti per migliorare la qualità del prodotto e dell'ambiente di lavoro e, se questi erano accettati, gli era assegnato un premio in denaro.

Comportamenti non tanto diversi furono importati dal Giappone alla fine degli anni '80, come efficace rimedio alla crisi di produttività che imperversava nelle industrie automobilistiche dell'Occidente. Dodici articoli, pubblicati in successione, si soffermavano sulle lavorazioni che presentavano particolarità rilevanti rispetto alla prassi di quegli anni, rappresentata da un prodotto alquanto diverso, con carrozzeria separata dal telaio, monoblocco in ghisa, sospensioni ad assale rigido su balestre e freni con tamburi in ghisa agenti sulle sole ruote posteriori.

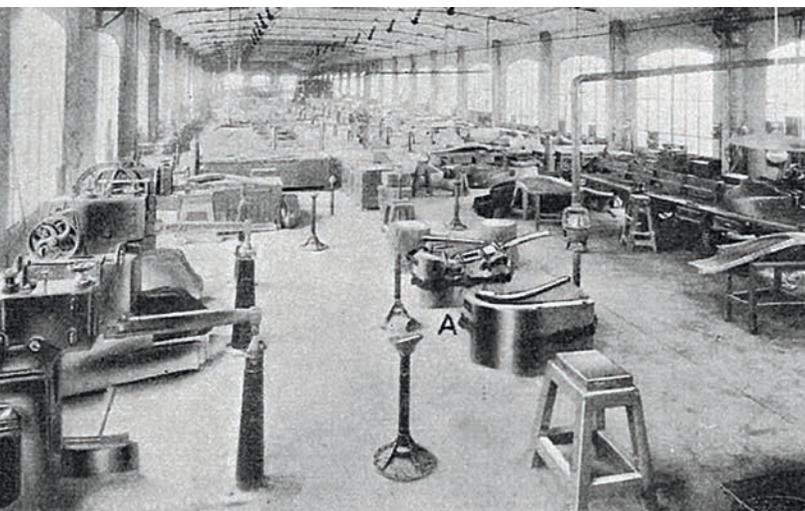
Il monoblocco a V stretto del motore della Lambda era fuso in alluminio. Con questa tecnica, si stimava a quel tempo un risparmio di peso di 75 kg rispetto alla soluzione tradizionale. Tuttavia, esistevano problemi da affrontare e risolvere: l'alluminio da solo non avrebbe resistito all'usura dei pistoni e sarebbe stato permeabile ai liquidi in pressione, come l'olio lubrificante. La soluzione escogitata da Lancia prevedeva tubi di rame saldati per le canalizzazioni dell'olio (dettaglio 1) e cilindri in ghisa, tutti inseriti nell'alluminio allo stato fuso. ➤

In senso orario, composizione dello stampo di fusione del blocco: 1) complesso tubi di rame per circuito olio; 2) si posizionano i tubi, le canne e le anime del vano albero a gomiti; 3) si aggiungono le anime dell'intercapedine acqua; 4) forma chiusa in attesa di colata. Piastra di assemblaggio dell'asse anteriore. Alsatrice doppia per l'allineamento delle sedi di scorrimento dei mozzi delle ruote anteriori. Brasatura dell'asse anteriore.





Da sinistra, tornio per la creazione delle molle anteriori. Foratrice multipla per le ganasce dei freni. Sotto, reparto carrozzeria Lancia.



Questi elementi erano disposti sul banco di colata insieme alle forme modellate in terra per ottenere il vano occupato dall'albero a gomiti (dettaglio 2). Poi si aggiungevano altre forme in terra, per ottenere le cavità riempite dall'acqua di raffreddamento (dettaglio 3). Mentre le forme in terra usate per le cavità interne, dovevano essere distrutte e ricostruite dopo ogni fusione, con evidenti oneri sul tempo e sul costo, le pareti esterne dello stampo (dettaglio 4) erano realizzate con piastre di acciaio e potevano essere reimpiegate per numerose colate. Queste pareti formavano il vano in cui era colato l'alluminio fuso che, una volta solidificato, avrebbe costituito il blocco. Il processo della cosiddetta co-fusione iniziò a diffondersi nell'industria automobilistica solo negli anni '80.

L'assale anteriore a sospensioni indipendenti era formato da un traliccio di tubi alquanto complesso; si trattava di unire mediante brasatura otto elementi diversi, che componevano il sostegno delle ruote, che doveva accoppiarsi perfettamente alla parte anteriore della carrozzeria e garantire una posizione corretta alle ruote durante il movimento della sospensione. Era usata una piastra molto rigida, che riproduceva la forma della parte anteriore dell'automobile, su cui erano riportati dei riferimenti per posizionare correttamente i vari elementi e le bussole di metallo che sarebbe poi stato fatto fondere per la brasatura. Il metallo di queste bussole, una volta fuso, aderiva perfettamente alle pareti da unire e, dopo la solidificazione costituiva un perfetto adesivo strutturale. Dopo essere così montati, i vari elementi erano imbastiti con una spinatura. Dopo quest'operazione, il traliccio così formato, unito alla piastra, era spostato su un cavalletto orientabile, per facilitare l'accesso alle varie parti, e un operatore, mediante una torcia a gas, faceva fondere le bussole di metallo che rendevano solida l'unione fra le parti. Per garantire il perfetto parallelismo delle guide delle ruote, il traliccio era lavorato su un'alesatrice doppia, ideata e costruita dalla Lancia, che eliminava ogni minimo errore geometrico. Anche la rilavorazione di parti della

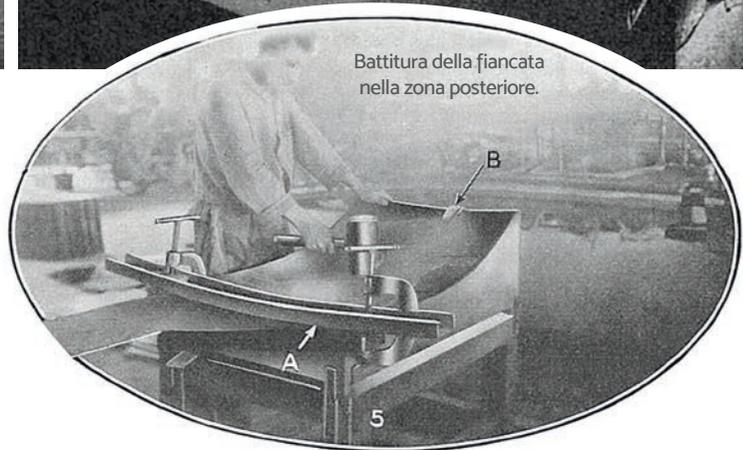
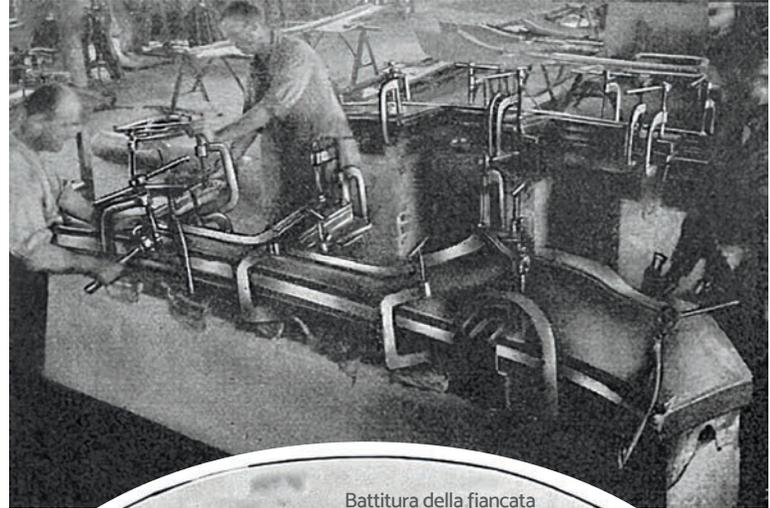
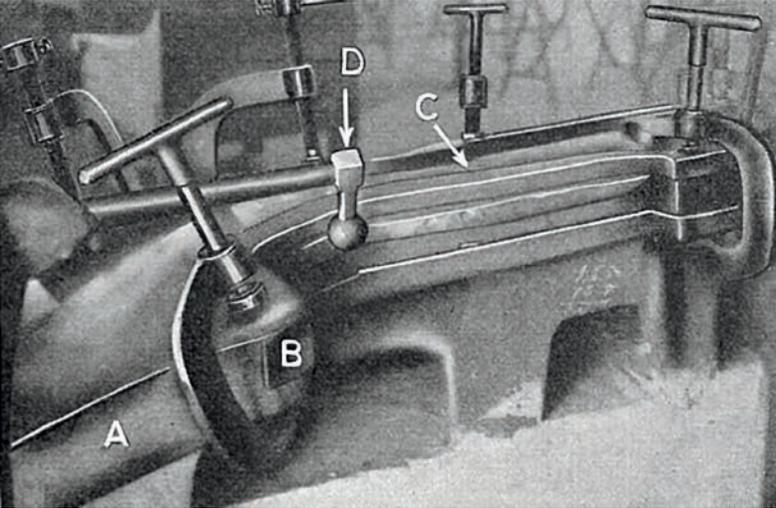
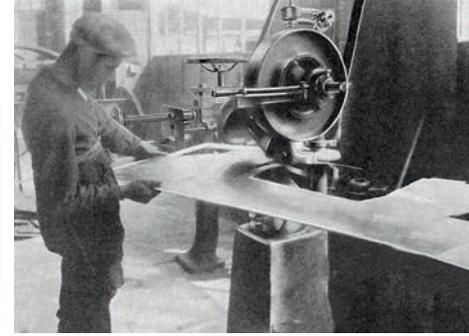
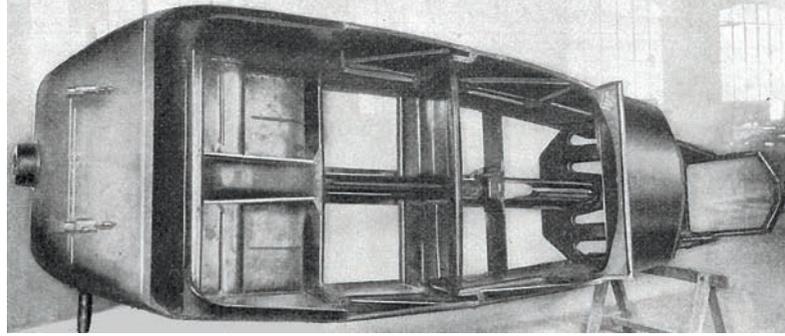
carrozzeria, per ridurre le tolleranze dimensionali, entrò nella produzione di massa solo negli anni '80.

Le sospensioni anteriori della Lambda presentavano molle a elica, allora inusuali, ma ben più confortevoli delle molle a balestra per il minor attrito interno; a conferma della loro novità, l'articolaista confessa di aver visto molle simili solo nell'ammortizzatore di rinculo dell'allora nuovissimo cannone francese da 75 mm, il primo a essere dotato di un tale dispositivo. Data la scarsa diffusione di questo tipo di molla, la Lancia aveva dovuto progettare e costruire una macchina speciale per formare queste molle da un filo di acciaio di sezione rettangolare.

I tamburi dei freni erano di alluminio, più leggero e miglior conduttore del calore, ma per una buona durata all'usura la zona di contatto con le ganasce doveva essere di ghisa. Il tamburo bimetallico co-fuso era ottenuto colando l'alluminio intorno a un anello di ghisa con numerose sporgenze sulla sua periferia per migliorare l'ancoraggio alla parte di alluminio. Anche le ganasce erano di alluminio e la Lancia aveva costruito un particolare trapano multiplo di precisione per forare contemporaneamente tutte le sedi dei rivetti per ancorare le guarnizioni.

L'originale tipo di carrozzeria della Lambda Torpedo, che oggi definiamo portante, era così nuovo da non possedere ancora un termine tecnico ufficiale che lo identificasse. Ad esempio, per la Lancia era il telaio montato, per la rivista italiana MACS (Moto, Avio, Cicli e Sport) era un telaio esteso, per Lucas era un telaio in un sol pezzo con la carrozzeria. In ogni caso fu la parte che colpì maggiormente i giornalisti del settore e il pubblico, per il risultato raggiunto e per il processo di fabbricazione. La Lancia non possedeva presse per lo stampaggio di pezzi di grandi dimensioni e commissionava le parti più impegnative alle Officine Metallurgiche Riunite, unica azienda italiana attrezzata per simili lavorazioni. Il fornitore, tuttavia, faceva parte del gruppo Fiat e produceva i longheroni dei suoi telai e pezzi

Da sinistra, scocca della Lambda VII serie al termine dell'assemblaggio.
Taglio della lamiera per la formatura della fiancata.
Sotto, battitura della fiancata nella zona porte



Battitura della fiancata nella zona posteriore.

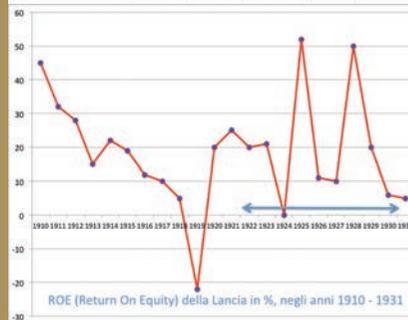
analoghi per terzi. Nel 1925, la crescita del mercato impose l'annullamento delle forniture esterne: dal 1924 al 1927, infatti, la produzione FIAT passò da 23.000 a 44.000 automobili l'anno.

La Lancia dovette portare in casa ogni lavorazione e modificare con la VI serie il progetto, per adattarlo a sistemi di produzione realizzabili nel poco tempo disponibile per non interrompere le vendite. Uno sguardo al reparto di carrozzeria mostra un'attrezzatura alquanto artigianale con numerosissime postazioni da battilastra (in primo piano, la tipica incudine costituita da un cuscino di cuoio pieno di sabbia), alcuni martelli a vapore che, anche se alleviavano l'operaio di parte della fatica, comportavano comunque lunghi tempi di lavorazione e non comuni abilità, e molti stampi per la battitura a mano della lamiera.

Le parti laterali dell'ossatura della carrozzeria erano ricavate inizialmente da una lamiera piana, tagliata a mano lungo un contorno tracciato in precedenza, ottenendo il semilavorato visibile nella foto. Questo era deposto e bloccato con morse in stampi di acciaio, che riproducevano la sola figura esterna del pezzo finito. La forma definitiva, comprendente i bordi risvoltati, era ottenuta dal battilastra facendo aderire la lamiera allo stampo mediante martelli di forma particolare. Le parti molto curvate, come il rivestimento della coda, erano anch'esse ricavate battendo la lamiera con una mazza di legno. Le unioni fra le parti erano ottenute in modi diversi: con saldatura autogena, come ad esempio il collegamento dei tubi di montaggio del motopropulsore alle loro flange di estremità e mediante chiodi ribaditi a freddo con un martello pneumatico, per la maggior parte dei collegamenti. ➤

ALCUNI DATI SIGNIFICATIVI

	Lancia Lambda	FIAT 505	FIAT 510	A. R. RM Sport	Itala 50
Passo, mm	3100	3050	3400	2900	3185
Peso a vuoto, kg	1225	1500	1600	1450	1350
Cilindrata, cm ³	2119	2296	3446	1996	2613
Potenza, CV/giri/min	49/3250	30/2600	46/2400	44/3200	35/2400
F. accelerazione, CV/t	35,6	18,2	26,3	27,5	23,3
Velocità, km/h	110	75	85	100	80
Prezzo, Lit 1922	43000	32000	42000	36000	45000

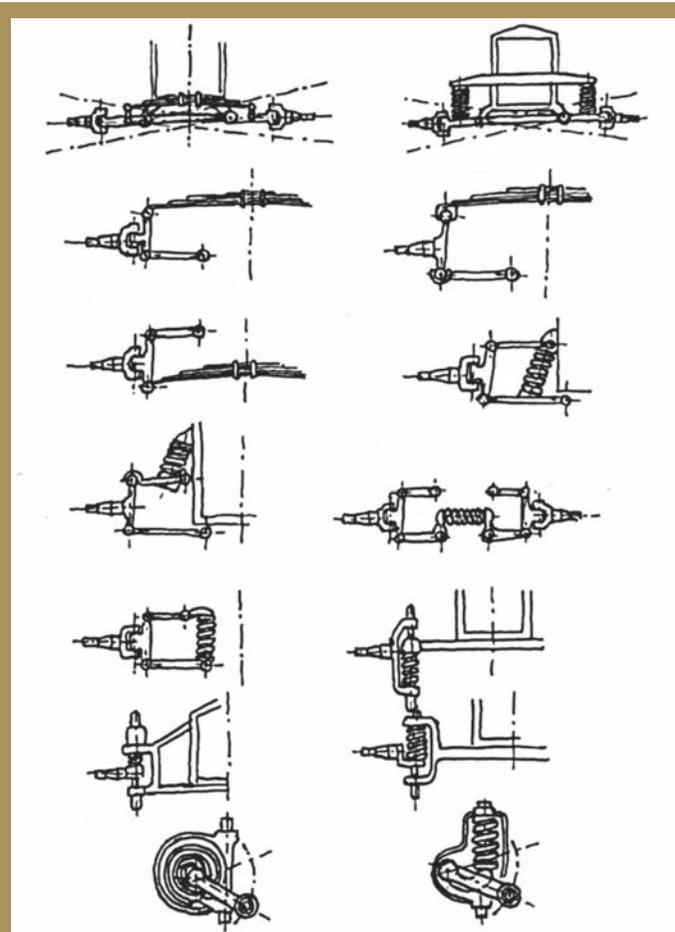
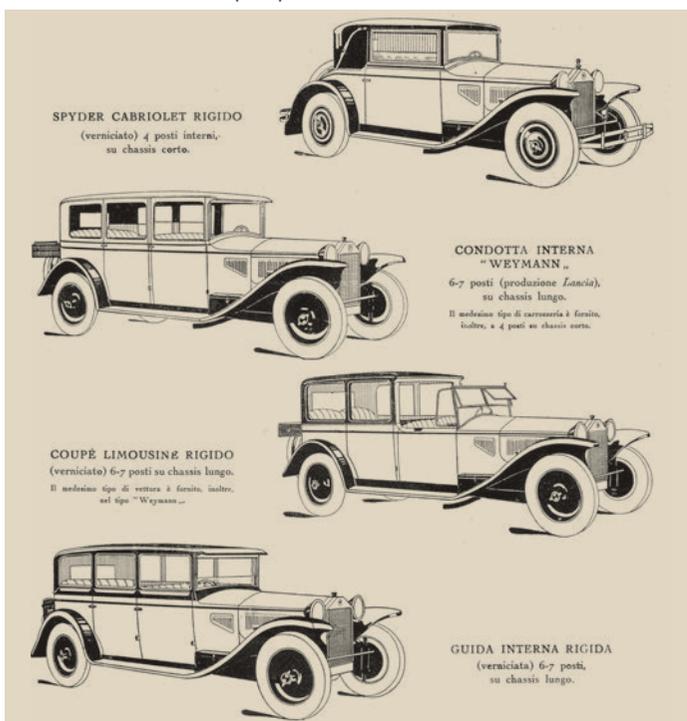


Andamento del ROE (Return on Equity) della Lancia; la freccia azzurra evidenzia il periodo di vita della Lambda (Da: *La parabola storica della Lancia di Alga Foschi, in Le carte scoperte, Franco Angeli, 1990*).



Battista Giuseppe Falchetto con ritratto con una VIII serie.

Pagina pubblicitaria tratta da "L'Illustrazione Italiana" dove vengono esposti i tipi disponibili sul telaio VIII serie.



Schizzo a mano libera dei 14 tipi di sospensioni proposti da Falchetto. Alla fine Vincenzo Lancia scelse il sesto della colonna di sinistra. Falchetto dichiarò: "il Signor Lancia mi espose il desiderio di trovare una soluzione nuova di sospensione anteriore tale da eliminare il classico assale e possibilmente di rendere indipendenti, nel loro movimento elastico, le due ruote anteriori. [...] L'interesse al problema e la passione di risolverlo fecero sì che la notte passò completamente, quasi senza accorgermene, ed al mattino seguente potei presentare alla scelta del Sig. Lancia ben 14 soluzioni in semplici schizzi partendo dalla scomposizione del classico assale e relativa balestra" (Da "Falchetto, Planner e Designer" - di Stefano Falchetto, Libreria ASI, 2011).

IL RADUNO DEL CENTENARIO PER TORNARE ALLE ORIGINI

La Lancia Lambda mosse i primi passi nel 1921 tra Torino e le tortuose strade delle montagne piemontesi che Vincenzo Lancia aveva selezionato per sviluppare le sue automobili: gli stessi tragitti scelti dal Lancia Club Italia, dal Registro Italiano Lancia Lambda e dal Lambda World Register per il grande raduno del Centenario iniziato il 31 agosto e terminato domenica 5 settembre. L'ASI ha voluto contribuire a questa manifestazione ospitando gli equipaggi e le vetture partecipanti (oltre 40, provenienti dall'Italia e dall'estero) nella sede nazionale di Villa Rey, sulla collina torinese. Alle 19.00 di giovedì 2 settembre le Lambda sono infatti arrivate nello splendido scenario della sede ASI e sono state esposte nel parco e sul belvedere, a disposizione del pubblico e degli appassionati. Chissà se gli eredi dei Rey fonda-

tori della Villa, che l'hanno abitata fino alla II Guerra Mondiale, hanno mai posseduto una Lambda... Il raduno è iniziato mercoledì 1 settembre con la rievocazione dell'originario percorso di collaudo e la salita ai 2.083 metri del Colle del Moncenisio; il giovedì, invece, prima di raggiungere Villa Rey, le Lambda sono state alla Reggia di Venaria Reale, dove si sono unite al già spettacolare "carosello" delle fontane nella Corte Reale della Residenza Sabauda; venerdì 3 settembre, la carovana ha attraversato il Canavese per arrivare al Forte di Bard; sabato 4 settembre, l'evento è tornato a Torino con l'esposizione mattutina in piazza San Carlo e con la conferenza a tema in programma al Mauto, dove è stata presente anche una mostra, fino al terzo weekend di settembre.



Greta Garbo a bordo della Lambda.
A destra, IV serie Torpedo con parabrezza "scalato".

Una parte molto singolare nel processo produttivo della Lambda era costituita dai numerosi banchi di rodaggio per consegnare al cliente un'automobile già in grado di erogare le massime prestazioni e priva di qualsiasi difetto di montaggio. Banchi di rodaggio erano impiegati per il cambio, il differenziale e la scatola guida; in questi, il gruppo montato era fatto ruotare con un motore elettrico in un ambiente silenzioso, per rilevare acusticamente eventuali errori di accoppiamento; all'olio venivano anche aggiunte polveri abrasive per rendere più veloce l'adattamento delle parti. Il processo impiegava alcune ore.

Anche il motore era rodato; in un primo tempo, era trascinato da un motore elettrico per attivare la lubrificazione e, in seguito, funzionava autonomamente, usando il motore elettrico come freno per funzionare in condizioni realistiche.

Una domanda che è lecito porsi, dopo aver conosciuto tutte le singolarità del progetto della Lambda e del suo processo di fabbricazione, è se il prezzo di vendita fosse anche remunerativo. Se si esamina l'andamento del ROE della Lancia (il ren-



dimento riferito al capitale versato) si deve ammettere che nessuna industria moderna potrebbe oggi vantare una prestazione analoga. Sono visibili dall'andamento del diagramma l'effetto della Prima Guerra Mondiale e, nel periodo di vita della Lambda (evidenziato in azzurro), le cadute dovute agli investimenti iniziali, a quelli eseguiti in emergenza per sopperire alla perdita della fornitura degli stampati e a quelli predisposti per i modelli successivi, l'Artena e l'Astura. I valori medi si mantennero comunque intorno al 20%.

In conclusione, un'automobile così eccezionale, come la Lambda negli anni della sua produzione, non sarebbe potuta nascere solo da un progetto rivoluzionario ma anche dall'applicazione di metodi di produzione avanzati, che si consolidarono e uscirono dalla fase artigianale con l'Augusta e l'Aprilia, per far parte del patrimonio comune della tecnica automobilistica italiana dagli anni '50, con la Lancia Aurelia, l'Alfa Romeo 1900 e la Fiat 1400.

Si ringrazia Sergio Limone autore del ritrovamento dell'interessante articolo di Autocar del 19 Giugno 1920, menzionato nell'articolo.





Lo sterrato del Rallye di Sanremo 1981 ha esaltato le performance dell'Audi quattro di Michèle Mouton e Fabrizia Pons, che hanno ottenuto il primo successo femminile in una gara di campionato del Mondo.

MICHÈLE MOUTON E FABRIZIA PONS VERE REGINE DEI RALLY

QUARANT'ANNI FA, AL RALLYE DI SANREMO 1981, LA FRANCESE MICHÈLE MOUTON E L'ITALIANA FABRIZIA PONS HANNO CONQUISTATO UN SUCCESSO STORICO. IL PRIMO DI UNA SERIE CHE LE HA PORTATE A SFIORARE IL TITOLO MONDIALE PILOTI NEL 1982.

di Roberto Valentini - foto Actualfoto e Audi Sport

L'Hotel Royal di Sanremo è il quartier generale dell'omonimo rally valido per il Campionato Mondiale e, nel 1981, sono molti gli equipaggi al via in grado di puntare al successo. La lotta per il titolo Mondiale Costruttori vede in lizza la Talbot, con le piccole e potenti Lotus guidate dal finlandese Henry Toivonen (con Fred Gallagher) e dal francese Guy Fréquelin (con Jean Todt), alle quali si aggiunge quella italiana di Federico Ormezzano e Claudio Berro, le Datsun Violet del finlandese Timo Salonen (con Seppo Arjanne) e dell'inglese Tony Pond (con Ian Grindrod), la Ford Escort RS del finlandese Ari Vatanen (con David Richards). A queste tre Case ufficiali si aggiungono la Fiat, che non ha disputato tutte le gare, con le Fiat 131 Abarth di Markku Alen (con Ilkka Kivimaki), Attilio Bettega (con Maurizio Perissinot), Dario Cerrato (con Lucio Guizzardi) e Adartico Vudafieri (con Arnaldo Bernacchini), le Opel Ascona 400 della filiale italiana affidate a "Tony"-Rudy e "Lucky" Battistolli, con Fabio Penariol. Outsider di lusso le Porsche 911 del tedesco Walter Rohrl (con Christian Geisdorfer) e del francese Jean-Luc Thérier (con Michel Vial).

E poi c'è l'Audi. Alla sua prima stagione non ha raccolto molto in termini di risultati, ma ha stupito per le prestazioni velocistiche, soprattutto nelle prove speciali con fondo scivoloso. Il "Sanremo" 1981 ha però un percorso misto, con cinque tappe: 2 su asfalto, 2 su sterrato e una mista. I risultati nelle gare precedenti dimostrano che l'Audi quattro sull'asfalto è poco competitiva. Nella tappa italiana del mondiale viene schierata la squadra ufficiale composta dal finlandese Hannu Mikkola, con Arne Hertz, e dalla francese Michèle Mouton, affiancata dall'italiana Fabrizia Pons. Una terza "quattro" è affidata al giovane italiano Michele Cinotto, con Emilio Radaelli.

La prima tappa è su asfalto e Rohrl la conclude al comando con un vantaggio di 8" su Bettega e 10" su Tony. La Mouton è 13^a, ma Mikkola è molto più indietro, attardato da un problema al turbo. Sullo sterrato le Audi si scatenano e Cinotto termina al comando la seconda tappa, con la francese al 2° posto. Nella terza è la Mouton a portarsi al comando con più di 3 minuti di vantaggio su Rohrl. Ma adesso si passa all'asfalto, dove l'Audi della francese lamenta un problema ai freni



I festeggiamenti sul podio della gara italiana.



40 ANNI FA

Il bagno nella piscina dell'Hotel Royal per festeggiare con tutta la squadra il primo successo iridato dell'Audi.

che le fa perdere un paio di minuti. Rohrl però è costretto al ritiro e l'avversario più vicino è adesso Vatanen, staccato di 34" prima dell'ultima tappa che si corre in notturna nell'entroterra sanremese. Per non lasciare nulla di intentato la Mouton e la Pons effettuano un'ultima ricognizione della lunga prova "ronde", di ben 46,5 km. Sanno di dover esprimere tutte le loro qualità per cercare il primo successo iridato dell'Audi. Dal canto suo anche Vatanen sa che deve tirare al massimo. Nella "ronde" la Mouton parte per prima. Affronta con decisione la prima salita, da Coldirodi a San Romolo. Poi, dopo la galleria la discesa, con alcuni tratti veloci sui quali l'Audi riesce a mantenersi competitiva ma, dopo il bivio di Colla Bella la discesa si fa più ripida e stretta. Lì sa di dover dare il meglio, perché la Ford Escort di Vatanen è decisamente più agile. Ma in quel tratto insidioso Vatanen urta una pietra e rompe la sospensione anteriore. La Mouton non può saperlo e continua a tirare sulla salita che da Apricale porta a Baiardo per proseguire poi verso monte Bignone. Qui, dopo più di 30 km di prova speciale, si può avere un calo fisico in un tratto di strada che richiede molta attenzione con le note, perfettamente scandite da Fabrizia Pons. Che sicuramente, concentrata com'è, non ha il tempo di pensare a quando, tre anni prima, aveva compiuto da pilota la sua impresa, portando al 9° posto assoluto la Opel Kadett GT/E Gruppo 1 di Conrero, conquistando così il suo secondo titolo italiano femminile. Le condizioni meteo erano diverse, con pioggia e nebbia a complicare il tutto, ma i complimenti di Virgilio Conrero a fine gara erano stati apprezzati e sinceri.

L'ultima discesa viene percorsa ancora con grande grinta e, superato il traguardo, al controllo stop le due ragazze vengono informate del ritiro del loro principale avversario. Realizzano quindi di avere un vantaggio vicino ai 4 minuti sul secondo, Toivonen. La gara è ancora

lunga, la pressione è tanta. Sarebbe la prima vittoria in un rally valido per Mondiale Costruttori per l'Audi ma, soprattutto, la prima vittoria di un equipaggio femminile da quando esiste il Mondiale Piloti.

Tutto va per il verso giusto e alla mattina del 10 ottobre 1981 l'Audi quattro si presenta sulla pedana di arrivo. Il rally svela il suo volto femminile. Ad accoglierle, la speaker Luisella Berrino e la giornalista Claudia Peroni è una delle prime a intervistarle, prima del tuffo liberatorio nella piscina dell'Hotel Royal insieme a tutti i meccanici. La gara è stata durissima: 2792 km con 61 prove speciali per un totale di 751 km di velocità per un totale di più di 8 ore.

Al momento del successo al Sanremo Michèle Mouton ha 30 anni e Fabrizia Pons 26. Il loro passato è una bella storia, fatta più di successi che di delusioni.

MICHÈLE MOUTON UNA PASSIONE EREDITATA DAL PADRE

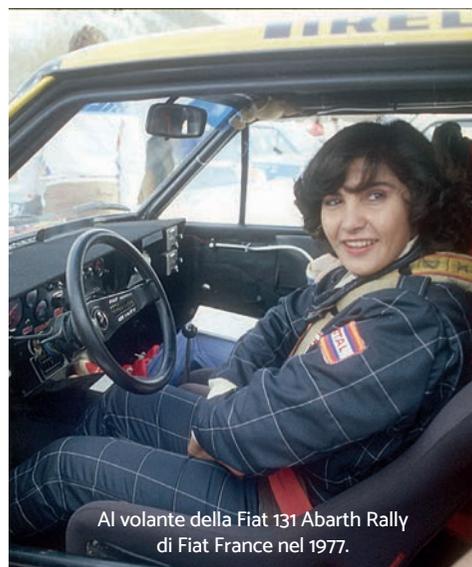
Iniziamo dalla francese. Nata a Grasse, in Provenza, inizia a competere con lo sci. Dopo aver esordito nel 1972 come navigatrice di un amico, il padre - che da giovane avrebbe voluto correre - decide di aiutarla e acquista un'Alpine A110 Gruppo 3 (Gran Turismo di serie) con la quale si fa subito notare nelle gare francesi, piazzandosi 8^ assoluta in un rally in Corsica nel 1973. Nel 1974 crescono le prestazioni e i successi di categoria che la portano comunque ai primi posti anche nelle graduatorie assolute, come al Tour de Corse, che conclude prima di classe e 12^ assoluta in coppia con Francois Conconi, e al Criterium des Cévennes, dove è 5^ assoluta. Anche nel 1975 corre con la Alpine A110 ed è sempre più veloce e sicura di sé. Tanto da sentirsi pronta ad affrontare nel 1976 il Rallye di Montecarlo, nel quale ottiene un ottimo 11° posto assoluto. ➤



La Mouton si fa notare con l'Alpine Renault A110 Gruppo 3: nel 1976 al Rallye di Montecarlo ottiene un ottimo 11° posto assoluto.



L'anno dopo si piazza 24^ assoluta con la piccola Autobianchi A112 Abarth 70HP dell'importatore francese Chardonnet.



Al volante della Fiat 131 Abarth Rally di Fiat France nel 1977.



Insieme alla sua navigatrice Françoise Conconi, che l'ha affiancata nei primi anni di carriera.

È ora di fare il salto di qualità, passando a una vettura più competitiva, l'Alpine A310 Gruppo 4. Non è un'auto facile da guidare, ma la Mouton si trova subito a proprio agio su questa berlinezza con la quale ottiene il 2° posto assoluto al Criterium Alpin, valido per il Campionato Francese. In questa stagione dimostra grandi doti velocistiche e l'anno dopo l'importatore Lancia e Autobianchi per la Francia, Chardonnet la vuole nella squadra di Autobianchi A112 Abarth che partecipano al Rallye di Montecarlo. Si piazza 24^, ma la sua stagione si evolve con il passaggio al volante di una Porsche 911 2.7 Gruppo 3. Una vettura facile da gestire dal punto di vista economico, ma che consente grandi prestazioni. Con quest'auto vince la sua prima gara internazionale, il Rally di Spagna valido per l'Europeo e subito dopo Fiat France le affida una Fiat 131 Abarth Rally per affrontare il Tour de Corse. L'impatto con la berlina campione del mondo è sconvolgente. Abituata a guidare delle gran turismo di serie basse e con il cambio di serie, trova all'inizio difficile manovrare questa vettura che richiede grande sforzo fisico. Ma dimostra di sapersi subito adattare a questo nuovo stile di guida. L'esordio è nel durissimo Tour de Corse, nel quale si piazza 8^ assoluta. Poi termina stagione al Rallye du Var, dove consolida il secondo posto assoluto nel Campionato Europeo.



Un ottimo 7° posto assoluto nel Rallye di Montecarlo 1978, all'esordio con la Lancia Stratos.

Ormai è entrata nell'orbita del Gruppo Fiat. Al "Montecarlo" 1978 si piazza 7^a con la Lancia Stratos di Chardonnet e prosegue con la Fiat 131 Abarth nel campionato francese e in alcune prove del Mondiale e dell'Europeo. Vince il Tour de France, è 4^a al Giro Automobilistico d'Italia, 5^a al Tour de Corse. Risultati che le valgono il 4° posto assoluto nella Coppa FIA Piloti (in pratica il Mondiale) alle spalle di campioni del calibro di Markku Alen, Jean Pierre Nicolas e Hannu Mikkola.

Nel 1979 si concentra sul campionato francese, dove conquista la piazza d'onore, con in più due partecipazioni mondiali. A Montecarlo è 7^a e al Tour de Corse 5^a, sempre con la Fiat 131 Abarth di Fiat France. È a tutti gli effetti una pilota professionista e, anche nel 1980, veste i colori della Casa italiana senza un programma definito, ma disputando gare di vari campionati in coppia con Annie Arrii. Ancora una volta 7^a a Montecarlo, contribuisce con il 5° posto in Corsica al successo della Fiat nel Mondiale Costruttori.

È anche l'anno della svolta. In estate viene contattata dall'Audi, che sta entrando nella specialità con la rivoluzionaria "quattro" a trazione integrale. La sfida la attrae, anche se rappresenta una grande incognita. Il contratto prevede una stagione intera di Mondiale, comprese le gare ritenute per specialisti, come il Rally 1000 Laghi in Finlandia. Già nel 1980 contribuisce allo sviluppo della vettura con numerosi test e la partecipazione come apripista al Rally Pojola in Scandinavia. Occorre però trovare una copilota che possa impegnarsi in modo continuativo e professionale e la scelta cade sull'italiana Fabrizia Pons, che inizia ad affiancare la francese a partire dal Rally del Portogallo 1981.

FABRIZIA PONS ASSECONDATA DALLA MADRE

Negli anni Settanta la passione per i motori degli adolescenti si poteva esprimere nel motocross. Ed è proprio in sella a una motocicletta che una esile Fabrizia Pons partecipa alle gare italiane, dimostrando grinta e capacità dal 1971 al 1975. Inizia con la Aspes, passa alle 125 con Ancillotti e KTM e, successivamente, alle 250 con la Maico.

Una volta presa la patente decide però di passare alle 4 ruote. A Torino c'è la Scuderia dei Rododendri, con tanti piloti, molti dei quali studenti universitari. Marcello Delfini, patron del sodalizio, accoglie la giovanissima Fabrizia che si iscrive al Rally Team '971 del 1976 con un'Autobianchi A112 Abarth 70 HP Gruppo 1. Un'ottima auto per cominciare, anche se emergere in una categoria tanto combattuta è difficile. ➤



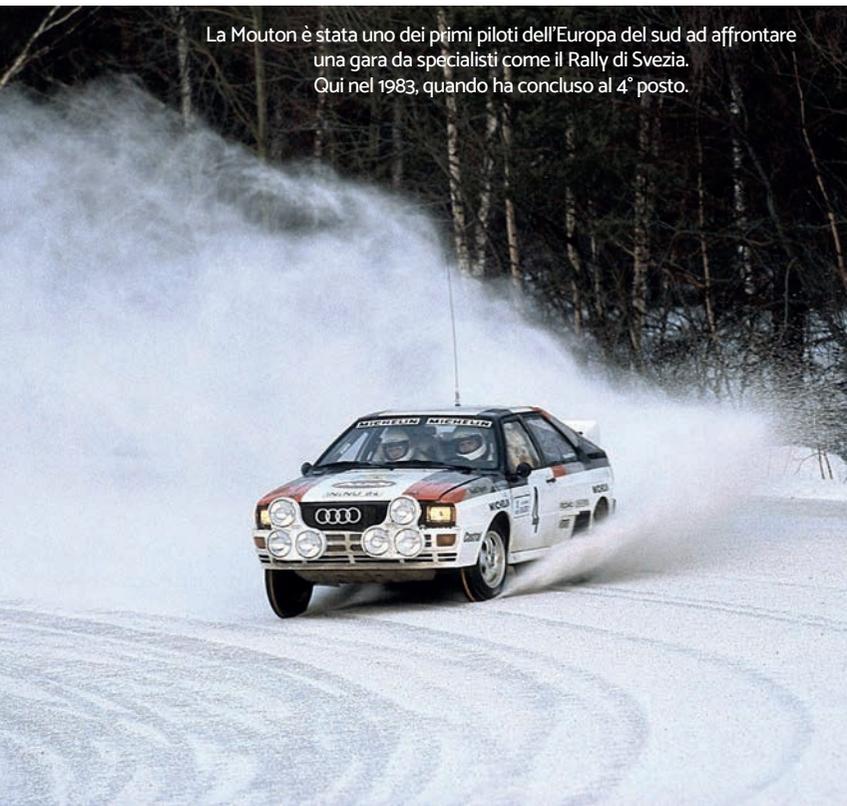
Stesso risultato l'anno successivo con la Fiat 131 Abarth Rally.



Al Tour de Corse 1980 la Mouton ottiene un ottimo 5° posto assoluto.



Il secondo successo iridato di Mouton-Pons nel Rally del Portogallo 1982 con l'Audi quattro.



La Mouton è stata uno dei primi piloti dell'Europa del sud ad affrontare una gara da specialisti come il Rally di Svezia. Qui nel 1983, quando ha concluso al 4° posto.



Michèle Mouton e Fabrizia Pons sono salite sul podio nel difficilissimo Safari Rally del 1983.

Ad appoggiare l'operazione è la madre, affermato architetto torinese, che si arrende alla volontà della ragazza.

L'esordio al volante, in coppia con Paola Casalegno, è esaltante: la Pons conclude al 29° posto assoluto, dominando la classe. La sua passione è grandissima. In scuderia è un punto di riferimento e, quando non guida, legge le note o fa parte attiva dello staff di assistenza, passando le notti sui furgoni ad assistere gli amici in gara.

Una prestazione che non sfugge al concessionario Alfa Romeo Antinucci, che le affida un'Alfasud Ti per disputare alcune gare del Campionato Italiano. La Pons, affiancata da Gabriella Zappia, lo ripaga con il titolo Femminile, conquistato nella sua prima stagione di corse. Sempre da pilota affronta la stagione 1977 con la Opel Kadett GT/E Gruppo 1 di Conrero, con il quale inizia un sodalizio vincente che si esprimerà con i titoli femminili del Campionato Italiano Rallies Internazionali nel 1977, con Anna Gatti, e 1978, nuovamente con Gabriella Zappia. L'ultimo anno è in pratica pilota ufficiale e si integra perfettamente con gli altri piloti Opel. Tra questi con "Lucky", che le insegna a sfruttare al massimo le prestazioni della Kadett e i risultati si vedono. "Lucky" e la Pons hanno voglia di crescere e sfruttano l'opportunità che capita loro nel 1979, quando la Scuderia 4 Rombi mette loro a disposizione una Fiat 131 Abarth con la quale conquistano la Mitropa Cup. Fabrizia abbandona il ruolo di pilota e passa sul sedile di destra. Che mantiene anche nel 1980 sempre sulla Fiat 131 Abarth della 4 Rombi e insieme a "Lucky".

Poi la chiamata dell'Audi per affrontare l'intera stagione iridata a fianco di Michèle Mouton. A propiziare l'intesa il giornalista Carlo Cavicchi, che presentò l'italiana ai vertici Audi Sport.

UNA COPPIA DI FERRO

Michèle e Fabrizia non si conoscono, ma tra loro nasce subito un gran feeling. La francese ha un modo molto particolare di prendere le note; anziché con i numeri da 1 a 6, classifica le curve con i gradi del raggio delle stesse. Per fare esempio: una curva a destra ad angolo retto viene denominata destra 90. In questo modo si ha una percezione più precisa del raggio di curva. La Pons si trova bene con questo sistema e i risultati lo dimostrano. Nel Rally del Portogallo sfoderano prestazioni di grande rilievo, vincendo 7 prove speciali e terminando al 4° posto. Diversi problemi impediscono risultati da podio e le due ragazze superano anche l'impegnativo esame del Rally 1000 Laghi, una gara velocissima su sterrato con una serie infinita di dossi e salti. Poi il successo al Sanremo e le brillantissime prestazioni in un'altra gara considerata tabù per i piloti mediterranei, il RAC, in Inghilterra. Alla loro prima partecipazione la Mouton e la Pons lottano ad armi pari con i piloti del Nord Europa, prendendosi la soddisfazione di vincere 5 prove speciali. Un incidente in uno dei tanti trabocchetti della gara, non pregiudica l'ottimo giudizio che il team si è fatto del suo equipaggio.

La conferma viene l'anno successivo, quando lottano per il titolo iridato Piloti con Walter Rohrl. L'inizio non è molto promettente, con un incidente nel Rallye di Montecarlo, mentre si trovavano in 3° posizione. I primi punti li raccolgono con l'ottimo 5° posto nel Rally di Svezia, alla loro prima partecipazione. Poi la vittoria nel Rally del Portogallo, il 7° posto "sudato" al Tour de Corse: il percorso, tutto su asfalto, non è favorevole all'Audi quattro che non ha ancora trovato competitività su questo tipo di fondo. Altre due vittorie al Rally dell'Acropoli e al Rally del Brasile le rimettono in gioco per il titolo Piloti.

Per vincerlo l'Audi non lesina nulla e organizza una spedizione al Rally della Costa d'Avorio, valido solo per il campionato Piloti. Oltre alla

“quattro” della Mouton schiera anche un esemplare guidato da Hannu Mikkola, con l'ingegner Roland Gumpert come navigatore. Il loro compito è quello di seguire l'Audi della Mouton e intervenire in caso di guasti sul lungo percorso africano. Alla vigilia del via la Mouton è raggiunta da una notizia terribile: suo padre era morto. I vertici Audi comprendono il dramma e le dicono che, se lo desidera, può rinunciare. Ma lei decide di gareggiare e si lancia con grinta sulle strette strade della savana. Al termine della prima tappa l'equipaggio franco-italiano è al comando davanti a tutti i piloti che avevano preparato con cura questa gara atipica, in primis Bjorn Waldegaard con la Toyota Celica GT e Jean Ragnotti con la Renault 5 Turbo. Il suo vantaggio sul diretto avversario aumenta a un'ora al termine della seconda tappa. Ma la terza frazione di gara è più difficile e l'Audi lamenta diversi problemi tecnici che riducono il vantaggio su Rohrl a soli 18 minuti.

L'ultima giornata è ancora più problematica, con la Mouton costretta a fermarsi all'assistenza già al via e quindi a ripartire in pratica a pari merito con il tedesco. Il rally diventa quasi una gara di velocità, con i piloti in lotta per il successo che escono di strada. Succede a Rohrl e Waldegaard, ma entrambi riescono a ripartire. La Mouton invece capotta più volte. Senza parabrezza e nella nebbia riesce comunque a rimettersi in strada, ma dopo pochi km cede una sospensione dopo un urto. E' la fine del sogno iridato.

Il carattere delle due ragazze è però forte. L'equipaggio Audi si presenta al Rally RAC per dare il suo contributo alla conquista del titolo Costruttori e lo fa centrando un ottimo 2° posto alle spalle del compagno di squadra Mikkola. E' il miglior risultato mai conseguito fino a quel momento da un equipaggio “latino” in questa gara.

La stagione successiva le vede impegnate anche nello sviluppo dell'Audi quattro A2, evoluzione più muscolosa della prima versione e con uno schema di sospensioni che dovrebbe renderla più maneggevole sull'asfalto. Nella prima parte di stagione viene ancora usata la A1, anche nel Safari Rally che la Mouton e la Pons affrontano per la prima volta cogliendo un ottimo terzo posto. Il 1983 è l'anno di Hannu Mikkola, che riesce finalmente a conquistare il Mondiale Piloti.

Nel 1984 hanno un programma iridato ridotto rispetto al passato. Iniziano benissimo con un incredibile 2° posto assoluto nel Rally di Svezia, solitamente monopolio dei piloti scandinavi, e al Safari sono costrette al ritiro per la rottura del turbo-compressore.

L'evoluzione dell'auto da rally è continua e nel Rally dell'Acropoli la Mouton e la Pons portano al debutto la Audi Sport quattro, un mostro con oltre 400 CV, che necessita però di sviluppo. All'Acropoli cede il motore e l'unica soddisfazione della stagione iridata è il 4° posto al Rally RAC.

Dopo 5 stagioni praticamente a tempo pieno nel Mondiale, la Mouton e la Pons chiedono di poter disputare meno gare, svincolate dai campionati. A fine stagione portano in gara anche la Audi Sport quattro evoluzione 2.

Il 1986 è l'ultima stagione da pilota ufficiale per la Mouton che lascia l'Audi per passare alla Peugeot. All'inizio della stagione non ha al suo fianco Fabrizia Pons, che ha chiesto una pausa per mettere su famiglia. La francese vince il campionato tedesco con a fianco l'inglese Terry Harriman, ma al Tour de Corse Mondiale è affiancata da Fabrizia Pons. ➤



Con l'Audi quattro “corta” al Rally dell'Acropoli 1984.



L'ultima gara del Mondiale che la Mouton e la Pons hanno disputato insieme: il Rally Tour de Corse 1986, con la Peugeot 205 Turbo 16 Evo2. Sono state costrette al ritiro per problemi al cambio. All'inizio erano in lotta per la vittoria.





Ecclatante esordio nel mondo dei rally per Fabrizia Pons che si aggiudica la competitiva classe delle Autobianchi A112 Abarth 70 HP nel Rally Team '971, in coppia con Paola Casalegno.

Qui a lato, Fabrizia Pons sulla Volkswagen Tuareg insieme al finlandese Ari Vatanen.

Anche da pilota la Pons ha ottenuto punti nel Mondiale concludendo al 9° posto il Rally di Sanremo 1979 con la Opel Kadett Gruppo 1, navigata da Gabriella Zappia.



Nelle prime fasi di gara sono in lizza per il successo ma, a tre prove dalla fine della prima tappa si rompe il cambio e si devono ritirare. Sarà comunque una gara che segna il mondo del rally con la tragica morte di Henry Toivonen e Sergio Cresto nel rogo della loro Lancia Delta S4, che decreterà la fine delle Gruppo B e che convincerà entrambe ad abbandonare le corse per pensare alla vita privata. Torneranno a correre insieme una gara per auto storiche in Nuova Zelanda nel 2008 con una Ford Escort. Una rimpatriata nella quale si raccontano più di 20 anni della loro vita.

Per la Mouton si profila una carriera dirigenziale nel motorsport, con l'organizzazione della Corsa dei Campioni e alcuni incarichi in seno alla FIA nell'ambito della sicurezza.

FABRIZIA PONS ANCORA VINCENTE NEL WRC

La passione è troppo forte e Fabrizia Pons non resiste al richiamo delle corse. Nel 1990 affianca il marito, Carlo Rivoira in un paio di gare di zona, poi ritrova il successo nei rally storici con Giorgio Tessore, con cui vince il Rally du Var Historique e l'anno successivo l'Historic Vltava Rally con la Lotus Elan. Questo impegno prosegue fino al 1993 con altri successi e si concilia con la vita familiare, consentendole di dedicarsi ai due figli.

Nel 1994 torna con le moderne. Inizia il Campionato Italiano affiancando Piero Longhi sulla Toyota Celica del Team Grifone. La sua esperienza consente al giovane pilota di vincere le prime due gare, i

RECORD WOMAN TRA LE NUVOLE ALLA PIKES PEAK

Nel 1985 l'Audi elabora una versione ancora più potente della Audi S1, accreditata di una potenza di 800 CV che permette a Michèle Mouton di vincere la più celebre cronoscalata del mondo, la Pikes Peak: 20 km di salita su sterrato, senza un guardrail e burroni da paura. E la francese riesce anche a battere il record, salendo ai 4300 metri del picco in 11'25"139.



rally Il Ciocco e 1000 Miglia, e di piazzarsi 2° in Costa Smeralda. Poi avviene la chiamata per rientrare nel Mondiale a fianco del finlandese Ari Vatanen, campione del mondo nel 1981. Vatanen è pilota ufficiale Ford e, con la Escort RS Cosworth, disputa alcune gare del Mondiale. Il primo rally che disputano insieme è l'Acropoli, che concludono al 5° posto. In Argentina sono terzi, incappano poi in due uscite di strada in Nuova Zelanda e al 1000 Laghi, concludendo la stagione con il 5° posto al RAC.

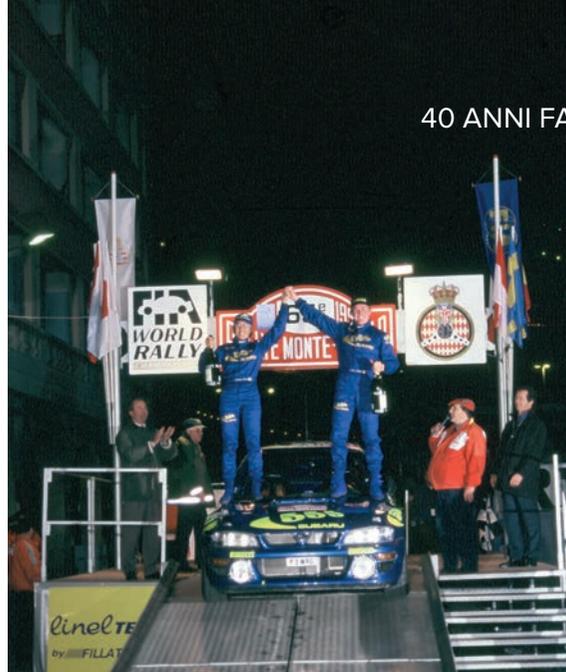
"Correre con Fabrizia è stata un'esperienza entusiasmante - ha detto recentemente il pilota finlandese - ho apprezzato particolarmente il richiamo delle note con toni dolci, che hanno un effetto decisamente rilassante per la pace mentale di un pilota".

Con Vatanen la Pons corre anche nel 1995 vincendo il Pirelli International Rally con la Ford Escort Cosworth e ottenendo il 2° posto nella Hong-Kong Pechino con la Mitsubishi Lancer e nel 1996 disputando il Rally di Svezia. Sempre con Vatanen vince anche i rally raid del Marocco e del Portogallo con la Citroën.

Nel '96 inizia una nuova importante esperienza per la Pons. Piero Liatti è pilota ufficiale Subaru nel Mondiale e Fabrizia Pons lo affianca a partire dal rally di Indonesia. L'esordio è molto positivo, con il 2° posto alle spalle di Carlos Sainz. Compagno di Liatti è l'estroso e spettacolare Colin McRae, nei confronti del quale l'equipaggio italiano non sfigura, centrando sovente l'obiettivo di un risultato che porta punti per il Mondiale alla Casa giapponese. Nello stesso anno Liatti



L'ultimo successo iridato con Piero Liatti sulla Subaru Impreza WRC al Montecarlo del 1997.



e la Pons salgono sul podio in altre 2 occasioni, nel Rally di Nuova Zelanda (3i) e nel Rally di Catalunya, dove si piazzano al 2° posto.

La stagione 1997 è contrassegnata dall'esordio delle WRC e Piero Liatti e Fabrizia Pons hanno l'onore di inaugurare l'albo d'oro della categoria vincendo il Rallye di Montecarlo grazie ad una attenta strategia. Sarà l'ultimo successo di un equipaggio italiano nel Mondiale. La stagione prosegue con il 2° posto nel Rally Catalunya e al "Sanremo" dominato sin dall'inizio e ceduto alla fine al compagno di squadra McRae in lizza per il titolo Piloti, che andrà però poi a Tommy Makinen con la Mitsubishi. Liatti e la Pons sono comunque 6i nel Mondiale Piloti e la Subaru vince il titolo Costruttori.

Anche nel 1998 la Pons è impegnata nel mondiale al fianco di Liatti. Migliori risultati le piazze d'onore al Rally di Cina e al Sanremo. L'ultima gara della stagione, il Rally RAC, la disputa al fianco di Vatanen sempre sulla Subaru.

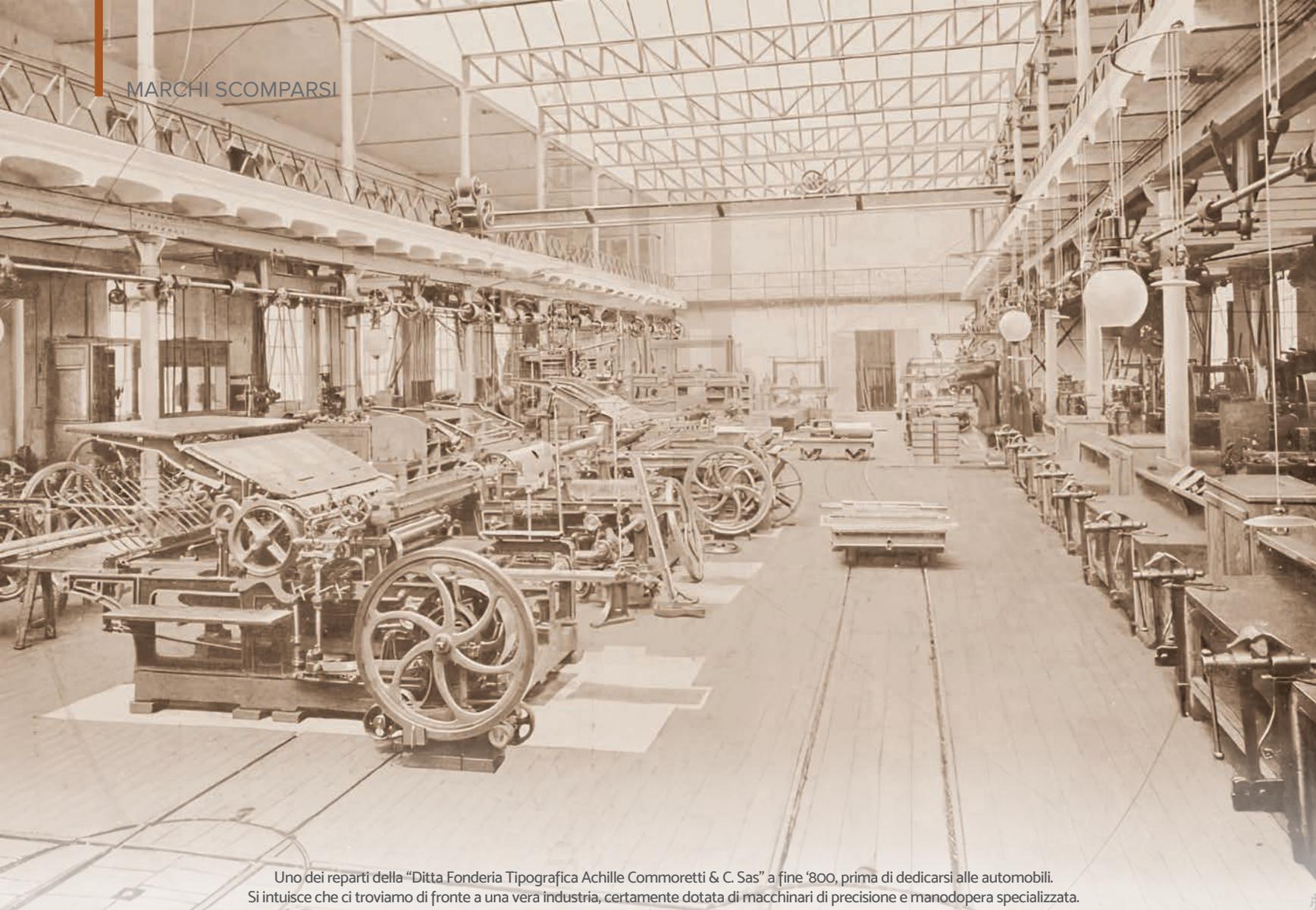
Dopo tante stagioni a tempo pieno, Fabrizia Pons si concede una pausa. Riprende a correre nel 2003, ingaggiata dalla Volkswagen per la Dakar con la Touareg. Disputa 4 edizioni insieme alla tedesca Jutta Kleinschmidt ottenendo il terzo posto nel 2005. Nel 2007 corre, sempre con la Volkswagen a fianco di Vatanen, ma è costretta al ritiro con la Volkswagen a fianco di Vatanen, ma è costretta al ritiro.

ANCORA OGGI CAMPIONESSA CON LE STORICHE

La passione per le corse è troppo forte e Fabrizia Pons non riesce a smettere e trova una nuova continuità disputando i campionati per auto storiche a fianco di "Lucky" con il quale vince tre titoli europei nel 2014 (con la Lancia Rally), nel 2017 e nel 2019 e nel 2020 il titolo italiano, con la Lancia Delta Integrale 16V. Anche quest'anno sembra avviata all'ennesimo titolo, sempre a fianco di "Lucky" sulla Delta. Una storia che non vuole fermarsi!

Ancora oggi Fabrizia Pons gareggia e vince nelle storiche insieme a Gigi Battistolli, detto "Lucky" con la Lancia Delta Integrale 16V.





Uno dei reparti della "Ditta Fonderia Tipografica Achille Commoretti & C. Sas" a fine '800, prima di dedicarsi alle automobili. Si intuisce che ci troviamo di fronte a una vera industria, certamente dotata di macchinari di precisione e manodopera specializzata.

UNA NUOVA MARCA DI AUTOMOBILI

di Nino Balestra



Il raro e bellissimo catalogo della Commoretti, ritrovato dopo ben oltre un secolo in una polverosa valigia, abbandonata nella soffitta di una vecchia casa di famiglia. Il catalogo, che propone una interessante varietà di vetture del 1904, misura 25x16,5 cm e dispone, oltre alla copertina in cartoncino, di 16 pagine interne ricche di illustrazioni.

Tutti, anche il nostro verduraio, sanno cosa sia la Ferrari o la Fiat; un numero più ristretto, ben conosce Isotta Fraschini, OM, Itala, Cisitalia, Diatto... Noi, come Museo dell'Automobile "Bonfanti-Vimar" siamo fermamente convinti che lo scopo di un museo del nostro settore non sia solo quello di esporre uno o più modelli rari, ma anche di contribuire alla ricerca e diffusione della cultura.

Non sono bastati più di cento anni di ricerche, perché ancora oggi emerge dalla polvere e dall'oblio qualche marca sconosciuta. Basta cercare fra le pieghe della storia, con tenacia e spirito da archeologo.

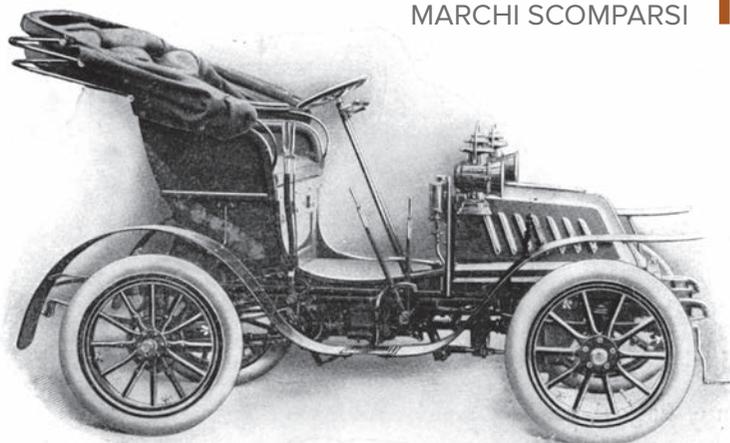
Abbiamo catalogato sinora ben 1.113 marche automobilistiche, solo italiane, molte mai sentite nominare anche dai maggiori esperti, ma comunque esistenti, perché negli archivi più forniti, ad esempio quello del Mauto di Torino,

qualcosa salta sempre fuori. La scoperta assoluta è cosa molto rara, talmente rara che vale la pena raccontarla nel dettaglio.

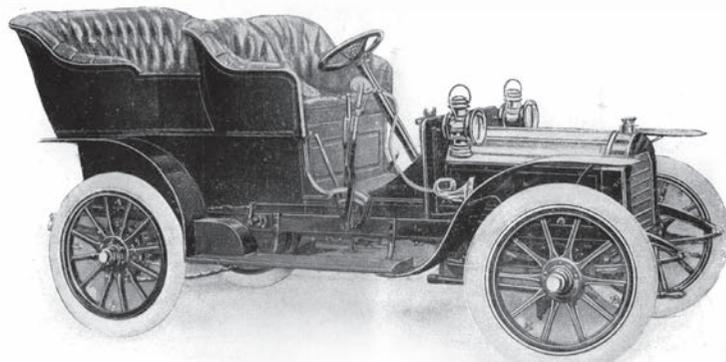
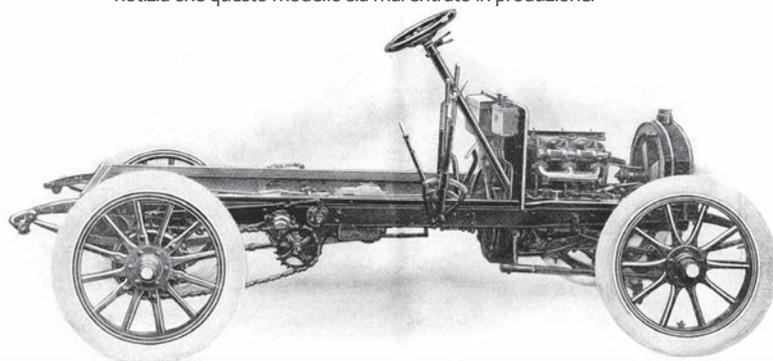
Tutto ha inizio nel 2018, quando Carlo Marcucci, socio del CVAE e del nostro Museo, pensa di riordinare un po' la soffitta della sua vecchia casa di Vicenza. Scopre così una impolverata valigia piena di carte del nonno, fra le quali appare un catalogo di automobili di inizio secolo in perfette condizioni. Sulla copertina porta la scritta "Commoretti Automobili Milano". Forse il nonno, uno dei primi automobilisti di Vicenza, intendeva cambiare auto, ma il nipote resta perplesso, non ha mai sentito nominare questa Marca e ha perfettamente ragione. Ci interpella, ma anche per noi Commoretti corrisponde al buio più assoluto. Chiediamo ad amici di ASI, dell'AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile), all'archivio del Mauto, agli amici del CMAE, l'antico Club Milanese Automoto d'Epoca. Nebbia fitta. Eppure questo elegante fascicolo illustra una produzione di vetture e vetturette a uno, due, tre e quattro cilindri, con una ricca gamma di carrozzerie. La nostra esperienza ci dice che, dalla linea delle vetture e da qualche dettaglio meccanico che si intuisce, la produzione dovrebbe essere del 1903-1905. Facciamo circolare via telematica le immagini del catalogo, che purtroppo non reca alcun indirizzo preciso. Qualcuno ipotizza che si tratti di qualche sprovveduto che intendeva costruire automobili, ma che alla fine si sia limitato solo al catalogo e che le immagini siano di altre marche, abilmente ritoccate.

Questa teoria non ci convince. Ci mettiamo al computer e... finalmente qualcosa, solo un'ombra, comincia ad apparire. Si tratta della "Ditta Fonderia Tipografica di Achille Commoretti & C. Sas" di Milano. Questo ci riporta al Museo della Stampa di Lodi che contattiamo. Ci confermano che la Commoretti era una importante industria del settore, attiva fra fine '800 e inizio '900. Il Museo di Lodi ha esposta una di queste macchine, piuttosto rara, una pianocilindrica, progettata da un certo Augusto dell'Orto. Non si sa nient'altro, se nonché dopo il 1903-1904 della nota Ditta Commoretti, nel settore della stampa, non c'è più traccia.

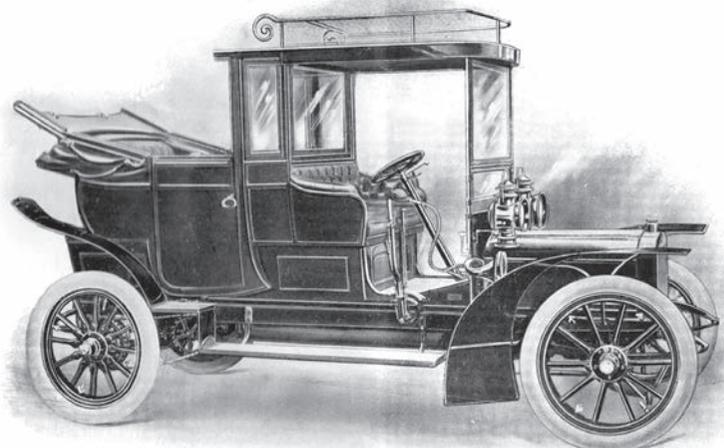
Proseguiamo le nostre ricerche, che ormai hanno coinvolto più di una decina di persone, e troviamo in rete una notizia sulla ditta in questione, con una immagine della sala montaggio. Vi appaiono delle macchine per la stampa di dimensioni ragguardevoli e la fabbrica appare di notevole superficie, ben attrezzata con reparti e macchinari adatti certamente a fonderia per telai e ingranaggia anche di grandi diametri, rettifiche e torniture di alta precisione, ecc. Con attrezzature e manodopera di questo livello, a inizio secolo si potevano certamente costruire anche automobili. Poi qualcuno ci segnala che nella Guida commerciale e industriale della Lombardia del 1906, appare una ditta di macchine per la stampa "Urania, già Commoretti & C." con sede in viale Porta Romana, 64. Più avanti, alla voce "Automobili" troviamo invece una "Fabbrica Automobili A. Commoretti" con sede in via Pisacane, 22. Se è vero che due più due fa da tantissimo tempo sempre quattro, ci viene spontanea una ipotesi, basata su dati inconfutabili. Così elaboriamo una nostra teoria, che sembra reggere. Certamente nel 1890 già esiste la ditta "Fonderia Tipografica di Achille Commoretti & C. Sas" per la costruzione di macchine per la stampa. Nel 1895 essa costruisce la pianocilindrica, progettata da dell'Orto. La ditta Augusto dell'Orto nel 1899 viene assorbita dalla Commoretti, che conferma di avere così anche una indubbia potenza economica. Nel 1903 Achille Commoretti però cede la sua florida azienda a un'altra ditta del settore, la "Urania", con sede in viale Porta Romana 64 (tel. 21.91) e magazzino in via Orefici 1 (tel. 92.38). ➤

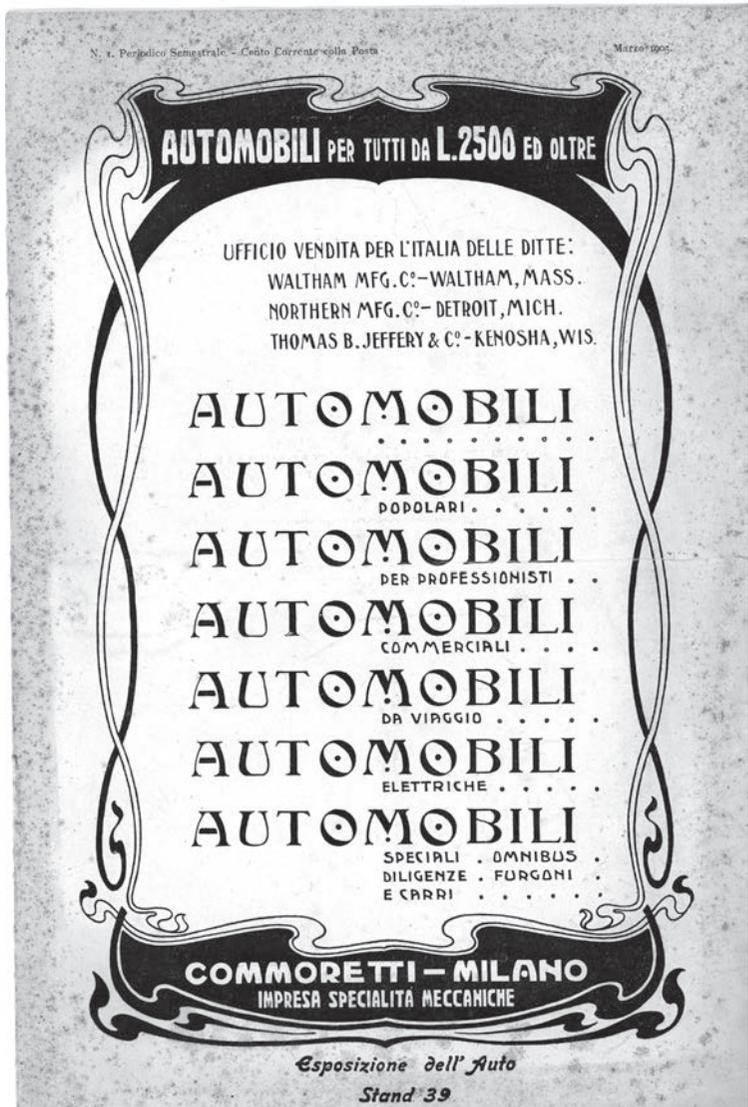


Un'immagine del modello "Popolare" con motore monocilindrico di 7-8 HP (così viene descritto), variatore di velocità brevettato (che sarebbe l'acceleratore), telaio in ferro (sino all'anno prima c'era chi lo costruiva ancora in legno con rinforzi in ferro negli angoli), tre velocità + RM. Sotto, interessante lo chassis 10-12 HP e 15-18 HP. Sul medesimo telaio si poteva montare un motore a tre cilindri separati, di due diverse cilindrata e potenze, che il catalogo non precisa. È evidente la trasmissione finale con catene, considerata all'epoca più affidabile con l'aumento della potenza. Non si ha notizia che questo modello sia mai entrato in produzione.



Fra le molte carrozzerie proposte, particolarmente elegante questa versione "Roi des Belges", un modello più ricercato del consueto tonneau, che infatti era il prediletto del Re del Belgio, Leopoldo II, dal quale appunto prese il nome. Per chi voleva viaggiare comodo e protetto, (sotto) ecco la versione "landaulet" che con capote chiusa proponeva i vantaggi della berlina, mentre con il mantice abbassato diveniva quella che oggi possiamo definire più o meno una cabriolet.





Una macchina per la stampa "pianocilindrica" costruita nel 1895 dalla Commoretti, una vera novità tecnica per l'epoca, ora esposta come un reperto particolarmente pregiato al Museo della Stampa e della Stampa d'Arte "Andrea Schiavi" di Lodi. Ecco oggi il palazzo di via Pisacane 22, recentemente ristrutturato.

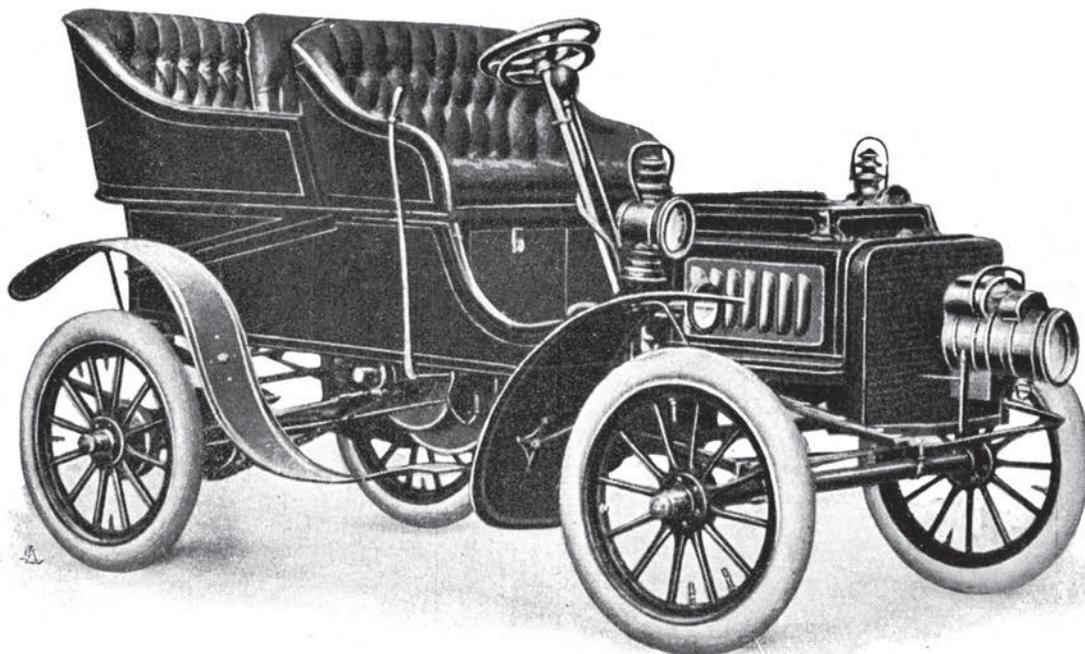
Si ritiene che al pianoterra ci fossero gli uffici, nel secondo e terzo il reparto progettazione, nell'attico l'abitazione della famiglia Commoretti, sul retro i capannoni. A destra, ecco la notizia tanto attesa e che conferma il fatto. Nella rivista "L'Automobile" del maggio 1905, si cita la mostra del Ciclo e dell'Automobile di Milano dove, nello Stand n° 39, espone la Commoretti. A questo si aggiunge il ritrovamento di un altro catalogo, edito esclusivamente per la mostra in oggetto, che chiarisce diversi aspetti tecnici dei vari veicoli proposti.

Inutile dire che telefonare si rivelerà assolutamente inutile! Achille Commoretti, che con la cessione deve avere percepito una cifra molto importante, ristruttura, o costruisce ex novo, un immobile in via Pisacane 22. Naturalmente un amico milanese va subito a controllare all'indirizzo e trova, fotografando, un bellissimo palazzetto in perfetto stile Liberty, recentemente restaurato, che reca la data in rilievo 1904 sul frontone. Evidentemente a pianoterra ci saranno stati gli uffici commerciali, al primo o secondo piano la parte progettazione, nell'attico l'abitazione del proprietario, mentre dietro c'erano sicuramente dei capannoni per ospitare la fabbrica. Capannoni che ora non esistono più, ma che nella memoria di certi vecchi milanesi, sembra siano esistiti sino agli anni Trenta del secolo scorso, per fare poi posto a delle abitazioni, a sua volta demolite negli anni Sessanta/Settanta per edificare nuovi e più moderni palazzi.

Dunque tutto chiaro? No, solo plausibile. Manca ancora la prova certa che la Commoretti abbia effettivamente costruito qualche automobile, anche perché negli anni immediatamente successivi di questo nome non se ne parla più. Possibile però che un industriale di successo abbia ceduto la sua importante azienda per dilapidare

tutta la somma nell'edificio, restando senza più un quattrino per costruire almeno il prototipo di una automobile? No, certamente. La versione più probabile è che negli anni dell'ubriacatura collettiva, quando le azioni delle fabbriche auto salivano giorno per giorno, il Commoretti si sia lasciato lusingare da queste moderne Sirene. Pensate che le azioni Fiat, tanto per citare un nome noto, nel 1901 sono quotate 25 lire, mentre nel 1906 arrivano in Borsa a 2.450 lire! Per poi crollare nel 1907, con una crisi che travolge decine e decine di Case. Delle circa sessanta fabbriche, grandi e piccole esistenti nel 1905, nel 1909 se ne contano meno di venti. È molto probabile che la Commoretti sia stata purtroppo una delle vittime.

Ma la Commoretti ha effettivamente fabbricato almeno qualche vettura? Basta attendere, perché quando le cose sono ragionate e basate su fatti concreti, la verità prima o poi arriva. Infatti un amico da tempo coinvolto nella ricerca conferma che sul giornale L'Automobile del 1905 in un trafiletto si dà notizia che al Salone del Ciclo e dell'Automobile di Milano, allo stand n° 39, espone la Commoretti con vetture a uno e due cilindri. Ma non basta, perché trova anche un ricco catalogo, stampato proprio per la mostra, che ci ha finalmente



Il tipo KJ "da viaggio" esposto, aveva un passo di 2,15 m, con carreggiate di 1,45, telaio in acciaio, con lunghe molle a balestra per il massimo confort. Il motore era in questo caso un bicilindrico a cilindri contrapposti (boxer ?) con cilindrata di 3910 cm³ e 16 HP, radiatore a nido d'ape e velocità massima dichiarata di 85 km/h.

permesso di avere dei dati precisi, almeno su questi due tipi di vetture. Il modello monocilindrico (non è precisato se sia verticale od orizzontale) ha alesaggio e corsa di mm 120 x 152, dunque cilindrata di 1718 cm³ e potenza di 7 CV, con velocità che può variare dai 2 ai 40 km/h. I modelli sono offerti nelle versioni "Popolare", "Cittadina" e "Commerciale" a partire da Lire 2500 per vettura completa. Ci sono poi i cosiddetti tipi "da viaggio", che dispongono di un motore a due cilindri contrapposti (tipo boxer ?) con alesaggio e corsa di mm 128 x 152, cilindrata complessiva di 3910 cm³ e 16 CV, con velocità che arriva a 85 km/h, affermazione che per la verità ci sembra un po' ottimistica. Nessuno di questi modelli ha trasmissione finale con catene, ma bensì con albero e differenziale, come infatti appare già nel primo catalogo generale del 1904, dove invece i tipi più grossi, con motori a tre o quattro cilindri, dispongono tutti della trasmissione con catene. Carrozzerie a scelta del cliente. Un dubbio: come mai al Salone del maggio 1905 vengono esposte solo vetture a uno o due cilindri? Forse si erano resi conto che era preferibile concentrarsi sulle auto più economiche, oppure le altre erano ancora allo studio o in fase di collaudo.

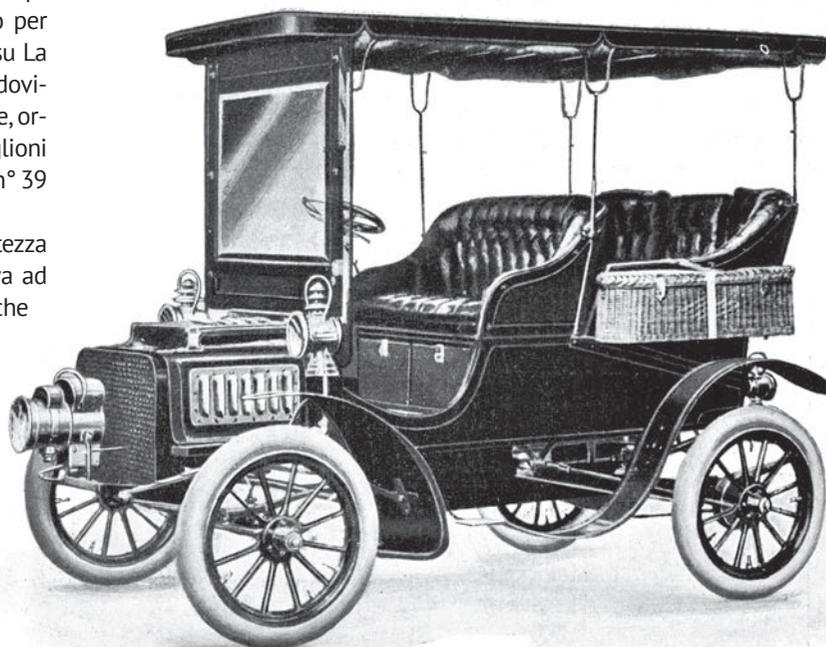
Ma non è ancora terminata questa storia, perché un giovane appassionato, che aveva letto sul nostro profilo social l'appello per le ricerche su un'altra Marca, coinvolto ed entusiasta, scopre su La Stampa Sportiva, un buon articolo che racconta con una certa dovizia di particolari che all'Esposizione del Ciclo e dell'Automobile, organizzata a Milano dall' 11 maggio sino al 1° giugno nei padiglioni appositamente allestiti nei giardini di corso Venezia, allo stand n° 39 espone la ditta Commoretti, con tanto di dettagliata piantina. Così oggi, a distanza di 116 anni, possiamo festeggiare con certezza la nascita di una nuova fabbrica italiana di automobili, che va ad aggiungersi alle 1.113 già classificate. E non si venga a dire che questa Commoretti non è mai stata presa in considerazione per l'esiguo numero di vetture prodotte (8/12 ?), perché testi ed enciclopedie, riportano tutte, anche con immagini, la storia della Alba di Trieste (1906-1908) la cui produzione, con due modelli, ha raggiunto le 10 o forse 11 unità. Oppure ancora la Sangiusto (1924 - 1926) che si limita a quattro o cinque prototipi, e così per altre decine di piccole Marche. Ma il piacere di avere riscoperto la Commoretti, va ben al di là delle poche automobili prodotte e delle loro caratteristiche. Vuol dire riportare alla luce una storia di speranze, di illusioni, di progetti valutati all'inizio con ogni cura,

ma poi naufragati miseramente in una crisi imprevedibile, o forse molto prevedibile, che ha travolto capitali e uomini. Dietro queste storie, grandi o piccole che siano, ci sono uomini coraggiosi, a volte oculati, altre volte sprovveduti e armati solo di un incontenibile entusiasmo, comunque sogni e speranze che si infrangono spesso contro gli scogli della vita. Storie di ferro e gomma, ma soprattutto di Uomini.

Avere riportato alla luce questa antica vicenda è stato possibile grazie a Carlo Marcucci, che ha dato il via con la scoperta del primo catalogo, a Lorenzo Boscarelli, Alessandro Silva, Paolo Bellinazzi, Mauro Negri, Alessandro Sannia, Marco Galassi, Aldo Zana, Giovanni Bossi, Stefano Chiminelli ed Erick Pernisco.

Ma il lato più interessante è che ormai si è creato un team di accaniti ricercatori: possiamo così anticipare che siamo sulle tracce di altre due Marche italiane assolutamente sconosciute. ■

Chiudiamo questa rarissima rassegna, con un altro modello L (lungo), sempre mosso dal bicilindrico di quasi quattro litri, questa volta proposto con carrozzeria tonneau a cinque posti, giardiniera con paravento in cristallo, tendoni impermeabili e cestoni da viaggio.



IL MOTOCROSS E LA SCUADERIA FRANCO

FRANCO SCIARRILLO CREÒ UNA FIORENTE ATTIVITÀ NELLA DISTRIBUZIONE ALL'INGROSSO DI BICICLETTE, CICLOMOTORI, MOTO E ACCESSORI. LA SCUADERIA FRANCO, CREATA DAL FIGLIO, AVVIÒ AL MOTOCROSS TANTI FUTURI CAMPIONI.

di Franco Daudo - Foto Archivio Luigi Sciarrillo



Quella di Franco Sciarrillo è una delle tante storie che hanno accomunato i ragazzi e poi gli uomini più intraprendenti che nel dopoguerra sono stati i protagonisti della rinascita del nostro Paese. Raccontarla ha fatto bene a chi l'ha vissuta in prima persona, in questo caso il figlio Luigi, e contribuirà a far riaffiorare i ricordi degli appassionati che hanno vissuto il periodo in cui la popolarità del motocross era in forte ascesa, ovvero gli anni '70, e ricordano la Scuderia Franco.

Torino e dintorni è stato un luogo in cui il motocross ha avuto profonde radici. Non per nulla le prime gare di livello si sono disputate sul tracciato del Sangone, fucina di campioni del calibro di Ostorero, Soletti e Coscia. Da quel luogo, situato nella periferia sud di Torino, nacque una vera e propria scuola motocrossistica piemontese, fatta non solo di grandi piloti ma anche di validi tecnici, moto club e società sportive ben organizzate, come la Scuderia Franco.

UNDICI VETRINE PER SOGNARE

Per contestualizzare la nostra storia, occorre partire da un negozio di trecento metri quadri e undici vetrine dominato da una enorme scritta 'Franco' situato in corso Tortona 30, all'angolo con via Fontanesi, nello storico quartiere Vanchiglia di Torino. Lì, cinquant'anni fa, i giovani appassionati andavano a vedere Ancillotti, Gori, Husqvarna, Maico e Zündapp, ovvero il meglio all'epoca disponibile per praticare il fuoristrada. Un paradiso motociclistico creato dal lavoro, l'intraprendenza e il coraggio di Franco Sciarrillo.

DALLA FIAT AI CICLOMOTORI

Nato nel 1923 a Sansevero, in provincia di Foggia, a soli sei anni seguì i genitori a Torino, dopo che questi avevano rinunciato a emigrare negli Stati Uniti. Ce lo ha raccontato il figlio Luigi, per tutti Gino: "Quando mio nonno Luigi trovò finalmente un buon impie-

go in una ditta di trasporti, dopo poche settimane ebbe un incidente mortale sul lavoro e a mio padre Franco, ancora adolescente, toccò rimboccarsi le maniche per sostenere la famiglia. A 19 anni, in piena guerra, sposò Aurora, mia madre, da cui ebbe due figlie che purtroppo morirono sotto i bombardamenti. Nel 1945, l'anno in cui nacqui io, mio padre trovò un lavoro stabile alla FIAT". Ma il fermento di quegli anni e una naturale intraprendenza spinsero Franco a lasciare la fabbrica e ad aprire una piccola officina di riparazione bici e moto in via Borgo Dora 25. "Ricordo che i miei genitori anche la domenica mattina aprivano bottega per esporre su un banchetto i ricambi e gli accessori per le bici". Nel 1954 la vita di Sciarrillo ebbe una svolta: "Nel corso di un avventuroso viaggio verso Rimini con una motoleggera, credo una Parilla", prosegue Gino, "io e mio padre ci fermammo in un'officina nei pressi di Modena per una riparazione. Mio padre vide esposti dei ciclomotori e chiese chi fosse il produttore. Fu così che proseguimmo fino a Bologna per incontrare Umberto Testi, che all'epoca, in uno scantinato, assemblava e commercializzava quei ciclomotori e delle motoleggere col motore Sachs. Poiché a Torino non erano conosciuti, mio padre si propose per venderli. Stabilito a grandi linee un accordo, da allora iniziarono continui viaggi tra Bologna e Torino con due o tre motorini caricati sul portapacchi della nostra Fiat 1100E. I suoi clienti erano in gran parte operai della Fiat che volevano sostituire la bicicletta con un mezzo motorizzato e che pagavano con delle cambiali che mia madre custodiva in un cassetto e che venivano regolarmente saldate alla scadenza. Di insoluti, a quell'epoca, non si parlava...". Per diffondere i prodotti della Testi, Sciarrillo organizzava delle gite domenicali coi clienti e allargava la schiera dei rivenditori, molti dei quali erano i meccanici che dalle biciclette volevano passare ai motorini. Le vendite crebbero al punto che dalla Testi arrivarono a spedire, con un camion attrezzato, ottanta moto alla volta. ➤



Nella pagina precedente Nino D'Auria in azione con la Maico 250. A fianco, la prima versione della Franco-Zündapp 125 ricostruita dall'appassionato Marco Cafasso, cultore delle moto da cross di quel periodo.



Una cartolina che illustra il negozio di Franco Sciarillo a Torino.

ciclomotori MALANCA — motocross MAICO - HUSQVARNA - ANCILLOTTI - GORI - YAMAHA



Nello stand della Ditta Franco all'Esposizione Moto, Ciclo, Motonautica di Torino (1957) era esposta la gamma Testi con motore Sachs.



Il Baby Sachs, commercializzato dalla Testi.



Gino Sciarillo ancora bambino alla guida di una versione sportiva del Baby Sachs.



Una parata di Demm Dick-Dick, "il ciclomotore per tutti".

ARRIVA IL DIK-DIK

"Mio padre cominciava a divenire piuttosto noto, tanto che un giorno arrivò in negozio il direttore commerciale della Daldi&Matteucci", prosegue Gino. "Era un'azienda che produceva macchinari di precisione e anche un ciclomotore col marchio Demm, il Dik-Dik. Visto l'impulso che mio padre era stato capace di dare al marchio Testi, con cui la Demm già collaborava, gli proposero di assumere anche la concessionaria Demm per il Piemonte e la Valle d'Aosta". I successi sportivi della Demm contribuirono alle vendite dei Dik-Dik, consentendo alla Ditta Franco di ingrandirsi ulteriormente. Tuttavia il rapporto con Umberto Testi e il figlio Erio continuò e si rafforzò grazie ai nuovi ciclomotori col motore Minarelli dalla linea innovativa ed esclusiva: "Era la metà degli anni '60 e il Weekend Cross, il Trail e il Gran Prix erano delle vere piccole moto", racconta Gino. "A proposito di Testi, ricordo un aneddoto: prima che esplodesse la moda delle biciclette pieghevoli, tipo Graziella per intenderci, Umberto ed Erio Testi costruirono un telaio pieghevole che poi misero in un angolo. Dopo qualche anno il signor Bombi, titolare di una ditta di verniciatura che lavorava per Testi e altre industrie motociclistiche dell'area bolognese, si fece regalare quel telaio e creò la bicicletta Cinzia. Per noi questo fu un altro successo: arrivammo a venderne fino a 25.000 in un anno". Ma Franco Sciarillo non si fermava mai e quando la Demm calò l'interesse per il settore moto contattò Mario Malanca: "La Malanca era l'unica azienda che, a differenza degli altri che utilizzavano i Minarelli o i Franco Morini, si faceva i motori in casa". Tutti ricordano il celebre Testa Rossa, il Country da fuoristrada e il ciclomotore Due Più, ma anche le competizioni, nazionali e internazionali, cui la Malanca partecipava con Otello Buscherini, il suo pilota più rappresentativo.

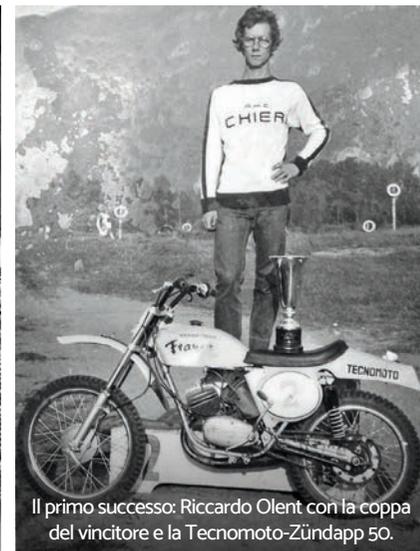
LA DITTA SI INGRANDISCE

L'attività prosperava, tanto che Sciarillo dovette affittare un magazzino dove tenere biciclette, ciclomotori e accessori, e il già citato negozio in corso Tortona. "Nel 1967 il nostro magazzino fu distrutto da un incendio che danneggiò centinaia di moto e biciclette. Un vero disastro, anche economico poiché non eravamo assicurati", ricorda Gino. "Ma devo dire che i fornitori ci aiutarono rimpiazzando velocemente il materiale bruciato e dilazionandoci i pagamenti. Su quel terreno in via Oslavia mio padre fece costruire una palazzina di 3 piani con sottostante magazzino di 1.500 metri quadri con annessi uffici e l'esposizione per la vendita all'ingrosso, mentre corso Tortona divenne esposizione e punto vendita ricambi e accessori al dettaglio". In quel periodo il giovane Gino fu affiancato al responsabile commerciale per entrare più attivamente all'azienda. Siamo alla fine degli anni '60 e il lavoro continuava a crescere: dopo Testi, Demm e Malanca arrivarono Aspes, Gori, Ancillotti, Zündapp, Suzuki, Yamaha, Motobecane, Husqvarna, Maico e Cagiva, mentre le biciclette erano Cinzia, Italvelo e Testi. "Sul fronte ciclomotori arrivammo fino a venderne 4.500 in un anno, ma questi volumi ebbero una flessione quando la Piaggio lanciò il Ciao, disponibile presso la capillare rete di concessionari Vespa. Fin dagli anni '50, specialmente in Emilia Romagna, l'industria del ciclomotore era fiorente. Decine di assemblatori si rifornivano tutti da aziende specializzate nei motori, nei telai e negli accessori, tutte parte di un tessuto produttivo incredibile e localizzato attorno a Bologna. Alla fine degli anni '70 iniziò il declino e in poco tempo chiusero i battenti un numero enorme di aziende che solo pochi anni prima andavano a gonfie vele".

Una foto che esprime un'epoca irripetibile per l'Italia, gli anni '50.



Al Salone di Milano un uomo d'affari africano si sofferma dinanzi al Testi Week End Cross. Al centro Franco Sciarillo.



Il primo successo: Riccardo Olet con la coppa del vincitore e la Tecnomoto-Zündapp 50.

MONZEGLIO E LA SUZUKI

“Quando Monzeglio, titolare di una avviata concessionaria Alfa Romeo a Torino decise di importare le moto Suzuki, interpellò mio padre per capire se il mercato poteva essere favorevole. Rispetto ai prodotti fino ad allora presenti sul mercato le Suzuki erano un altro pianeta. Ben fatte, piene di cromature e con prestazioni eccellenti, quando i primi esemplari arrivarono nelle nostre vetrine furono una vera novità”.

UNA VISIONE INTERNAZIONALE

Franco Sciarillo sfruttò le sue conoscenze anche per favorire l'esportazione di ciclomotori italiani negli USA. “Nel 1975 io, mio padre e i titolari di Aspes, Italvelo e Malanca ci recammo negli Stati Uniti per incontrare un gruppo di investitori”, ricorda Gino Sciarillo. “Uno dei problemi che dovvemmo risolvere tornati in Italia fu quello di dotare del miscelatore i motori a due tempi Minarelli e Franco Morini, poiché in America non esistevano erogatori di miscela. Fatto questo, le tre aziende presentarono i loro prodotti al Salone di New York, ottenendo un'accoglienza piuttosto favorevole”. Fu là che Sciarillo vide anche le prime mountain-bike: ne acquistò una, la portò in Italia e propose alla Italvelo di realizzarne una piccola serie. “Mio padre intuì le potenzialità di quel mezzo, ma i tempi non erano ancora maturi e la cosa non andò oltre l'allestimento di pochi esemplari”.

L'EPOCA DELLA CAGIVA

“Quando l'Aspes fu messa in liquidazione, molte delle maestranze trovarono impiego alla Cagiva, appena nata dalle ceneri della Aermacchi Harley-Davidson”, prosegue Sciarillo. “Mio padre ebbe quindi l'opportunità di conoscere Claudio Castiglioni e di proporsi come rappresentante Cagiva in Piemonte. Fu un buon periodo, le Aletta 125 erano le più richieste e tra queste e le altre moto in gamma arrivammo a vendere, in un anno, circa 1.500 unità”. Un successo che accrebbe la stima di Claudio Castiglioni verso Franco Sciarillo, tanto che quando, nel 1982, gli propose di regalare una Cagiva Aletta Rossa a ogni calciatore campione del mondo questi accettò con entusiasmo: “Mio padre era tifosissimo della Juventus, oltre ad essere anche un azionista della società, e gli bastò una telefonata per convincere Castiglioni. Ai giocatori della Nazionale che erano della Juve e del Torino le moto furono consegnate direttamente nel nostro negozio”.

FINE DI UN'ERA

“Nel 1983 ci trasferimmo in un magazzino più grande, in via Ravina, dove 500 dei 2.500 metri quadri totali erano occupati da scaffali dai quali i meccanici potevano servirsi da soli: un 'self service' ante litteram. Contestualmente avviammo anche la vendita al dettaglio di bici e moto.”



Nel 1970 sono esposte le prime Suzuki Titan 500 giunte in Italia. La maglia del M.C. Castelnuovo Don Bosco, sponsorizzata dalla Scuderia Franco. Erardo Callegari sul gradino più alto del podio stringe la mano a Tomaso Lolli. Alla sua destra Gualtiero Odorizzi.

In quel periodo e fino alla chiusura della ditta Nuova Velux, avvenuta nel 1995, in azienda lavorarono fino a 15 persone. A coronamento della sua lunga attività e dei risultati ottenuti mio padre fu nominato Cavaliere della Repubblica e del Lavoro". Alla fine del 1985 Gino Sciarrillo uscì dalla Nuova Velux per dedicarsi alla vendita all'ingrosso di accessori auto.

ATTIVITÀ PARALLELA

Alla fine degli anni '60 iniziava a crescere la richiesta di parti speciali per potenziare i motori dei ciclomotori, specie quelli da fuoristrada che venivano elaborati per il motocross, dove si cimentava un numero crescente di giovani. "Iniziai a cercare aziende che potessero fornire parti speciali per trasformare le moto e potenziare i motori. Tra queste, trovai una piccola officina artigiana in Toscana che si stava specializzando nello stampaggio di parafanghi e portanumeri in plastica. Tanti ne portavamo a casa e altrettanti ne vendevamo. Quell'azienda divenne poi famosa come UFO Plast. In quel periodo conobbi anche Enzo Simonini, che faceva kit di potenziamento per i motori Minarelli". Nel 1968 la Ditta Franco ricevette una telefonata da Giancarlo Gori che all'epoca col padre elaborava Vespa e Lambretta sfidando i rivali Ancillotti. "Aveva acquistato un ciclomotore Bimm e lo aveva trasformato in cross e voleva sapere se mio padre era interessato a venderlo. Il compito di approfondire la faccenda spettò a me, ma quando vidi quel 50 col marchio Gori-Bimm rimasi francamente un po' deluso. Gori però mi rassicurò dicendomi che a breve sarebbe stata pronta una moto completamente rinnovata e ben diversa dalla Bimm, che aveva inizialmente utilizzato solo perché regolarmente omologata. Quando tornai a Firenze e vidi la Gori 50 ne fui davvero entusiasta. Col tempo l'azienda si ingrandì e Gori si impegnò a fondo per potenziare i motori e renderli affidabili. Fu così che tra noi nacque una proficua collaborazione commerciale che durò anni. Gori fu poi tra i primi in Italia a montare i motori tedeschi Sachs che avrebbero dettato legge per molti anni nel cross e nella regolarità".

NASCE LA SCUDERIA FRANCO

Le gare di motocross classe 50 erano in forte ascesa e Gino Sciarrillo vedeva in quell'ambiente un'opportunità di lavoro ma anche un'attività in cui sfogare la sua passione per le corse, anche se non da pilota. "Venni a conoscenza che c'era una moto che in Emilia Romagna e Toscana batteva regolarmente Beta, Ancillotti e Gori: era la modenese Tecnomoto col motore



Riccardo Olent in sella alla Franco-Zündapp 125 preparata da Carrù e con la forcella originale sostituita da una Ceriani.

Zündapp 50. Decisi di acquistarne una con l'impegno, chiesto esplicitamente dal costruttore, di non aprire il motore. Me lo consegnarono infatti piombato e con l'obbligo di mandarlo alla fabbrica per qualunque intervento". Lo slogan della Tecnomoto, infatti, recitava testualmente 'Non chiedeteci la potenza dei nostri motori ma chiedeteci dei motori per vincere'. "Nel nostro negozio", continua Gino Sciarrillo, "passava spesso Augusto Olent, padre di Riccardo, un ragazzino promettente che correva nel motocross. Quando vide la Tecnomoto ci chiese se poteva farla provare al figlio, per il quale cercava un mezzo idoneo a fargli fare un salto di qualità. Il debutto avvenne a Domodossola, nell'ultima prova del campionato cadetti 1971. All'epoca avevamo oltre trecento clienti e tra questi c'erano Mario Barbiero, Livio Zucca, Franco Arrò e altri che erano i migliori preparatori dei 'cinquanta' da cross. Quando ci videro arrivare in forze con una nostra moto e un pilota valido come Olent rimasero sorpresi di trovarci lì come avversari, per non parlare di quando vincemmo la gara. Quella coppa che portai a mio padre fu il nulla osta per proseguire nell'attività. Era nata la Scuderia Franco".

GINO SCIARRILLO E LE AUTO

Nonostante sia nato e vissuto in mezzo alle due ruote, la vera passione motoristica di Gino Sciarrillo sono state, e sono ancora, le auto sportive. Anche se ha avuto la fortuna di guidare di tutto, predilige le Alfa Romeo, tanto che in garage ha una Giulia GT 1600 che ha anche utilizzato nelle gare di regolarità per le storiche. "Il colpo di fulmine per l'Alfa Romeo mi colpì nel 1964 quando a diciannove anni mio padre mi regalò una splendida Giulia 1600 Ti. Il secondo arrivò nel 1967: passando davanti alla concessionaria al volante della mia Fiat 124 Spider vidi scaricare una GT 1300 giallo ocra. Non esitai un istante: mi feci valutare la 124 e firmai il contratto d'acquisto. Nel 1968 decisi di partecipare al Campionato Italiano di velocità in salita e per questo acquistai una Giulia GT 1750 che feci trasformare in una 2000 GTA. Mi iscrissi alla Scuderia dei Rododendri, feci la licenza sportiva e iniziai. Quel primo anno disputai anche il Rally del Sestriere dove conobbi Pat Moss, sorella di Stirling, che era iscritta con una Lancia Fulvia HF ufficiale. La mia ultima gara fu la Cesana-Sestriere del 1969. Gli impegni di lavoro e l'imminente matrimonio con Anna Maria mi convinsero a smettere, ancor più dopo la nascita della primogenita Silvia, nel 1970, e di



Luigi 'Gino' Sciarrillo al Rally del Sestriere del 1968 con la sua Alfa Romeo GT e il navigatore Enzo Sammartino. Gino Sciarrillo nel suo ufficio mentre ci racconta la storia della Scuderia Franco.



Franco, due anni dopo. Dopo quell'ultima gara un ingegnere della filiale torinese dell'Alfa Romeo, che frequentavo spesso poiché mi assistevano nella preparazione e in gara, mi chiese di poter caricare l'auto sulla loro bisarca per portarla in officina. Acconsentii e qualche tempo dopo mi telefonò per dirmi che la mia macchina era pronta. Quando la vidi l'avevano completamente rimessa a nuovo: è il nostro regalo di nozze, mi disse...".



Erardo Callegari con la Maico 400.
Sopra, Gino Sciarriello con la sorella Angela
e i piloti Giuseppe Cavallero, Nino D'Auria,
Maurizio Dolce ed Erardo Callegari
a una recente cena densa di 'amarcord'.

VIVAIO DI CAMPIONI

Lasciata la Tecnomoto, la Scuderia Franco si concentrò sulle Gori 50 e 125, affiancandole in negozio con le rivali toscane Ancillotti. *“Come Scuderia Franco eravamo parte del Moto Club Castelnuovo Don Bosco, all'epoca molto attivo grazie anche alla disponibilità di un campo da motocross. Con le maglie viola che portavano il nostro logo creammo una squadra che si fece onore sia a livello regionale sia nazionale in tutte le classi. Olent, giunto secondo nel campionato della 50 passò alla 125 con Gianfranco Cimberio, Nino D'Auria e Dario Nani”*. Franco Arrò, un meccanico di Favria, cliente della Ditta Franco, segnalò a Sciarriello un ragazzino che andava davvero forte, Maurizio Dolce: *“Decisi di provarlo e capii subito che aveva stoffa da vendere. Non solo sarebbe diventato un campione, ma fin dalle prime gare sembrava facesse di tutto per entusiasmare il pubblico. Aveva uno stile irruento ma anche molto veloce; col tempo si è affinato, diventando più preciso e redditizio, lasciando però sempre spazio a quella guida spettacolare che ha caratterizzato tutta la sua carriera”*. Dolce ricorda molto bene i suoi esordi, avvenuti nel 1972, e di come la Scuderia Franco lo aiutò a mettersi in luce nella classe 50, facendo da trampolino di lancio verso i titoli italiani della classe 500 nel 1981 e '82 con la Maico e quello della classe 250 nel 1984 con la Honda. Alla squadra si aggiunsero poi Dionigi Baldi (125 junior), Nino D'Auria (125 cadetti/250 junior) ed Erardo Callegari (250/500 senior): *“Avrei voluto avere nella mia squadra anche Sergio Franco, ma non ci riuscii”*. Il 1972 fu un anno da ricordare: *“Cimberio vinse il Trofeo FMI Cadetti 125, disputato in prova unica a Montenero, Livorno”*, ricorda Sciarriello, *“e la squadra del Piemonte, formata dai nostri piloti Callegari, Montaldo, Olent e Vincenzutto conquistò il Trofeo Nazionale Cadetti 125 a squadre disputato a Volano, vicino a Trento. In quella gara la squadra della Valle Aosta, che arrivò terza, schierava i nostri Baldi e Cimberio”*.

L'INCONTRO CON CARRÙ

Dopo aver vinto due campionati italiani con la Husqvarna, Giuseppe Cavallero passò alla Maico. Per questo era spesso nel negozio di Franco Sciarriello che ne era il rappresentante a Torino. *“Una volta ci parlò molto bene del suo preparatore, tanto che gli chiesi di conoscerlo”*, prosegue Gino Sciarriello. *“Si trattava di Giuseppe Carrù, che lavorava in una piccola officina nella collina torinese. Era già piuttosto anziano*

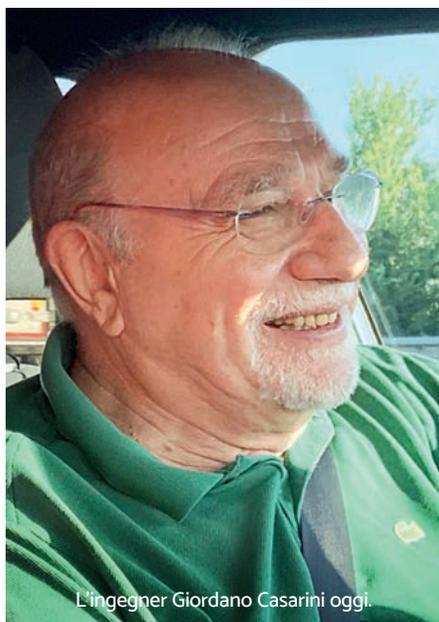
e nella sua carriera di meccanico e corridore aveva fatto grandi cose: motori monoalbero e bialbero, moto da corsa, sidecar e, nel motocross, le famose Mi-Val con le quali Emilio Ostorero aveva vinto due campionati italiani nella classe 500. Inizialmente non voleva impegnarsi con noi ma alla fine accettò di preparare un paio di 125 a patto che gliel'avesse recapitate a casa. Alla prima gara, a Baldissero, Carrù scaricò le moto e le tenne fino alla partenza con il carburatore coperto, poiché non voleva che gli avversari vedessero la misura. Quelle moto diedero la paga a tutti e da allora Carrù divenne il preparatore dei nostri motori Sachs, Zündapp e Maico. Spinto dai buoni risultati, ci chiese di poter sviluppare una moto completa, più leggera e maneggevole. Gli commissionammo due moto, una delle quali fu utilizzata da Dario Nani per partecipare alla prova del mondiale 125 disputata a San Marino. Purtroppo quei due prototipi, custoditi presso la sua officina, dopo la scomparsa di Carrù sparirono. Peccato perché erano moto innovative e avevo intenzione di produrle in piccola serie”.

Gino Sciarriello è particolarmente legato a quattro dei suoi piloti: *“Nino D'Auria, pupillo di Emilio Ostorero, era un ragazzo che aveva la grinta di chi vuole a tutti i costi emergere in qualunque cosa si cimenti, abbinata a un grande talento per il motocross. Peccato che non riuscì a esprimersi del tutto a causa di un incidente in gara che ne compromise la carriera. D'Auria ha corso poco con noi ma è stato sempre un pilota generoso che ha dato il massimo delle sue possibilità, arrivando a sfiorare il titolo della 250 junior. Sono convinto che senza quell'incidente avrebbe potuto puntare a grandi traguardi. A Riccardo Olent sono particolarmente affezionato perché è grazie a suo padre e a quella sua vittoria con la Tecnomoto che è nata la Scuderia Franco. Un altro pilota a cui sono molto legato è Erardo Callegari, generoso in gara e dalla grande grinta sportiva. E poi Dolce, che con noi ha spiccato il volo verso altissimi traguardi. D'Auria e Callegari furono poi i nostri piloti che utilizzarono al meglio le Maico 250 e 400 preparate da Carrù”*. I ricordi sono infiniti, ma tutte le belle storie hanno una fine: *“La Scuderia Franco stata una bella avventura”*, conclude Sciarriello. *“Non portò benefici finanziari diretti, anzi fu un costo per l'azienda, ma ci diede tante soddisfazioni. Nel 1978, quando i nostri due migliori piloti ebbero delle offerte economiche per noi insostenibili capii che l'epoca animata dalla pura passione e dal sano agonismo era passata, e così decidemmo di fermarci”*. ■



La presentazione della Maserati Biturbo nel dicembre 1981 con Alejandro de Tomaso.

LA MASERATI BITURBO DI ALEJANDRO DE TOMASO



L'ingegner Giordano Casarini oggi.

L'INGEGNER GIORDANO CASARINI RACCONTA I RETROSCENA DELLO SVILUPPO DELLA VETTURA NATA NEL PERIODO DI GESTIONE DELLA MASERATI DA PARTE DELL'INDUSTRIALE ARGENTINO.

di Laura Ferriccioli

“**C**assarini, quella macchina c’ha un sacco de polenta!”. “Cassarini”, pronunciato con due “s”, era l’ingegnere Giordano Casarini del Reparto Esperienze Maserati, che aveva inserito un grosso turbo su una Merak SS per vedere l’effetto. “Polenta” stava per “potenza”. Così, con il suo accento spagnolo e una buona dose di entusiasmo, l’imprenditore argentino Alejandro de Tomaso aveva accolto l’esperienza. Ex pilota e costruttore delle leggendarie Pantera e Mangusta, a quel tempo era comproprietario del Tridente, che aveva acquisito dopo la gestione Citroën, nel 1975, insieme alla GEPI, la società pubblica per il salvataggio delle aziende private. “Con i turbo l’auto era diventata un fulmine, anche se poi chiaramente si scaldava e perdeva un po’ di potenza perché non c’era intercooler”, ricorda l’ingegnere modenese, che per provare la Merak si metteva d’accordo con il portinaio della Maserati, il quale faceva alzare una delle due sbarre all’ingresso consentendogli di lanciarsi di traverso in via Ciro Menotti. Finché un giorno de

Tomaso se ne accorse e lo redarguì salvo poi dirgli di portargli la vettura davanti all'ufficio per provarla.

“È subito uscito intraversato anche lui e dopo un po' è tornato in azienda. Nel frattempo erano arrivate delle persone che doveva incontrare e le ha portate fuori una alla volta con la Merak facendole spaventare”, prosegue il progettista, classe 1946.

Per lui, che dopo gli studi a Bologna ha lavorato in Sala Prova di Formula 1 in Ferrari dal 1969 al 1973, il turbo era una vecchia conoscenza, con la quale nel 1974 in America aveva potenziato delle Volkswagen Golf di serie che con il sistema antinquinamento avevano perso potenza.

“Nell'officina del mio team di Formula 5000, a Santa Monica, abbiamo inserito poi due turbo, uno per parte, in una Dino 308 GT4 che avevo io e siamo riusciti a farla andare un po' più forte. Ricordo che ce ne mandarono un'altra addirittura per via aerea dalle Hawaii perché la preparassimo”.

Dopo aver tolto alla Merak le varie parti che erano state introdotte dai francesi della Citroën, in Maserati sono poi ripartiti con la Khamsin e all'inizio dell'era de Tomaso è stata realizzata la Kyalami, basata sulla De Tomaso Longchamp. Poi è arrivato il turno di una vettura con motore da 2000 cm³, che avrebbe consentito agli acquirenti di evitare una super tassa destinata alle cilindrate superiori. Sarebbe stata assemblata all'Innocenti, sempre di proprietà GEPI e de Tomaso.

“Noi come Reparto Esperienze a Modena avevamo la responsabilità del motore. Era un bel motore aspirato, V6, impeccabile dal punto di vista della progettazione però aveva solo 140 CV. Avevo già provato a suggerire timidamente al signor de Tomaso di mettere un turbo, così da far rimanere l'auto un 2000 dal punto di vista legislativo sebbene con maggiore potenza, ma è stato solo quando ha visto il fumo e la polvere alzata dalla Merack che mi prese da parte e mi disse: “Cassarini, la Maserati 2000 non tira, non possiamo fare quel lavoro anche a lei?”. Allora telefonai a George Spears, il rappresentante della IHI, e gli chiesi di mandarmi un po' di turbo, anche piccoli. Il vano motore però

era fatto per la vettura con motore aspirato e il motore aveva uno spazio abbastanza stretto per cui provammo a mettere un turbo nel mezzo, facendo andare gli scarichi sopra il motore perché non c'era posto e provammo anche una versione con due piccoli turbo laterali. Abbiamo fatto le prove in Sala Prova e, per distinguerle, una era monoturbo e una biturbo”.

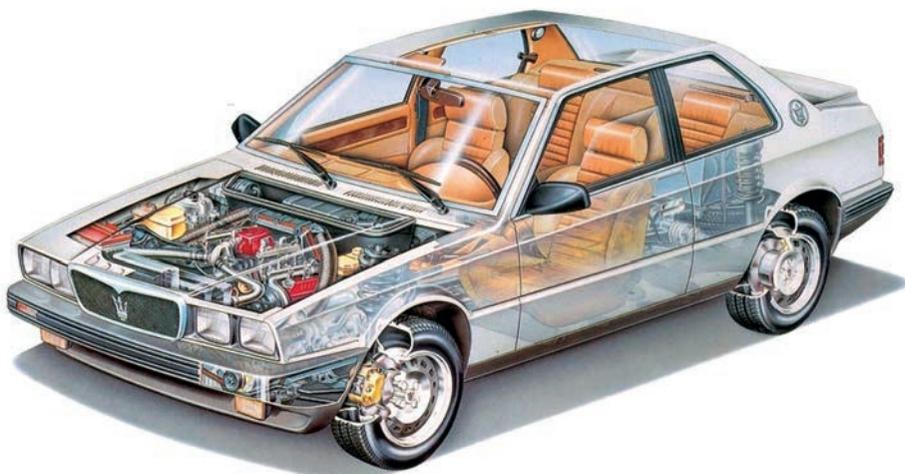
L'unica affidabile si rivelò quella con i due turbo. *“Quindi abbiamo cominciato ad avere potenza seria, andava abbastanza bene”,* spiega Giordano Casarini, che oggi è consulente della multinazionale canadese di engineering Multimatic. *“Però il motore era all'inizio di una lunga sperimentazione quando da Roma arrivarono pressioni politiche per far vedere che l'azienda produceva, imponendo a de Tomaso di immettere l'auto sul mercato 8-9 mesi dopo, o qualcosa del genere. Comunque meno di un anno. E noi tutti, de Tomaso compreso, rispondemmo che ci volevano almeno due anni per metterla a punto... Anche perché allora inventarsi un sistema di iniezione non era come oggi, i computer non c'erano e la progettazione era qualcosa che dovevi fare a mano, portava via davvero settimane e mesi. Ma imposero al signor Alejandro de Tomaso di mettere fuori la vettura così com'era. Ed è lì che s'è mangiata la reputazione. Perché i carburatori bollivano dopo un po' che andavi...”.*

In effetti la scelta del carburatore nella prima Maserati Biturbo non è stata tanto capita.

“Mi ricordo che intanto avevo disegnato un collettore d'aspirazione e non avevo detto niente a de Tomaso. Una volta venne nel mio ufficio, lo vide e... scusi la parola ma parlava così, mi fece: “Che cosa è questo?”. Gli spiegai che era il collettore dei carburatori in cui avevo provato a mettere con della plastilina un posizionamento per gli iniettori in modo che non bagnassero troppo i condotti. E lui: “Lei Casarini non capisce un c.”. Perché?, gli chiesi. “Perché ci deve mettere alcune alette sopra come nelle teste dei motori delle motociclette”. Ma era l'unica obiezione, per il resto era contento perché aveva visto che stavamo lavorando nella direzione giusta”. ➤



La Maserati Biturbo S, prodotta a partire dal gennaio 1984.



Lo schema tecnico della Maserati Biturbo.

La Maserati Biturbo 1^a serie commercializzata a partire dal gennaio 1982.



La Maserati Biturbo a 4 porte, prodotta a partire dal 1985.



che si è usurata e perdeva olio. Per il resto è un violino. Tornando al periodo della nascita della vettura, il signor de Tomaso aveva da una parte tutte le aziende che lo Stato gli aveva affidato e dall'altra la fabbrica sua, a cui doveva dar da fare. Le Pantera ormai erano alla fine. Anche in De Tomaso avevano una sala prove, con un tecnico di cui non faccio il nome - e ho usato la parola tecnico con la "t" minuscola. Io in Maserati ero già un dirigente. Un bella mattina de Tomaso ci chiamò tutti nella sua saletta e annunciò: "Signori, vi devo comunicare che il mio tecnico ha modificato la carburazione del motore che Cassarini stava sviluppando e adesso il consumo è dimezzato: la vettura fa 18 km con un litro". E io esclamai: "Boom!" in Consiglio d'Amministrazione. De Tomaso mi guardò e mi disse: "Cassarini, lei è invitato a lasciare questa sala. Se ne vada". Due giorni dopo il signor De Tomaso andò alla Innocenti in autostrada con la Biturbo che montava quel motore al quale il suo collaboratore aveva trovato il sistema di far fare un chilometraggio doppio e rimasero a piedi a Piacenza, senza benzina... Testimoni hanno riferito di aver visto il signor de Tomaso rincorrere a calci il tecnico sul ciglio dell'autostrada. Il giorno dopo de Tomaso convocò tutti i suoi dirigenti; io non andai e mi mandò a chiamare in ufficio. Fu il giorno che mi ricorderò per tutta la vita. Mi disse: "Cassarini, se sieda qua". Mi fece sedere vicino a lui e disse a tutti che da quel momento io sarei stato partecipe di tutte le decisioni tecniche della Maserati al suo fianco. E questa stretta collaborazione è durata per molti anni, perché poi insieme abbiamo realizzato tante altre cose. Sono diventato Direttore dello Sviluppo e delle Omologazioni, delle Esperienze e delle Sale Prove motori. Sarà stato il 1979. Ma parlando della Biturbo, le dico, il disonore che certa gente ha riversato su de Tomaso dicendo che ha rovinato il marchio Maserati per quella vettura è ingiusto perché non è stata colpa sua ma di quei signori a Roma. Questa è la storia vera. Anche perché, scusi, non è che ci voglia un genio: uno che ha già avuto una fabbrica come la De Tomaso e che ha avuto una squadra di Formula 1 lo capisce che soffiando dell'aria calda sul carburatore bolle tutto e si ferma. Non era assolutamente sprovveduto, anzi. Tante volte veniva sul tavolo da disegno a discutere certe cose".

Oltre al rapporto professionale, fra lei e Alejandro de Tomaso s'era quindi creato anche un forte legame personale.

"Sono stato direttore generale della De Tomaso e sono stato a fianco a lui quando ha avuto l'ictus (nel 1993). Riuscivo a capirlo e a parlarci. Per diversi anni tutte le mattine alle 7 in punto sono entrato nella sua camera da letto, dove c'era l'infermiera che lo assisteva, per guardare il telegiornale insieme. E di nascosto andavamo a trovare Frank Williams dovunque fosse il Gran Premio d'Italia, perché loro due erano vecchi amici".

Per il successivo biturbo della storia bisogna aspettare fino al 1990 con la Nissan 300 ZX: perché secondo lei non ne sono stati fatti di più?

"Perché se posso progettare una vettura e so che ci sarà un turbo, preparo tutto il lay-out del vano motore in modo tale che il turbo trovi alloggio, e perché mai metterne due? Va bene che due, essendo più piccoli, hanno più ripresa perché con meno gas girano più velocemente, però per la Maserati Biturbo la scelta è venuta strada facendo, non è stata a tavolino. Normalmente si preferisce usare un turbo per spendere meno, per avere qualcosa di più robusto e meno componenti possibile. La Biturbo è stato un caso". ■



BRITISHGARAGE

land rover series and range rover classic specialist

San fior (Treviso)

www.britishgarage.it

info@britishgarage.it

mob: +393479565265

SPECIALE COME INDY UNICA COME A.S.N.

PENSATE PER PROLUNGARNE LA CARRIERA O PER RENDERLE ANCORA PIÙ ESCLUSIVE, LE SERIE SPECIALI DELLA ALFA 75 SONO OGGI, INSIEME ALLE VERSIONI CON LE MOTORIZZAZIONI PIÙ POTENTI, LE PIÙ RICERCATE DAI COLLEZIONISTI.

ABBIAMO TROVATO UNA INDY "COME MAMMA L'HA FATTA" E L'ABBIAMO PARAGONATA ALLA A.S.N. DEL MUSEO DI ARESE.

di Luca Marconetti - foto vettura rossa di Gianfranco Cesario



Negli anni '80, a partire dalla Francia ma poi anche in Inghilterra, Germania e Italia, si diffondono alcuni modelli di automobili realizzati nelle cosiddette "edizioni speciali", che traggono spunto dai temi più disparati: accordi commerciali di reciproca pubblicità, soprattutto fra case di moda (chi non ricorda le mitiche Autobianchi Y10 Fila e Missoni?), oppure richiami allo sport e al tempo libero (come le Fiat Panda 4x4 Country Club o la Volkswagen Golf Syncro, sempre Country Club, famosa per il suo assetto molto rialzato, quasi da fuoristrada) infine molti omaggi alle competizioni (come le leggendarie Lancia Delta Integrale "Martini"). Proprio in questo filone - nonostante, nella sua storia, esista anche un modello ispirato a un marchio di abbigliamento, l'Alfasud Valentino - si inseriscono le versioni speciali proposte da Alfa Romeo, prevalentemente per i modelli 33 e 75. L'operazione, all'epoca, ha prima di tutto una valenza commerciale, cioè puramente concepita dal "marketing" di Arese per allungare la carriera di due modelli fra i più apprezzati e venduti del marchio ma ormai superati sul piano tecnico, che è però necessario tenere in pista ancora qualche anno, prima dell'avvento dei modelli progettati con Fiat. Ecco che quindi, per la 33, presentata nel 1983 ma strettamente derivata nella sua architettura generale dall'Alfasud del 1971, abbiamo allestimenti come Silver, Blue Line, Red, Italia '90 ma

soprattutto Imola, in onore di uno dei templi del motorsport italiano. Per lo stesso motivo nascono omologhe versioni per la più prestigiosa 75, compianta berlina sportiva considerata dagli appassionati "l'ultima vera Alfa", sicuramente l'ultima alla vecchia maniera, ossia con quel raffinatissimo schema Transaxle inaugurato dall'Alfetta del 1972: tralasciando la particolarissima Evoluzione - costruita in 500 esemplari per permettere l'iscrizione ai campionati Superturismo e DTM, con numerosi particolari estetici e soprattutto affinamenti tecnici specifici, quindi non un'operazione di marketing - troviamo i modelli "Veloce", per il Regno Unito, per 1.8 a carburatori, 2.0 Twin Spark a iniezione, 3.0i e 2.5 V6 automatica, con allestimento estetico Lester tipo Evoluzione; "Uomo", per il Belgio, per 1.8 a carburatori, con assetto ribassato, cerchi Speedline da 14" e inserti in finto legno sulla plancia; "Scuderia" e "Diva" per la Francia, il primo per 1.6 e 1.8 a carburatori con kit aerodinamico, cerchi in lega, fendinebbia gialli, interni specifici, realizzata in 450 esemplari, il secondo in 200 esemplari, per 1.8 a iniezione elettronica, con appendici aerodinamiche, fasce adesive sulle fiancate, spoiler posteriore e interni in finto legno; "Trofeo" per i mercati greco e spagnolo, per 1.6 IE e 1.8 IE, con carrozzeria della più accessoriata Twin Spark e paraurti in tinta vettura; ma le versioni più particolari sono sicuramente la "Indy" e la "A.S.N." ➤



La 75 Indy nel maggio 1991 costa 24 milioni e 794 mila lire, lo stesso prezzo di una normale 1.8 IE e 3 milioni meno di una 2.0 TS. La tinta rosso Alfa AR130 è una delle sole tre tinte disponibile, insieme al nero e al metallizzato.



La 3.0 V6 Veloce su base I serie con kit estetico specifico Lester e cerchi in lega dedicati, destinata ai mercati anglosassoni.



I sedili, di nuovo disegno, sono quelli in velluto spigato della TS.



Gli interni riprendono gli ammodernamenti del restyling 1988 con grafica rinnovata e retroilluminazione verde.



La sigla identificativa (sopra) sul cofano posteriore, a destra. A sinistra è riportata invece la cilindrata e la dicitura I.E, che indica che sotto il cofano batte il cuore della nuova unità 1779 cm³ bialbero a iniezione elettronica Bosch Motronic ML 3.3 con variatore di fase, capace di 122 CV.



Al posteriore invece, sempre in replica dell'allestimento TS, abbiamo lo spoiler in gomma nera. Specifici per la Indy sono invece i bellissimi cerchi prodotti dalla Speedline, da 14" con canale da 6", disegno "a stella" e razze spesse.



La Indy è sulla base del restyling del 1988, riconoscibile per il rilievo sul cofano ora installato su tutte le versioni e per calandra e scudetto ridisegnati ma, nello specifico, riprende le caratterizzazioni estetiche della 2.0 TS: codolini passaruota, minigonne, paraurti in tinta carrozzeria con inserti neri, specchietti in tinta, fendinebbia di serie.

INDY/LE MANS/IMOLA (1991)

Quando viene lanciata la versione speciale Indy, la 75 è già in commercio da più di 6 anni (1985) e le cose, per il Marchio del Biscione, sono molto cambiate, se non altro perché questo, come tutti sappiamo, è stato ceduto dall'IRI al Gruppo Fiat. La 75 è comunque un modello solido, che si vende bene e che continua a piacere, non solo in Italia, per le sue doti sportive e la meccanica raffinata. Se infatti già dal 1987 la sfortunata serie di ammiraglia Alfa, dalla 2000 alla 90 passando per 2600 e "Alfa 6" è stata rimpiazzata dalla nuova 164, a trazione anteriore e motore trasversale (nasce su un pianale condiviso da Fiat Croma, Lancia Thema e Saab 9000) ma con intatte tutte le caratteristiche di piacere e feeling di guida proverbiali Alfa, i tempi per una nuova media che, per inderogabili esigenze di mercato, nascerà sul pianale Tipo 2 condiviso con una larghissima serie di vetture Fiat e Lancia - e quindi con architetture ben più conven-

zionali del Transaxle - che sarà poi la 155, non sono ancora maturi. Intanto nel 1988, un buon restyling estetico - calandra più moderna in tinta vettura, con due sole feritoie e scudetto con bordi cromati, gruppi ottici e fascia catarifrangente posteriori totalmente rossi, cofano motore in rilievo (prima era appannaggio delle versioni più potenti), interni rivisti con sedili di nuovo disegno in velluto, grafica della strumentazione rinnovata con retroilluminazione verde - ma soprattutto meccanico, con l'adozione prima di tutto della variante a iniezione elettronica del 1779 cm³ bialbero fino a quel momento a carburatori, dotato quindi di sistema Bosch Motronic ML 3.3 con variatore di fase, capace di 122 CV a 5500 giri/min, per una velocità massima di 190 km/h. La 1.8 IE - che nel 1989 sarà affiancata dalla 1.6 IE (il 1570 cm³ bialbero a carburatori sostituiti da iniezione elettronica Bosch Motronic ML 4.1 per 105 CV A 6000 giri/min) e dal 1990 dalle versioni catalizzate sia di 1.8 IE sia di 1.6 IE, entrambe con due CV in meno - si riconosce per lo spoiler in

gomma posteriore (la 1.6 IE ne è priva) e per i paraurti e gli specchietti grigio antracite. Partendo dalla base meccanica della 1.8 IE ma dall'allestimento della 2.0 Twin Spark, nel maggio del 1991 nasce la Indy (che in Spagna sarà proposta col nome "Le Mans", anche in bianco freddo e in altri mercati, come i Paesi Bassi, "Imola", solo in tinta nero metallizzato), in omaggio al più celebre campionato statunitense per ruote scoperte nel quale Alfa Romeo schiera le proprie monoposto tramite il "Programma CART" (Championship Auto Racing Teams). È disponibile solo nei colori rosso Alfa AR130, nero metallizzato AR602 e argento metallizzato AR676, presenta codolini passaruota, minigonne, spoiler in gomma nera, paraurti in tinta carrozzeria con inserti neri, specchietti in tinta, fendinebbia di serie ma si distingue da qualsiasi altra 75 per i bellissimi cerchi in lega, prodotti dalla Speedline, da 14" con canale da 6" (elemento che costringe l'adizione dei codolini), con disegno "a stella" e razze spesse e per la scritta identificativa sul parafrangente sinistro e sul coperchio baule. Meccanicamente troviamo una coppia conica del differenziale di 10/41 mentre il 1.8 IE è disponibile unicamente senza catalizzatore, con potenza di 122 CV. Internamente viene replicato l'intero allestimento della Twin Spark, con sedili in velluto spigato. Non essendo una serie numerata o in tiratura limitata, non è dato sapere esattamente quante Indy (o Le Mans/Imola) siano state allestite.

A.S.N. (1991)

"Allestimento Sportivo Numerato". Questo il significato della sigla della più speciale delle 75 speciali (che in alcuni mercati è definita Limited Edition) presentata poco dopo la Indy, a giugno 1991, oggi un vero e proprio oggetto di culto al pari delle 3.0 America e delle 1.8 Turbo Quadrifoglio Verde o Turbo America. Anch'essa si differenzia da tutte le altre 75 per i cerchi in lega, gli Speedline da 14" con canale da 6,5" e disegno "finto scomponibili" a 10 fori, simili a quelli montati sulle sportive SZ, fuoriserie su base 75.

"finto scomponibili" a 10 fori, simili a quelli montati sulle sportive SZ, fuoriserie proprio su base 75. Meccanicamente le A.S.N. sono disponibili con il 1962 cm³ a due candele per cilindro "Twin Spark" a iniezione elettronica Motronic ML 4.1 in grado di erogare 148 CV a 4700 giri/min oppure nel più nobile dei propulsori delle 75 - insieme ai V6 "Busso" - il bialbero di 1779 cm³, a iniezione elettronica LE2-Jetronic, sovralimentato con turbocompressore Garrett T3 e intercooler per 165 CV a 5800 giri/min. Per il resto troviamo sempre l'allestimento della 2.0 Twin Spark (codolini ai passaruota, minigonne e specchi in colore vettura), anche se l'interno ha numerose migliorie, prima fra tutte i sedili Recaro in tessuto nero e grigio chiaro (in due nuance) con scritta al centro dello schienale, poi volante e pomello cambio rivestiti in pelle con impunture a contrasto (anche se alcune sono state consegnate con il solito pomello in plastica). "Ciliegina sulla torta", la targhetta numerata, in alluminio satinato con serigrafia nera, riportante lo scudetto Alfa e le diciture maiuscole "T.SPARK" per 2.0 TS e "Turbo" per 1.8 QV, collocata in un apposito incasso affianco al posacenere, a centro plancia, sopra le bocchette per l'aerazione. Fra gli accessori, non disponibili per l'Italia, tettuccio apribile metallico e lavafari. Le A.S.N. 2.0 TS sono disponibili nei colori rosso Alfa AR130, bianco freddo ARO24, grigio chiaro metallizzato AR676, nero metallizzato AR160 e nero pastello AR601. Le 1.8 Turbo Quadrifoglio Verde sono disponibili solo rosso Alfa e nero metallizzato. Delle A.S.N./L.E. conosciamo i numeri e il Centro di Documentazione Storica del Museo Alfa Romeo "La Macchina del Tempo" di Arese, incrociando i dati del numero di telaio e della targhetta progressiva, è in grado di stabilire se quella della quale vogliamo informazioni, è realmente una A.S.N.; complessivamente ne sono state prodotte 4500, 3500 con motore 2.0 TS e appena 1000 con motore 1.8 Turbo.

Grazie a Marco Spizziri

La A.S.N. (Allestimento Sportivo Numerato) del Museo Alfa Romeo di Arese, in tinta grigio chiaro metallizzato AR 676. Anch'essa si differenzia dalle altre 75 per i cerchi in lega, gli Speedline da 14" con canale da 6,5" e disegno "finto scomponibili" a 10 fori, simili a quelli montati sulle sportive SZ, fuoriserie su base 75.



La Imola per i mercati del Benelux.



Meccanicamente le A.S.N. sono disponibili con il 1962 cm³ a due candele per cilindro "Twin Spark" a iniezione elettronica Motronic ML 4.1 in grado di erogare 148 CV oppure col bialbero di 1779 cm³, a iniezione elettronica LE2-Jetronic, sovralimentato con turbocompressore Garrett T3 e intercooler per 165 CV. Se la Indy si riconosce per la scritta sul portellone posteriore, la A.S.N. è distinguibile per la targhetta posta sul cruscotto, sopra le bocchette dell'aria, con numero progressivo seguito dalla sigla T.SPARK in caso di motore 2 litri, TURBO, con 1.8 sovralimentato.

La Trofeo per la Spagna è una delle ultime serie speciali: replica quasi interamente l'allestimento della 1.6 IE per l'Italia: paraurti integralmente in tinta e borchie ruota a fori.

**SI EXISTE UN TROFEO
ES PORQUE HAY UN GANADOR.**



NUEVO ALFA 75 TROFEO - 1.760.000 Ptas. - SERIE LIMITADA

Ahora los ganadores tienen su Trofeo. Todo un Alfa 75 a un precio excepcional: 1.760.000 Ptas. IVA incluido. Alfa 75 Trofeo, un equipamiento exclusivo: • Spoiler trasero • Faldones aerodinámicos • 2 espejos laterales y parachoques en color carrocería • Puntos antirrobo • Elevación

eléctrica • Cierre centralizado • Volante ajustable • Alfa control • En el nuevo Alfa 75 Trofeo. Con su potente motor de 110 CV que le hará alcanzar, con la seguridad Alfa, los 180 Km/h. ¡Caja sin dante cuenta. Te mereceras un Trofeo. Ahora ya puedes recogerlo en la red Alfa Romeo.



Alfa la pasión de conducir





GP d'Italia. Le 804 di Nazzaro e Bordino dopo l'arrivo vittorioso.

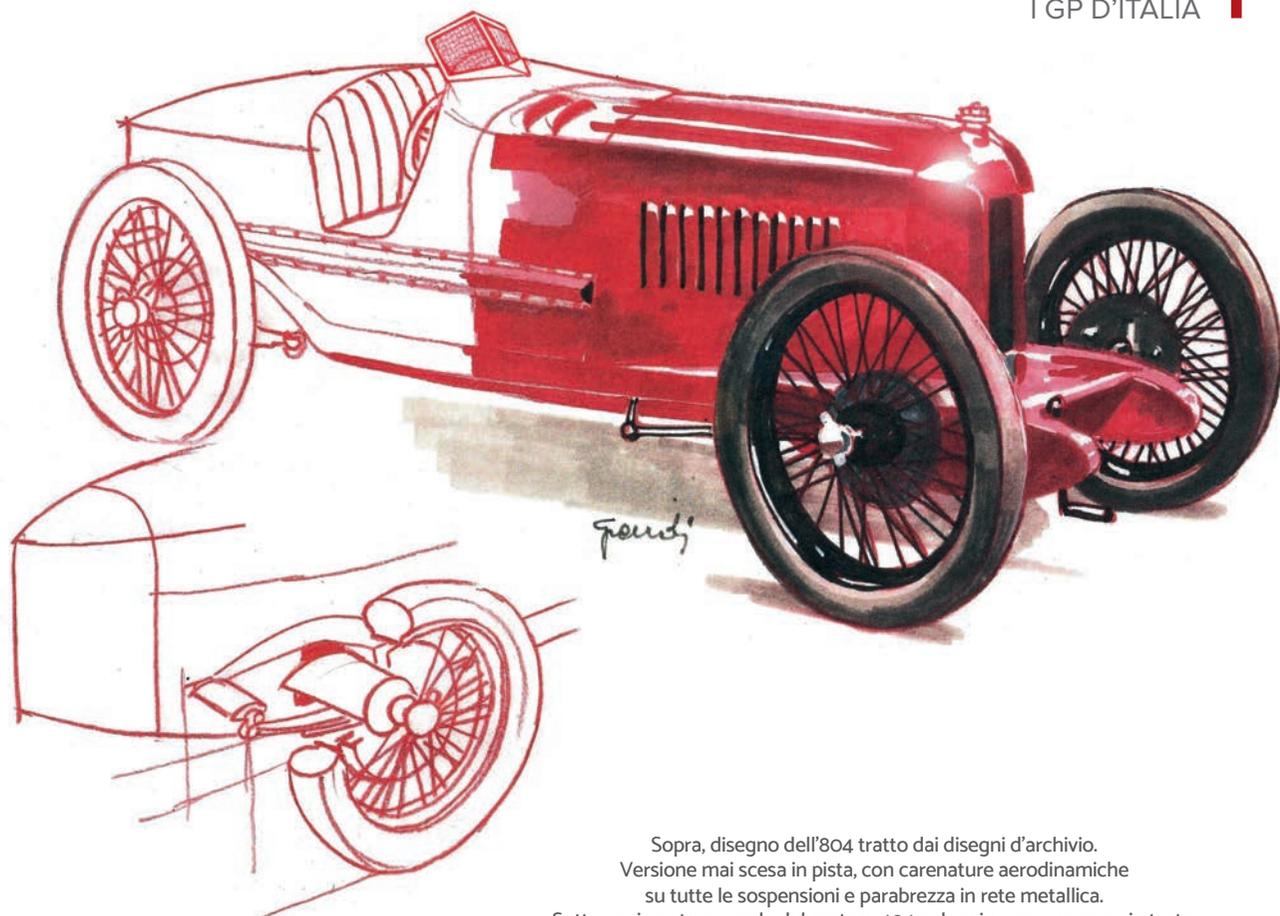
IL MERAVIGLIOSO TRIONFO DELLA 804

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

L nuovo regolamento dell'AIACR del 1922 prevedeva la cilindrata massima di due litri con il peso minimo di 650 kg e restò in vigore sino alla fine del 1925, salvo l'introduzione del compressore e l'abolizione del meccanico di bordo. Fu un periodo di accesa rivalità sportiva e tecnica, alimentata dalla concorrenza dei costruttori in fase di ripresa, dopo gli anni bui della Grande Guerra e della Spagnola. Anni meravigliosi e singolari cui gli storici, ancor oggi, si riferiscono come alla Golden Age del Motorsport. In casa Fiat, l'ing. Zerbi, coadiuvato da Bertarione, Becchia e Jano, progettò una nuova macchina: l'804. Il suo motore, il 404, pur riprendendo in parte l'architettura di quello precedente, ricevette numerose modifiche; infatti, adottava ancora la struttura modulare con cilindri di acciaio saldato e valvole disposte secondo una V di 102°, con i tipici piccoli pattini ma un primo importante miglioramento fu introdotto come conseguenza della limitazione della cilindrata a due litri, riducendo a sei il numero dei cilindri, con beneficio per la lunghezza e la rigidità dell'albero a gomiti; l'alesaggio continuava a essere 65 mm, ma la corsa fu portata a 100 mm, per ottenere 1.991 cm³. Inoltre, per accorciare al massimo il motore (il 404 era lungo solo 688 mm, contro i 760 mm del 401 a quattro cilindri), i cilindri furono riuniti in due soli blocchi. Per evitare ogni rischio di sfarfallamento, le valvole furono dota-

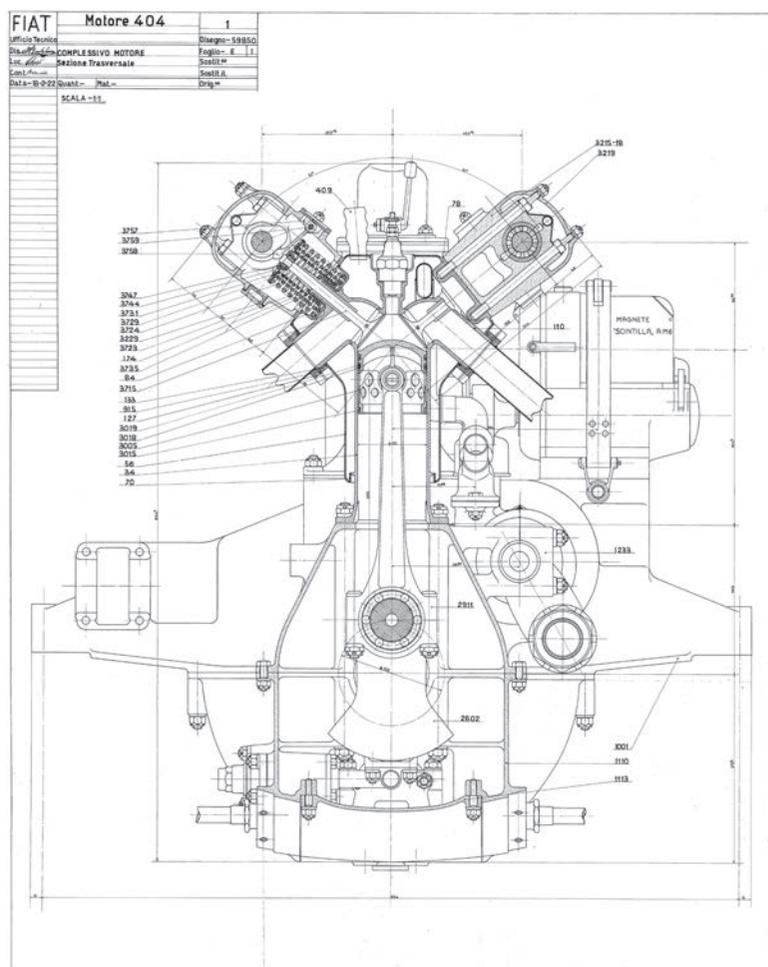
te di tre molle coassiali, un'altra conferma dell'esistenza di mezzi più semplici della distribuzione desmodromica, per aumentare la velocità di rotazione, che in questo caso raggiunse 5.000 giri/min. Un altro importante contributo per l'aumento della velocità provenne dai pistoni di alluminio, con il mantello traforato per ridurre il peso; una particolarità importante per la loro durata, era data dal fatto che, in nessuna condizione di funzionamento, essi potevano strisciare sulla canna, perché tenuti a distanza dagli anelli d'acciaio, appoggiati sul fondo delle relative cave; dopo ogni corsa, gli anelli potevano essere facilmente sostituiti, per una successiva utilizzazione del motore.

Si nota ancora, fra gli elementi di novità, un tubo, a sezione ovale, saldato all'interno della testa, sopra i condotti di scarico; esso convogliava l'acqua direttamente dal radiatore, per un efficace raffreddamento delle parti più calde e dei recessi, in prossimità dei quali gli elettrodi delle candele si affacciavano sulle camere di combustione. La lubrificazione era a carter secco; l'olio era contenuto in un serbatoio da 35 litri, che il meccanico di bordo, richiesto dal regolamento sino al 1924, poteva collegare ad una scorta di altrettanta capacità quando richiesto; il consumo d'olio considerato normale era di circa 5 litri/100 km! La potenza ottenuta fu di 95 CV ma, dopo alcuni miglioramenti, raggiunse 112 CV (56,2 CV/l), come si è detto, a 5.000

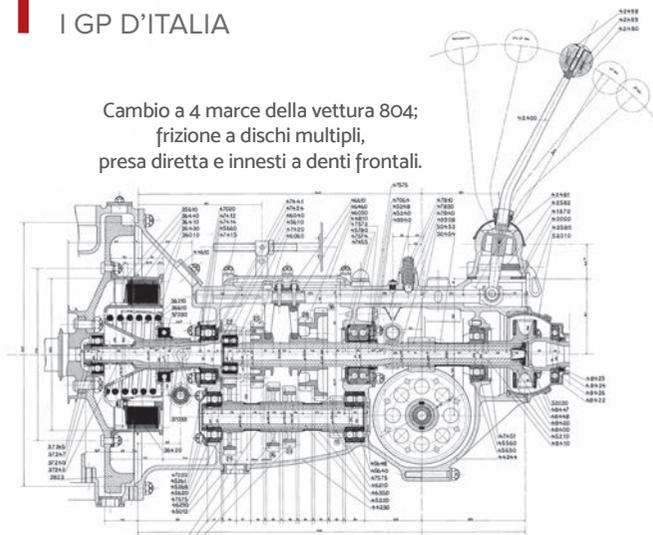


Sopra, disegno dell'804 tratto dai disegni d'archivio. Versione mai scesa in pista, con carenature aerodinamiche su tutte le sospensioni e parabrezza in rete metallica. Sotto, sezione trasversale del motore 404 a doppio asse a camme in testa.

giri/min; in queste condizioni, la velocità massima dell'auto poteva toccare 170 km/h. Non vanno sottovalutati gli interventi fatti per migliorare l'aerodinamica e per ridurre il peso complessivo dell'automobile; non esistono dati parziali, se non il valore dichiarato per il peso totale a vuoto, verificato alla pesa dei GP, di soli 660 kg; l'804 fu, in assoluto, l'automobile da corsa più leggera fino al 1939. La bella e rivoluzionaria carrozzeria a siluro, con copri-radiatore e tubo di scarico arrotondati e la parte inferiore accuratamente carenata, fu imitata da Sunbeam, Bugatti e Alfa Romeo. Le sue forme erano state affinate alla galleria del vento secondo le esperienze dell'ing. Radaelli della Sezione Aeronautica, basate sullo studio del comportamento del fuso allungato, isolato dal suolo. Il disegno qui riportato descrive la carrozzeria così come appare nei disegni di archivio della Fiat. Si notano, nella parte anteriore, la carenatura integrale alle balestre anteriori, il piccolo parabrezza in rete metallica, per conservare la trasparenza anche se spruzzato dall'olio bruciato dal motore; nella parte posteriore, sono evidenziati i longheroni perfettamente a filo per tutta la lunghezza della vettura e il ponte, che esce dalla carrozzeria attraverso due feritoie ovali, carenato, come la traversa posteriore, da profili alari. Tuttavia, probabilmente per problemi di ordine pratico, purtroppo non noti, molte di queste appendici aerodinamiche, furono rimosse sulle vetture di gara, rimanendo tuttavia intatta la carrozzeria a fuso. Come in altre vetture simili, il posto del meccanico era leggermente arretrato rispetto a quello del pilota, per ridurre la sezione maestra del veicolo e lasciare libere le braccia del pilota. Il telaio, caratterizzato da gracili pneumatici, peraltro allora nella norma (760x90 mm quelli anteriori e 765x105 mm quelli posteriori), era dotato di freni meccanici sulle quattro ruote e di cambio integrale con il motore; dalla documentazione tecnica emerge come tutte le parti del telaio, stampate o fuse, dovessero subire numerose ripassature manuali di tornio o di raschietto per ridurne gli spessori al minimo necessario. ➤



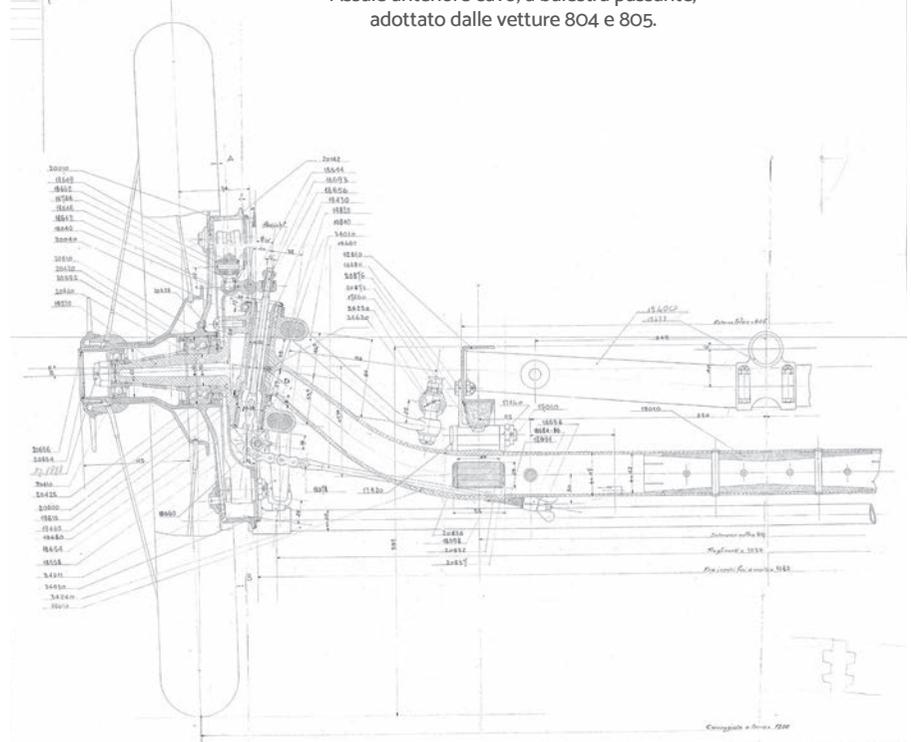
Cambio a 4 marce della vettura 804; frizione a dischi multipli, presa diretta e innesti a denti frontali.



Servofreno meccanico della vettura 804.



IAT - Vettura 805 (V. 186)



Assale anteriore cavo, a balestra passante, adottato dalle vetture 804 e 805.

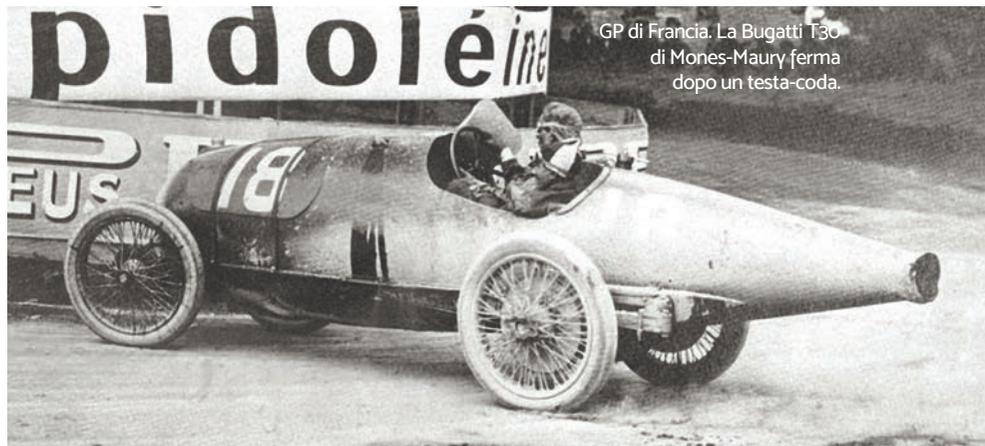
Documenta queste pratiche artigianali il disegno del cambio proposto in queste pagine; si osservi la presenza di alberi cavi, di ruote dentate con fianchi sagomati ed alleggerite con fori, dell'albero primario stampato e ricalcato, per ottenere una sezione interna di diametro variabile, esattamente commisurata alla flessione provocata dalle ruote dentate. Si nota ancora in questo disegno, la frizione a dischi multipli in olio, le quattro marce del cambio con la quarta in presa diretta e la trasmissione con un solo giunto cardanico in corrispondenza del quale si articola il ponte posteriore. La ruota dentata di grande diametro, con asse perpendicolare a quello degli alberi del cambio, è la presa di forza dell'insolito servofreno meccanico, il cui funzionamento è spiegato nell'illustrazione di queste pagine. Essa poneva in rotazione un tamburo, simile a quello dei freni; premendo il pedale di comando, si aprivano le ganasce, trasmettendo così al disco porta-ganasce una coppia proporzionale all'azione esercitata sul pedale. Tale disco, a sua volta, attivava, tramite una catena, la barra centrale di comando dei freni meccanici: questo semplice meccanismo era in grado di alleggerire lo sforzo

sul pedale, senza sottrarre potenza al motore, come avrebbe potuto fare un sistema pneumatico. Un'ultima ricercatezza meccanica è mostrata nel disegno che riporta l'assale anteriore (qui identificato come 805 ma identico a quello della 804). Sempre a scopo di alleggerimento, esso fu realizzato in due metà, per essere reso cavo internamente. I due semi-assali presentavano un foro rettangolare per il montaggio della balestra, forzata al loro interno con chavette a cuneo; in questo modo si poté risparmiare anche il peso dei bulloni e delle mensole di fissaggio, normalmente impiegate. Il debutto dell'804 avvenne il 16 luglio al GP di Francia, il più antico dei due Grand Prix in calendario per il 1922. L'altro, il GP d'Italia, si sarebbe svolto il 10 settembre, mentre i GP di Spagna, Belgio, Germania, Monaco, Ungheria e altri avrebbero progressivamente arricchito il calendario solo a partire dal 1923. Per celebrare la restituzione dell'Alsazia, il Gran Premio si svolse a Strasburgo su un circuito, mai più utilizzato, di 13,4 km, percorso per sessanta giri, per un totale di 800 km, sorto a est della città, a 5 km dalla sede della

GP di Francia. La Bugatti T30 di Frederich.



GP di Francia. La Bugatti T30 di Mones-Mauray ferma dopo un testa-coda.





GP di Francia. La Ballot di Foresti e la Bugatti T30 di de Vizcaya, con le loro buffe carrozzerie.

Bugatti. La folta concorrenza era rappresentata dalla Bugatti con quattro T30, affidate al capo squadra Frederich ai patrizi De Vizcaya, Mones-Maury e al collaudatore Marco. Queste avevano un motore a 8 cilindri monoalbero con 24 valvole, doppia accensione e due carburatori; furono allestite da Edmondo Moglia con una buffa carrozzeria a forma di sigaro, rivelatasi, tuttavia, inefficiente. Era presente la Ballot, al suo ultimo GP, con il nuovo motore bialbero di Henry, con tre auto rispettivamente affidate al veloce e pluri-vittorioso Goux, al grintoso Giulio Masetti e all'affidabile Foresti. Il celebre Henry, divenuto progettista della Sunbeam, aveva equipaggiato le auto della Casa con lo stesso motore della Ballot. La Sunbeam schierava due auto pilotate da Segrave e Guinness, i due temerari baronetti inglesi, affiancati dall'ineffabile Chassagne. Anche l'Aston Martin beneficiava del motore Henry e schierava il suo finanziatore, Conte Zborowski, insieme a Gallop.



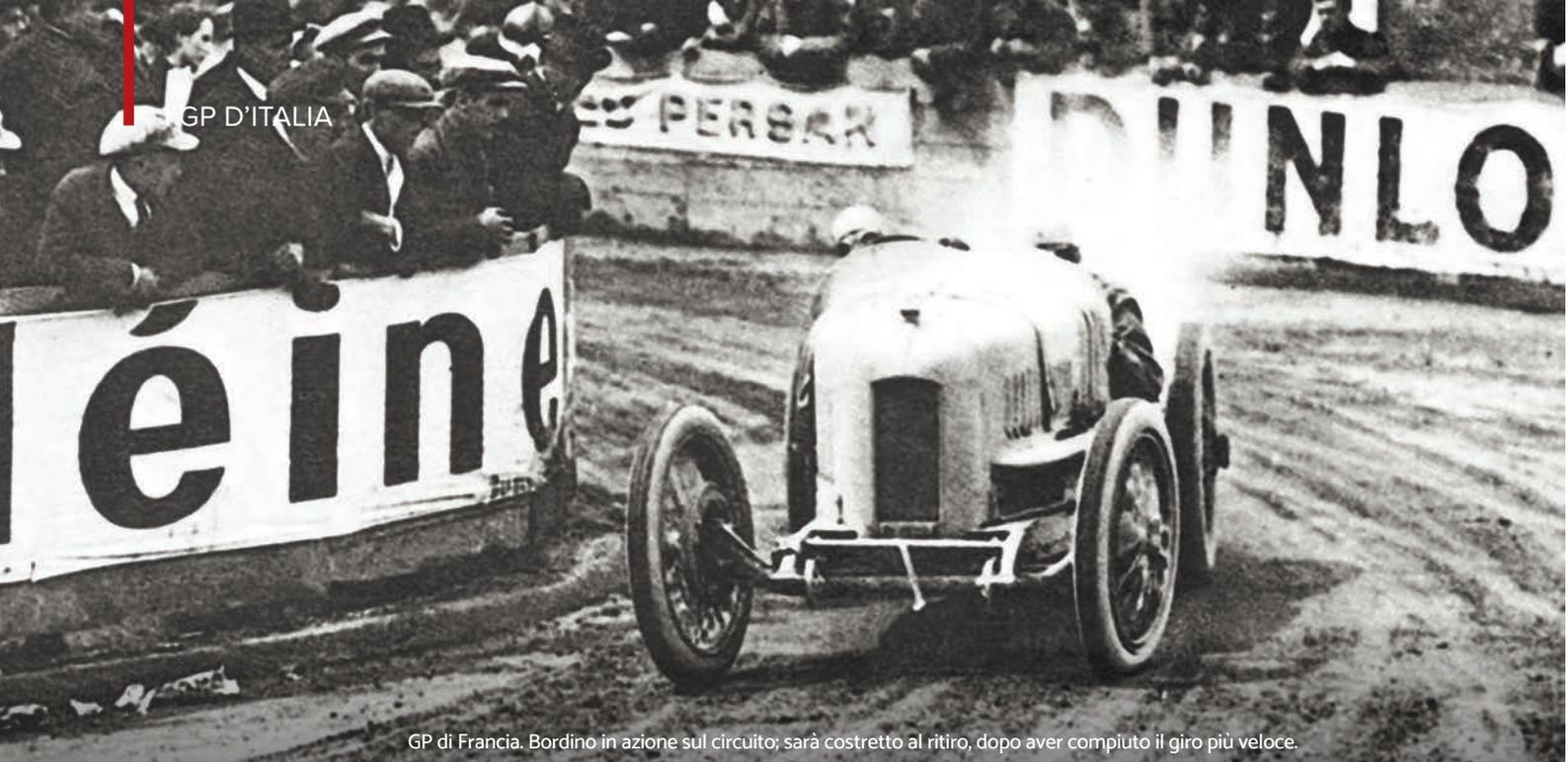
Ritratto dell'asso Pietro Bordino.

Prove del GP di Francia. Felice Nazzaro al volante dell'804.



Prove GP di Francia. Biagio Nazzaro al volante dell'804.

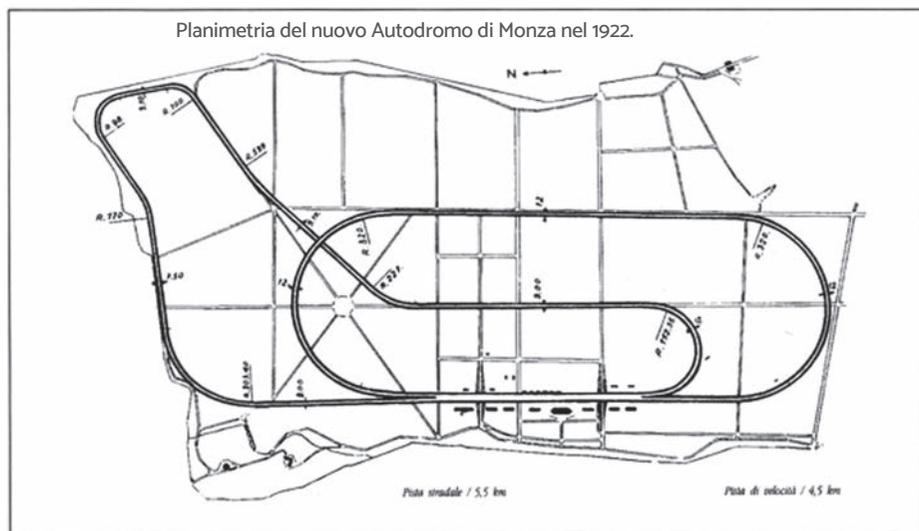




GP di Francia. Bordino in azione sul circuito; sarà costretto al ritiro, dopo aver compiuto il giro più veloce.



GP di Francia. La vittoria di Felice Nazzaro.



Infine, la Rolland-Pilain ritornava ai GP dopo dieci anni di assenza, con tre vetture a otto cilindri, condotte dai veterani Hemery e Wagner e dal collaudato Guyot.

Le tre Fiat furono affidate al velocissimo Bordino, al rientrante Nazzaro, e al promettente nipote di quest'ultimo, Biagio Nazzaro. Sin dalle prove le Fiat dimostrarono una netta superiorità sia in velocità che in tenuta di strada.

Il giorno della gara, alle 8:00, per la prima volta fu dato il via, con una partenza lanciata, simultaneamente a tutti gli equipaggi avviati dalla posizione di griglia assegnata dal ballottaggio. Dopo un'insistente pioggia notturna, la pista era molto insidiosa e il veterano Nazzaro, il cui rientro era stato voluto da Agnelli, prese la testa, seguito dalla Bugatti di Frederich, ma ben presto le tre Fiat condussero in formazione la corsa, guidate dal veloce Bordino, seguito da Nazzaro e da Nazzaro jr. A metà gara Nazzaro precedeva di 1'30" Bordino, già fermatosi per il rifornimento, seguito a 5" da Nazzaro jr, mentre cedevano le Ballot di Foresti e Goux e la Sunbeam di Segrave; le tre Fiat marciavano a meraviglia, con Bordino e Nazzaro che si alternavano in testa nel susseguirsi dei rifornimenti. Al 51° giro, Nazzaro jr fu vittima di un incidente mortale, quando la sua macchina, lanciata alla massima velocità, dopo aver perso una ruota, uscì di pista e, ormai ingovernabile, urtò un albero ribaltandosi. Il pilota decedeva

sul colpo. A due giri dalla fine, Bordino subì la stessa avaria di Biagio, ma fortunatamente senza conseguenze, data la bassa velocità al momento dell'incidente. Nazzaro passò a condurre la gara, che vinse in 6h17' alla media di 127,67 km/h, mentre a Bordino rimaneva la soddisfazione del giro più veloce in 5'43" alla media di 141,10 km/h. Dopo la gara, la vittoriosa 804 fu ispezionata e si riscontrò una crepa nella scatola del differenziale. Probabilmente si era esagerato con le raschiature di alleggerimento. Al 2° e 3° posto si classificarono, staccatissime, le Bugatti di De Vizcaya e Marco. Solo tre auto su diciotto raggiunsero il traguardo, falcidiate dalla durissima gara.

Subito dopo il vittorioso arrivo di Nazzaro, i meccanici gli andarono incontro, ma non erano allegri, e il pilota, intuito che era successo qualcosa di grave, come preso da un presentimento, chiese del nipote. Gli fu detta la verità. Più tardi, reso omaggio alla salma composta nell'ospedale di Strasburgo, Nazzaro commentò amaramente: Oggi non ha vinto nessuno! Soltanto la morte.

Dopo la gara, le tribune si svuotarono e in un angolo del box di Nazzaro giaceva dimenticata la corona d'alloro che l'aveva cinto nella gloria. Infatti, la squadra Fiat non pensava più alla vittoria che fuggiva dalla realtà come le foglie sospinte dal vento. Tuttavia, anche il dolore per l'atroce morte di Biagio, lasciò gli animi dei piloti per cedere alla loro radicata convinzione che gli incidenti capitano sem-

pre agli altri. D'altra parte una regola di questo crudele sport comanda: the show must go on.

Nell'agosto dello stesso anno, il nuovo autodromo di Monza, il primo circuito agonistico permanente in Europa dopo Brooklands, fu completato e aperto alle prove in vista del GP Vette, sul cui esito si è riferito nella puntata precedente, e del GP d'Italia, con 36 equipaggi iscritti. L'esito di queste prove mostrò una tale schiacciante superiorità della Fiat che ben 24 iscritti si ritirarono dalla competizione.

Nessuna delle grandi Case sconfitte a Strasburgo mantenne l'iscrizione, all'infuori della Bugatti che inviò a Monza, via strada, quattro T30 spogliate della ridicola carrozzeria a sigaro. Durante le prove ufficiali, funestate dall'incidente mortale di Kuhn su Austro-Daimler Sasha, dimostrarono una tale inferiorità nei confronti delle Fiat da determinare, anche in Ettore Bugatti, la decisione di dichiarare forfait, con la motivazione di disporre di rapporti troppo corti e di pneumatici poco affidabili. A questo punto gli organizzatori, preoccupati per il possibile insuccesso della gara, convinsero la Fiat a mettere a disposizione della Casa alsaziana un treno di pneumatici, che equipaggiò la macchina di De Vizcaya. Alle 9:30 del 10 settembre fu dato il via alla gara che si articolava in 80 giri del circuito di 10 km; la pista annoverava sette curve nell'anello stradale e due di alta velocità lungo l'ovale. Pioveva, ma ciò non impedì l'afflusso di un'enorme folla di oltre 200.000 spettatori. La griglia di partenza, assegnata a sorteggio, era così composta: in prima fila, la Diatto n° 9 di Meregalli, la Bugatti n° 16 di De Vizcaya e la Fiat n° 18 di Bordino; in seconda fila, la Helm n° 7 di Helm e la Fiat n° 5 di Nazzaro; in terza, la Helm n° 31 di Stahl e la Fiat n° 29 di Giaccone.

Alla partenza, fra l'urlo rabbioso dei motori e l'accordo cupo dei tuoni, Bordino scattò in testa, seguito da De Vizcaya, Nazzaro, Ernesto Maserati con la Diatto e via, via

ERRATA CORRIGE

Nel servizio "Le Fiat da Gran Premio, l'era del gigantismo motoristico", prima puntata della saga "I GP d'Italia", apparso su La Manovella di agosto scorso, a pagina 41, nell'immagine, l'automobile non è, come indicato, una 130 HP, bensì una 28/40 HP. Ci scusiamo con i lettori per la svista.



GP d'Italia. La prima fila della griglia di partenza; da sinistra, Bordino (Fiat), De Vizcaya (Bugatti), Meregalli (Diatto).

gli altri, salvo Giaccone, rimasto fermo sulla linea del traguardo con la frizione bruciata. Malgrado la strenua opposizione dell'irriducibile De Vizcaya, la corsa fu dominata dalle Fiat di Bordino e Nazzaro che tagliarono il traguardo nell'ordine. Il Diavolo Rosso, apparso in smagliante forma, aveva impiegato 5h43'13" alla media di 139,855 km/h e stabilito il giro più veloce in 4'05" alla media di 146,938 km/h. Per la prima volta, la pista fu invasa da migliaia di tifosi per seguire il trionfo del vincitore, portato a spalla dai suoi meccanici, come avviene ancora ai nostri giorni. La Fiat aveva trionfato, dimostrando una superiorità tecnica assoluta, sebbene offuscata dall'avaria che aveva causato gli incidenti di Nazzaro jr e Bordino. Il suo dominio fu ben recepito dalla più affermata stampa internazionale. Il decano dei giornalisti dell'automobile, George Faroux, scrisse su Vie Automobile: La Fiat ha fatto il vuoto intorno a sé, ma quelli che hanno disertato la lotta si sono dichiarati anticipatamente battuti.

La Fiat, come nel 1907 e la Mercedes nel 1914, aveva dominato la stagione; l'equipe dell'ing. Zerbi e la squadra corse dell'ing. Rossi avevano fatto un ottimo lavoro e il raggiungimento dell'eccellenza sembrava essere alle porte.

(continua)



GP d'Italia. Foto ricordo della vittoria di Bordino con dedica a un amico.

ROSSI DI MONTELERA SIGNORE DELL'ACQUA

L'AVVINCENTE STORIA DEL CONTE TEOFILO (THEO)
GUISCARDO ROSSI DI MONTELERA, ATLETA POLIEDRICO
E CORAGGIOSO FRA I PIÙ ABILI A CIMENTARSI CON I RACER
COSTRUITI DA BAGLIETTO, CELLI E CINTI.

di Piero Maria Gibellini



Rossi impegnato con il Montelera Celli Isotta Fraschini nel 1930.

Lconte Theo Rossi di Montelera nasce a Torino il 17 maggio 1902, figlio di Nina Pellazza e di Cesare, medico, sindaco di Chieri e deputato del Regno. Il dottor Cesare e il fratello avvocato Carlo Teofilo - sindaco di Torino, senatore del Regno e presidente del RACI (Regio Automobile Club Italiano) - dirigevano la Martini & Rossi, famosa casa vinicola di famiglia. Negli anni Trenta, dopo il padre e lo zio, muoiono anche gli altri due zii Ernesto ed Enrico che, operativi in azienda, erano subentrati nella direzione. Dal 1939 la gestione passa quindi con vari incarichi, a Theo e ai cugini Metello, figlio di Carlo, Napoleone, figlio di Ernesto e Lando, figlio di Enrico. Theo ha una sorella, Valeria, che sposa il marchese Gianfranco Litta Modignani. Laureatosi in giurisprudenza, sposa lady Moira Forbes, il cui fratello lord Arthur Forbes, Earl of Granard è presidente della St. Raphael e della Martini & Rossi Inghilterra. Dopo il divorzio da Moira, sposa Ida Rubatto da cui ha una figlia, Laura. Theo è stato un atleta poliedrico e coraggioso, medaglia d'oro al valore atletico. Negli anni Venti e Trenta, tesserato per il Club Motonau-

tico di Gardone Riviera, si cimenta con successo nella motonautica con i racer costruiti da Baglietto di Varazze e quelli dei veneziani Celli e Cinti. I suoi successi iniziano nel 1924, quando si classifica secondo al Meeting di Monaco con il racer "Baglietto XXIII", dotato di un motore Fiat Motori Marini. Ma nella squadra Baglietto erano numerosi i piloti agguerriti e, nel 1928, si rivolge al cantiere emergente dei Fratelli Celli di Venezia per avere un racer esclusivo e vittorioso, con notevoli successi fino al 1932. Al Concorso Motonautico Internazionale di Venezia, l'11 settembre 1929 Theo Rossi consegue due vittorie con il nuovo racer che chiama "Montelera": il primo con quel nome. Dotato di un motore 6 cilindri Isotta Fraschini Asso M 12 di 12 litri che sviluppa 320 CV a 2600 giri, è un bellissimo e raffinato scafo a redan con un disegno di carena e dello specchio di poppa innovativi di Mario Celli, che a Venezia chiamano Marco. Ha la guida all'estrema poppa, e la coperta è in fasciame di mogano con intercalati filetti di acero. Con questo lo stesso Celli conquista sempre a settembre anche quattro vittorie e due giri veloci alla riunione di



Una bella foto di Rossi nel 1930.

Como. *“L’innovazione costruttiva indicò al mondo una soluzione ideale, adottata in seguito dai concorrenti e imperante attualmente con successo indiscutibile”*, (Lando Zanes da *“Motonautica - La Vela e il Motore”* - dicembre 1937).

Il 24 settembre, a Bellagio sul lago di Como, Theo Rossi, unico italiano rimasto in gara contro i racer francesi, vince la Coppa del Re con il *“Montelera”*, alla media di km 105,82, togliendola alla Francia, che l’aveva vinta nei due anni precedenti. Sempre sul lago di Como, il 29 settembre vince anche il Gran premio Motonautico d’Italia e il 2 ottobre, la prova di fondo.

Il 30 ottobre Theo Rossi, con lo stesso racer, sulla base misurata da villa Olmo a villa Dozio, vicino a Como, fa suo il primato nazionale assoluto di velocità, classe 12 litri, con la media sul miglio marino di km/ora 106,165. Purtroppo dopo il sesto passaggio, a causa dell’onda di un grosso battello, scarroccia troppo sotto costa, sbattendo contro il muro di una darsena. Rossi è sbalzato dall’abitacolo, per fortuna senza traumi, ma il racer si inabissa e verrà successiva-

mente recuperato da Marco Celli per riportarlo a Venezia. Il nuovo racer ha riscosso grande ammirazione da parte del pubblico e dei protagonisti della motonautica internazionale presenti a Venezia, i famosi motonauti inglesi Henry Seagrave e Scott Payne e l’americano Gar Wood. Rossi è soddisfatto dei successi conseguiti, pertanto salda immediatamente il residuo del conto per l’assistenza ricevuta, per incentivare Celli a rimpiazzare immediatamente il racer distrutto con uno simile. Marco costruisce immediatamente nella Classe 12 litri il *“Montelera I”*, ancora con specchio di poppa lenticolare e con il motore 6 cilindri Isotta Fraschini Asso M 12 di 12 litri, recuperato dal precedente scafo assieme ad alcune parti salvate. Ma ben presto nasce un nuovo progetto completamente diverso e rivoluzionario, quello del *“Montelera II”*: ha l’abitacolo più stretto rispetto alla coperta dello scafo, che è più largo in carena, sempre con motore Isotta Fraschini. Si fa poi costruire anche un motoscafo da diporto veloce, il *“Montelera IV”*, con applicato allo specchio di poppa un fuoribordo Caille per le emergenze. ➤

Montelera Celli Isotta Fraschini del 1929 sul Lago di Como.



Desiderando poter disporre immediatamente di racers per tutte le Classi entrobordo, fa costruire dal cantiere veneziano Cinti, su progetto Celli, anche i racer "Montelera III" a poppa quadra, della Classe 12 litri, con l'Isotta Fraschini e "Montelera 12" della Classe 1,5 litri, con un motore Maserati di 1.500 cm³. Con quest'ultimo nel 1930, con Mario Celli copilota, corre nel Raid Pavia-Venezia e arriva secondo nella categoria motoscafi.

Notevole anche il maestoso racer del 1930 "Torino" Classe Unlimited, progettato e costruito per lui da Celli, con un motore Fiat M905 di 25.000 cm³ che sviluppa 900 HP. Nelle prove ufficiose della base misurata di Venezia, nei due passaggi regolamentari raggiunge 144 km/h. Nel 1930 il record mondiale U.S.A. era di circa 135 km/h. L'anno seguente, al Concorso Motonautico Internazionale di Venezia, "Torino" conquista il primato italiano assoluto e quello del circuito per i racer senza limitazione, alla velocità media di 110,700 km/h. Successivamente, con lo stesso racer, alle gare del Garda, Rossi vince la Targa del Garda nella classe Unlimited, battendo lo scafo francese "Yzmona III" di Marcel Jalla e Maurice Vasseur. Rossi tenta anche di conquistare il record mondiale di velocità Unlimited, raggiunge la velocità di 140 km/h, massima velocità del tempo, ma per la rottura del motore non può completare tutti i passaggi della prova e omologare il record.

Nel 1932 corre con il "Montelera 12" e fa suo il record della Classe 1,5 litri, con 91,55 km/ora e con lo stesso scafo, chiamato "Montelera 12 Bis", provvisto di due motori Maserati, conquista il record di

velocità anche nella Classe 3 litri, con km/h 151,91. Partecipa anche al Raid Pavia-Venezia e arriva secondo con "Montelera V", un racer Passarin con motore Fiat. Non è stato solo motonauta, ma anche atleta di sport invernali: infatti nel 1932 partecipa alle Olimpiadi di Lake Placid come pilota nelle gare di bob, medaglia di bronzo nel bob a due e quinto nel bob a quattro. Theo Rossi è stato attivo in tutta Europa e negli Stati Uniti, sia come pilota sia con il suo contributo di competenze, ed è stato collaboratore attivo dell'UIYA - Union International Yacht Association. Era anche in grado di valutare e di parlare con competenza di scelte tecniche, di passo e regresso delle eliche, di piani di coda, di linee d'immersione e altro ancora. Anche in campo organizzativo era una miniera di idee ardite e innovative, lungimiranti e al contempo concrete e realizzabili e, tra le altre, ha organizzato in Francia una gara notturna. Come l'idea di realizzare un campo di gara per i racer nelle bonifiche che il Governo sta facendo nell'Agro Pontino: una base ideale per competizioni e una base misurata per tentativi di record. Personalmente nel 1933 indirizza la richiesta al Ministero della Marina, alla Reale Federazione Motonautica e ad altri Enti preposti perché il lago di Paola, a Sabaudia, venga dotato di basi misurate. E nello stesso anno è il primo a cimentarsi in quelle acque, precedentemente causa di febbri malariche, arrivando dalla sua Torino con un carico di scafi e di attrezzi. Le sue prodezze sono riportate da tutti i giornali dell'epoca.

Nel 1933 torna da Baglietto, per avere un'attenzione privilegiata, dopo aver cessata la collaborazione con Celli, a causa della rivalità

Da sinistra, Il Torino Racer Unlimited Celli Fiat M905: motore di 25 litri di cilindrata e 900 HP. Un giovane Rossi di Montelera alle olimpiadi di Lake Placid del 1932. Torino. Da sinistra Turci, Balsamo e Rossi in occasione della vittoria di quest'ultimo del Campionato del Po, su racer Torino alla media di 91,500 km/h.





Il Ravello Baglietto Classe 6 (motore Maserati 16-cilindri di 5 litri) fotografato nel 1932.



Ravello ex Lia IV, sempre di Classe 6 a Bracciano, ottobre 1933.

A Vittorio e Bernardino Baglietto, felicissimi costruttori anche di Ravello Vittorio! Con molta cordialità.
Theo Rossi -
Record mondiale di classe 6 litri! Bracciano 4 Ottobre 1933 XI

con il principe Carlo Maurizio Ruspoli, l'altro famoso pilota cliente di Celli, che dal 1931 miete successi con i suoi "Niniette": racer che hanno l'esclusiva dei motori Bugatti e che, inoltre, beneficiano dell'esperienza fatta con la carena del "Montelera II". I nuovi racer Baglietto sono il "Montelera XIV" con motore Isotta Fraschini per la Classe 12 litri e "Montelera XV", con due motori Maserati 1,5 litri, della Classe 3 litri.

Nel 1934, assieme all'ingegnere Guido Cattaneo, mago dei motori e delle trasmissioni, conquista il record mondiale di fondo a 87,633 km/ora con l'idroscivolante "Ardea", costruito dalla fabbrica aeronautica Marchetti, con scarponi Baglietto e motore Isotta Fraschini. Con lo stesso vincerà il raid Pavia - Venezia del 1935.

Compera anche il racer "Lia III" costruito da Baglietto per il conte Becchi, che non si riteneva soddisfatto delle sue prestazioni. Con il nome "Barracuda" Rossi lo trasforma invece in un racer vincente.

A Sabaudia sul lago di Paola, il 19 dicembre 1934 con "Montelera XIV" raggiunge la velocità massima di 137 km/h. e con "Ravello" conquista il primato mondiale dei racer 6 litri con la media di 122,225 km/h, alla presenza del Capo del Governo, dal quale riceve le congratulazioni.

Il 1938 è l'anno della consacrazione internazionale, perché ottiene con "Alagi" il primo Campionato Mondiale della motonautica, Classe 12 litri, vincendo tutte le gare iscritte: Venezia, Ginevra, Detroit e Washington, dove riceve il trofeo dalle mani del presidente Roosevelt a bordo del suo motoryacht "Potomac". "Alagi" è una costruzione pro-

gettata da Vincenzo Vittorio Baglietto con una innovativa struttura reticolare in alluminio e motore Isotta Fraschini M12 12.000 cm³ 6 cilindri, messo a punto da Cattaneo. L'ultima gara trionfale di Rossi è quella di addio alle gare, nel 1939, con "Alagi" alla X Riunione Motonautica Internazionale di Venezia. Al rientro dalla guerra, legionario in Africa, decide di occuparsi, con i cugini, della Martini & Rossi, in cui ricopre alcune cariche sociali, soprattutto come ambasciatore, contribuendo non poco a farne conoscere il nome nel bel mondo internazionale.

Frequenta in amicizia, tra gli altri, personaggi come Gianni Agnelli, Tyrone Power e il celebre pittore Salvator Dalì, che è anche suo ospite durante un soggiorno a Torino.

"Theo Rossi può essere definito un campione sui generis, un campione di cui non si trova il compagno: tutto su di lui è differente dagli altri, il modo di agire, il sistema di preparazione, il modo di affrontare le gare, la scelta delle prove in cui cimentarsi. Lo ricordiamo in parecchie viglie di gare a provare il percorso come fanno gli automobilisti - Theo Rossi è anche un esperto automobilista - ad abbordare le virate di boa a velocità ridotta per saggiare le doti dello scafo e poi ripetere le prove a tutta velocità; lo ricordiamo a parlare affabilmente con i suoi meccanici e con i tecnici suggerendo delle modifiche e delle trovate del tutto eccezionali che, pur sembrando talora di poco conto, dimostravano in pratica il loro valore".

(Da La Motonautica Italiana del 1939, pag 128).

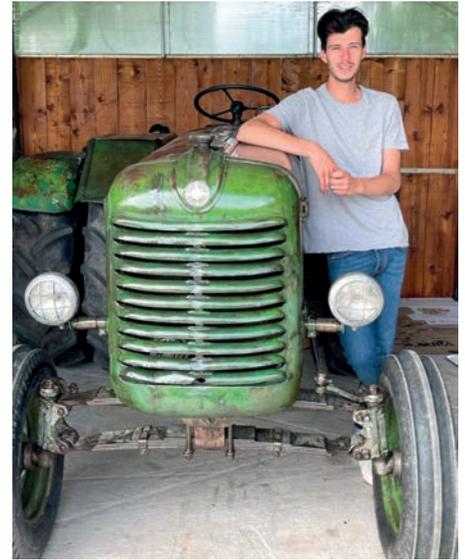
Il conte Theo Guiscardo Rossi di Montelera muore il 3 novembre 1991 a Losanna.

Ardea - SIAI Isotta Fraschini di Rossi/Cattaneo per il Raid Pavia-Venezia del 1934.

A destra, Alagi Baglietto Isotta Fraschini M12: motore 12 litri, 6 cilindri, con compressore, 500 CV a 3000 giri/min, 6,40x2,35 m, 1000 kg di peso.



I motori "universali", prima grande passione di Alessio.
A destra, sopra, Alessio con uno dei suoi Steyr, il N182A. Sotto, uno Steyr 180 in condizioni di ritrovamento, prima che Alessio si imbarcasse nel suo restauro.



FOLGORATO SULLA VIA DI RESANA

ROBERTO BARBARO, PAPÀ DI ALESSIO, CI RACCONTA LA PASSIONE DI SUO FIGLIO PER I MOTORI E POI PER I TRATTORI CHE, FIN DA TREDICENNE ACQUISTA COI SUOI RISPARMI E RISTRUTTURA. OGGI LA SUA COLLEZIONE DI MOTORI "UNIVERSALI" E TRATTORI STEYR, È ROBA DA FAR IMPALLIDIRE I COLLEZIONISTI PIÙ SCAFATI...



I lavori di restauro di uno Steyr della collezione.





La collezione di Alessio: da sinistra, Steyr 190, 80 con tanto di Targa Oro ASI, N182A e 180.

Tutto è iniziato con il regalo per il suo tredicesimo compleanno: quando gli chiesi cosa volesse, Alessio mi ha risposto che avrebbe volentieri smontato un motore a scoppio, uno qualsiasi. Da un mio conoscente ho allora trovato un Sachs monocilindrico, classico motore definito "universale", adatto cioè a molti utilizzi: in agricoltura

venivano usati per irrigare, pompare i solfati nelle vigne, muovere gli utensili o semplicemente come gruppi elettrogeni.

Partendo dal Sachs, Alessio ha poi voluto informarsi su quali altri motori potessero avere le medesime caratteristiche, e si è incuriosito dei Condor della torinese Guidetti. Trovare uno di questi è stato ben più difficile, ma ci siamo riusciti. Il primo ad arrivare è stato un A2, al quale si è affiancato un introvabile A1 (del quale poi sono arrivati altri due esemplari) e addirittura un esemplare con generatore a 24V che veniva usato nella Seconda guerra mondiale.

Il lavoro più complesso è stato il recupero, smontaggio, restauro e rimessa in funzione di una motofalciatrice BCS con motore ACME a petrolio.

Oggi, la sua vera passione sono i trattori Steyr. Il primo è stato uno Steyr 80 del 1953 (trovato in una cascina a Resana, luogo "simbolo" della meccanizzazione agricola, dove tutti gli anni in agosto si tiene la grande festa di "San Barteo", che vede anche l'esposizione di centinaia di mezzi d'epoca e che, nel 2017, ha ospitato anche ASI Tractor Show, ndr) che Alessio ha restaurato a 15 anni, per esporlo durante la festa. Questo sogno ha trovato esaudimento un paio di anni dopo ma Alessio non ha potuto ancora guidarlo poiché non aveva la patente!

Da qui è nata la collezione di Steyr che oggi è il suo orgoglio: N182A, due 190, un 86E e un 180A (poi venduto per completare il restauro degli altri). ■

STEYR 80, L'ORIGINE DI UNA PASSIONE

Come abbiamo accennato, la scintilla che ha fatto appassionare Alessio è stato il ritrovamento di uno Steyr 80, un trattore piccolo ma "gran lavoratore": a partire dal 1949 ha affiancato il più poderoso 180 bicilindrico. Col suo monocilindrico da 13 CV - fino al 1953 con avviamento a manovella - poi da 15 CV, ha egregiamente espletato i servizi basilari delle piccole aziende agricole o di quelle che non avevano bisogno di grandi mezzi. Oggi possiamo dire che è stato un obiettivo raggiunto, considerati i più di 45.000 esemplari prodotti. Ne vennero realizzate anche delle varianti: l'80A, più alto da terra e con le ruote posteriori più strette e alte, così da passare sui filari di granoturco senza rovinare nulla; l'80S, dotato di carreggiate più strette, per infilarsi fra i vigneti e i frutteti; il prototipo 80W, realizzato in poche unità, con motore raffreddato ad aria Stihl da 12 CV, adatto a particolari lavori forestali.



Oggi Alessio è uno dei più giovani della "scuderia" dell'Associazione Amici Trattore d'Epoca - AATE, Trebaseleghe (PD). Qui, al lavoro sull'amato Steyr 80.



L'80 appena restaurato.



CIAO, ITALIA!

INVECE DI ADAGIARSI SU QUALCHE SPIAGGIA DI COSTA SMERALDA O VERSILIA, CARLO E GIULIO, QUEST'ESTATE, HANNO DECISO DI ATTRAVERSARE L'ITALIA, DA BIELLA A PACHINO, IN SELLA A DUE PIAGGIO CIAO. UN'IMPRESA DAVVERO EPICA E DIVERTENTE.

L'estate è conclusa e con lei è arrivata la nostalgia delle piacevoli esperienze vissute, soprattutto da parte dei più giovani. Per esempio un viaggio, magari come quello affrontato da Carlo De Luca e Giulio Giovanazzi, i due ragazzi portacolori del Veteran Car Team Bolzano e dell'Historic Racing Club Fascia d'Oro che tra il 25 e il 31 luglio hanno partecipato a una manifestazione non competitiva da Biella a Pachino... in sella ciascuno a un Piaggio Ciao, il "cinquantino" per eccellenza.

Biella è una città piemontese mediamente conosciuta ai più, ma Pachino potrebbe risultare difficile da collocare sulla cartina geografica dell'Italia, anzi, ci entra per un pelo! È decisamente a sud, uno dei comuni più a sud della Penisola: sulla punta estrema della Sicilia, famosa per i suoi tipici piccoli, succosi pomodori.

Recuperati due vecchi Piaggio Ciao, Carlo e Giulio sono pronti a partire. Prima tappa Biella-Forte dei Marmi, in Toscana, e nessun intoppo. Seconda tappa, Roma. Le sue famigerate buche spezzano i raggi uno ad uno ma i ragazzi non si perdono certo d'animo: sono giovani e simpatici ed è proprio la loro simpatia che consente loro di incon-

trare un disponibile meccanico romano, Red Oddi, che velocemente ripristina le ruote del Ciao. Oltre ad insegnare ai giovanotti come si montano se ce ne fosse stato ancora bisogno, e donandone una manciata a mo' di souvenir.

Il giorno successivo, un bellissimo sole li attende al Golfo di Napoli. La stessa sera raggiungono Maratea, dove i raggi finiscono e sorge il problema di recuperarne altri. Solo a Scalea (ormai in Calabria) sarà un altro ingegnoso meccanico a salvarli, Sergio Giordanelli. Sostituita del tutto la ruota posteriore del Ciao di Giulio si riparte, senza intoppi si raggiunge finalmente Pachino: sono passate esattamente 129 ore e 32 minuti. Finisce qui? Non proprio, perché ora si deve tornare a casa. In sella ai Ciao i due amici raggiungono Palermo e si imbarcano per Genova per poi arrivare a Biella.

Il mitico Ciao è un ciclomotore che affascina tutti per ricordi e voglia di libertà... ma per viaggiare quasi 130 ore su quel triangolo di sella senza ammortizzatori posteriori, con le vibrazioni che ti assalgono chilometro dopo chilometro, ci vuole davvero una passione infinita. Bravi!

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





COPPA GIOVA-MI: BUONA LA PRIMA!

UN PIZZICO DI COMPETIZIONE, L'OMAGGIO AL BISCIONE, BUONA CUCINA, AMICIZIA E PERFINO LA MISURAZIONE DELLA CO2 EMESSA DURANTE LA GIORNATA, NELL'AMBITO DELL'INIZIATIVA "CARBON-NEUTRALITY" - ALLA QUALE IL CMAE TIENE MOLTO - SONO STATI GLI INGREDIENTI OTTIMAMENTE MIXATI DAL SODALIZIO MILANESE.

Si è tenuta sabato 3 luglio la prima Coppa Giova-Mi, 2^a tappa del Trofeo ASI Giovani, organizzata dal CMAE - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca, uno dei primi club costituiti in Italia.

La manifestazione aperta sia alle auto che alle moto e dedicata ai giovani appassionati under 40 ha visto presentarsi alla partenza, presso la pista di collaudo del Museo Storico Alfa Romeo di Arese "La Macchina del Tempo", 30 equipaggi provenienti da diverse regioni d'Italia. Il ventaglio di veicoli presenti si è subito dimostrato eterogeneo ed estremamente variegato, spaziando da una Moto Guzzi Super Alce del 1946 fino ad arrivare ad una Lotus Elise S1 del 1999, tutti dotati di CRS e, nel 40% dei casi, anche di certificato di Identità, a testimonianza di come i giovani siano particolarmente attenti alla qualità e all'originalità del proprio mezzo.

Durante il briefing iniziale sono state illustrate sia le prove di abilità cronometrata (sedici prove di regolarità classica, suddivise in due settori, svoltesi lungo la pista del Museo), sia le prove di abilità e precisione che hanno caratterizzato la fase centrale della manifestazione. Piacevoli intermezzi alla guida sono stati il pranzo, presso l'agriturismo Cascina Palazzo di Abbiategrasso, dove è stato possibile gustare la cucina tipica del territorio rivisitata in chiave "giovane", e la visita guidata presso i depositi della Collezione del Museo Storico Alfa Romeo che ha permesso di ammirare auto, prototipi e materiali non esposti normalmente al pubblico. L'atmosfera spensierata si è alternata sin dalla partenza a

una intensa e palpabile concentrazione che i partecipanti hanno riservato alle prove di abilità, con grande soddisfazione degli organizzatori che hanno potuto riscontrare delle ottime performance complessive da parte di tutti i partecipanti, con distacchi nei punteggi finali davvero minimi.

Nel corso della gara si sono verificate anche alcune défaillance di un paio di veicoli, ma grazie all'altruismo dei partecipanti, tutti i veicoli sono riusciti a raggiungere il traguardo sul rettilineo della pista di collaudo del Museo Alfa Romeo di Arese e prendere parte alla parata finale. I veicoli disposti in una lunga carovana hanno portato il proprio saluto e il giusto ringraziamento al marchio del Biscione, faro illuminante della storia motoristica e marchio di pregio riconosciuto in tutto il mondo dal 1910.

È stato posto inoltre il giusto accento sulla "Carbon Neutrality", fortemente voluta dal direttivo CMAE per questa manifestazione: sono state calcolate le emissioni di gas serra durante tutto l'evento (incluso la preparazione, le ricognizioni, la preparazione dei pasti e molto altro) e, sulla base di calcoli ingegneristici, è stata valutata la produzione di Co2 complessiva, che verrà bilanciata piantando un numero di alberi che entro un anno assorbiranno almeno altrettanta Co2.

L'intero evento è stato sostenuto dal CMAE senza l'utilizzo di sponsor, un segnale molto forte di quanto il club investa e creda nei giovani: anello di congiunzione fondamentale per la sopravvivenza della passione motoristica, storica, culturale, tecnica ed artistica che i veicoli d'epoca rappresentano nella loro interezza. ■



Sopra, da sinistra, il mezzo più anziano presente era questo bel Moto Guzzi Super Alce del 1946, perfettamente a suo agio sulla pista di collaudo del Museo Alfa Romeo di Arese. Anche le prove cronometrate sui pressostati si sono tenute presso la pista della sede del Museo del Biscione, fulcro dell'evento. Giovani lancisti crescono... Le youngtimer sono sempre fra le preferite dei giovani, fra i modelli più prestigiosi la Ferrari 456 GT, del quale questo era uno stupendo esemplare.

Sotto, da sinistra, i vincitori della gara di precisione su Fiat Uno Turbo. La bella locandina realizzata dall'artista Elisa Colla.

Le premiazioni, col direttivo del CMAE e il presidente della Commissione Giovani ASI Costanzo Truini.



La suggestiva partenza dal Castello degli Schiavi di Fiumefreddo di Sicilia di proprietà del Barone Platania, scenario del film "Il Padrino".

COPPA CIAK TAORMINA: EFFETTI CINEMATOGRAFICI

L'accoglienza a Mascali, curata dall'AVIS locale.



La partenza ufficiale dalla tenuta del Barone Platania.

È stato il cinema il fil rouge del primo evento Coppa Ciak organizzato dall'International Car Club di Taormina e 4ª Tappa del Trofeo ASI Giovani. Fra luoghi da sogno scenari di famose pellicole ed effetti speciali, si è svolta una giornata all'insegna dell'amicizia e della voglia di ritrovarsi.

Il Trofeo ASI Giovani Coppa Ciak Taormina svoltosi domenica 25 luglio ha visto protagonisti tanti appassionati "in erba" dei numerosi club presenti sull'Isola di Sicilia: International Car Club Taormina, Titani di Trinacria, VCC Ibleo, CT 1 Veicoli Storici, VCC Panormus, Fiat 500 Club Italia sezione Sicilia, Vegas e Gallego Historic Club. L'organizzazione capitanata da Carmelo Dallì presidente del Club e da Francesca Dallì membro del comitato di Presidenza della Commissione Giovani, per l'occasione direttore della manifestazione, è riuscita nell'intento di coinvolgere giovani amanti dei veicoli d'epoca in un entusiasmante manifestazione turistico-culturale che si è posta come obiettivo, in primis tra i tanti, quello di ripercorrere peculiari tappe della cinematografia del comprensorio taorminese, da cui il nome dell'evento. Per l'occasione erano presenti: il presidente della Commissione Giovani Costanzo Truini, la consigliera federale Agnese Di Matteo, il presidente della Commissione Nazionale Auto Ugo Amodeo e il commissario delegato Carlo Incammissa. I partecipanti sono stati accolti presso il Castello degli Schiavi di Fiumefreddo di Sicilia di proprietà del barone Platania alla presenza del sindaco Sebastiano Nucifora, location divenuta famosa in tutto il mondo perché utilizzata in diverse occasioni come set cinematografico, in particolare raggiunte la fama mondiale con Francis Ford Coppola che la scelse come scenario per "Il Padrino", per tale ragione si è inteso rievocare il noto film con la presenza di alcuni figuranti, un modo per far immedesimare i partecipanti in una delle più celebri pellicole ad ambientazione siciliana. A presentare l'evento l'inconfondibile voce e professionalità dello speaker giarrese Stefano Mongioj. La nota pasticceria Dallì ha accolto i partecipanti con una colazione nel giardino del Castello; a seguito, un interessante racconto del barone Platania ha permesso a ciascuno di apprez-

zare i connotati di un luogo che trasuda storia, soprattutto quella del barocco siciliano rurale del '700. In seguito alla presentazione delle prove di regolarità a cura della Federazione Italiana Cronometristi di Catania e alle verifiche tecniche, con l'Inno d'Italia e il volo dei palloncini tricolore si è dato ufficialmente il via alla manifestazione. Una prima gara di regolarità si è svolta nel comune di Fiumefreddo di Sicilia, una seconda nel comune di Mascali. In quest'ultima tappa i giovani hanno ricevuto accoglienza dal sindaco Luigi Messina e dall'AVIS di Mascali ed è stato offerto loro un piccolo rinfresco drive in. Giunti a Taormina le auto d'epoca sono state parcheggiate nella Terrazza Porta Catania. Il pranzo tenutosi presso l'Excelsior Palace Hotel Taormina è stato occasione di confronto e socialità, per rivedere i vecchi amici e conoscere anche chi fino a quel momento si aveva avuto modo di incontrare solo virtualmente per via della situazione pandemica. In un clima piacevole e familiare, il pomeriggio è proseguito con la visita guidata alla scoperta delle bellezze taorminesi e dei luoghi che hanno fatto e fanno da cornice al Taormina Film Festival, visto l'innato legame tra Taormina, il cinema, il mondo dell'arte e dello spettacolo. A conclusione, in uno scenario d'incanto e alla presenza del funzionario Nicolò D'Angelo si sono svolte le Premiazioni. Tutti i partecipanti sono stati premiati con dei manufatti appositamente coniziati per l'evento e realizzati da una scultrice del luogo: l'idea, nata dalla voglia di affermare l'importanza sociale del lavoro artigiano nei più variabili aspetti, è stata molto gradita e apprezzata. In testa alla classifica l'equipaggio Nicolosi-Guillen del club CT 1 Veicoli Storici su Alfa Romeo Giulietta Spider del 1959; secondo classificato l'equipaggio D'Angelo-Bobohjina del VCC Panormus su Porsche 986 Boxster del 1997, terzo classificato l'equipaggio Zingales-Lo Vano del Gallego Historic Club su Lancia Fulvia Montecarlo del 1972. La serata si è conclusa al Teatro Antico di Taormina, con la partecipazione all'evento "Nations Award" al quale hanno presenziato diversi attori e registi; presente anche il fuoriclasse brasiliano Ronaldinho che ha ricevuto il premio "Champion of Charity Award".

I manufatti in terracotta realizzati come trofei da una scultrice locale.



Il volo dei palloncini tricolore è stato un momento molto apprezzato.



La rappresentazione di alcune scene del celebre film di Francis Ford Coppola "Il Padrino".

Fra le vetture più rare partecipanti questa Lancia Marino.





Le auto della carovana di Giovani sulle Strade delle Marche a Recanati, in piazza Sabato del Villaggio.

L'UNIONE HA FATTO LA FORZA PER L'ACCOPPIATA VINCENTE

PER ORGANIZZARE IL SUO EVENTO ANNUALE, LA COMMISSIONE GIOVANI ASI HA COINVOLTO I CLUB DELLE MARCHE, CHE HANNO CONTRIBUITO ALLA REALIZZAZIONE DI UNA MANIFESTAZIONE CHE HA UNITO LA CULTURA DEL TERRITORIO CON UN EVENTO DI RISONANZA INTERNAZIONALE, IL SUMMER JAMBOREE DI SENIGALLIA.

di Luca Marconetti

Summer Jamboree, letteralmente “marmellata di ragazzi”, dalla crasi fra “jam” e “boy”, è la più grande manifestazione di cultura americana in Italia. Si tiene a Senigallia tra fine luglio e inizio agosto: musica, balli, cibo, e il simbolo del “sogno americano”, l'automobile. E i protagonisti assoluti di quel periodo roboante, stati i giovani. Quindi, quale migliore occasione, per la Commissione Giovani ASI, per organizzare la sua annuale manifestazione nazionale?

E così, la macchina organizzativa guidata da Costanzo Truini e Francesca Manzini, presidente e vicepresidentessa della Commissione, ha messo in piedi - per altro in appena un mese - un evento in grado di sposare amicizia, passione comune, un po' di sana competizione e la cultura di un territorio ricchissimo, abbinando il tutto a una novità assoluta per ASI, la partecipazione alla 21ª edizione del Summer Jamboree, con una ventina di auto fra le più significative della produzione americana tra gli anni '40 e '80, come una Buick Special 40 Cabriolet del 1937, una Ford Fairlane 500 del 1957, una Chevrolet Corvette del 1958 e una Buick Riviera del 1963 tutte Targa Oro ASI. Lo stand dell'ASI poi, ha permesso ai tanti interessati che sono passati, di ottenere le informazioni per l'iscrizione e la certificazione di eventuali mezzi.

Ma l'evento non è significato solo Summer Jamboree. Abbinato a questo, la Commissione Giovani ha organizzato una tre giorni, “Giovani Sulle Strade delle

Marche”, alla scoperta del suo territorio, da Pesaro fino a Recanati. Venerdì 6 agosto appuntamento al Museo Officine Benelli di Pesaro per visitare la Collezione Morbidelli, recentemente acquistata dall'ASI.

Sabato 7 agosto partenza di buon mattino attraverso Ancona, Camerano, Loreto, Potenza Picena e arrivo a Montelupone per la prima tranches di prove sui pressostati. Dopo, spazio alla cultura con la visita dei luoghi Leopardiani nella splendida Recanati, dove il poeta è nato e alla quale ha dedicato alcuni dei suoi più celebri componimenti: gli equipaggi si sono mossi tra la sua casa natale, la piazza Sabato del Villaggio, il colle dell'Infinito dal quale si scorge il Monte Tabor “mirato” nella sua più famosa poesia e palazzo Antici, casa natale di sua madre, la rigidissima e anaffettiva marchesa Adelaide. Il tour è stato scandito da famose citazioni e anche dall'inaspettata interpretazione de L'Infinito della nostra bravissima vicepresidentessa Francesca. Dopo il pranzo in agriturismo, dove qualcuno si è difeso dalla calura con un bagno in piscina, ritorno ad Ancona per prepararsi al Summer Jamboree. Poi, uomini in bretelle e brillantina, ragazze con gonne o vestiti a pois e il fazzoletto fra i capelli, la carovana ha raggiunto Senigallia, dove, dopo aver parcheggiato le auto nell'area riservata presso la Darsena, il “tuffo” nella cultura yankee. Ad aspettarci, allo stand dell'ASI, il presidente Alberto Scuro, il consigliere federale Leonardo Greco e il patron del Jamboree

Angelo Di Liberto. La serata, dopo l'entusiasmante parata delle vetture americane presenti, è proseguita con la classica cena americana - hamburger e patatine - e la gioiosa festa.

Domenica 8 agosto, gran finale a Osimo, dove l'impegno del locale Club ASI Fagioli e dell'amministrazione, ha permesso agli equipaggi, oltre a disputare l'ultimo giro di prove cronometrate, di visitare i sotterranei della cittadina rinascimentale.

Al termine del pranzo, si sono tenute le premiazioni: sul gradino più alto del podio i fratelli Alessandrelli, Nicola e Martina, su MG TD del 1952; secondo classificato, Stefano Beccerica su Lancia Fulvia Coupé del 1967. Terzo l'equipaggio Paglicci Reatelli/Battaghini, su Autobianchi A112 Abarth del 1974. Come è stato possibile organizzare tutto questo in così poco tempo? Senza perdersi d'animo e contattando tutti coloro, giovani e meno giovani, i quali potessero in qualche modo contribuire alla riuscita della manifestazione. E allora ecco l'impegno di Laura Ricci de La Manovella del Fermano, che si è occupata di condividere con tutti i club della regione l'iniziativa; Stefano Beccerica del CAEM Scarfiotti di Recanati, che ha organizzato il tour di sabato sulle orme di Giacomo Leopardi e ha "prestato" il piazzale dell'azienda di famiglia per le prove cronometrate; Sandro Freddo, presidente del Club Fagioli di Osimo, città che la domenica ha dato una calorosissima accoglienza agli equipaggi; Fausto Tronelli, presidente della Scuderia Marche ma soprattutto appassionato e conoscitore di auto americane, che ha allertato amici e conoscenti che hanno concesso con piacere i loro mezzi per l'esposizione. Insomma, un altro successo targato ASI ma ottenuto grazie a un perfetto concerto di più attori.



La Buick Riviera del 1963, la Ford Fairlane 500 del 1957 e la Buick Special 40 Cabriolet del 1937 allo stand ASI di piazza Garibaldi a Senigallia.



Una AC Cobra replica.



In piazza Comune a Osimo.



Una Cadillac 62-Series e una Buick Dynaflo degli anni '50.



I vincitori durante le prove a Montelupone, Nicola e Martina Alessandrelli, su MG TD del 1952.



Il gruppo dei partecipanti col presidente ASI Alberto Scuro.



I sidecar in uscita dall'Arsenale.



PALIO A TRE RUOTE

A LA SPEZIA I SIDECAR RIEVOCANO I FASTI DEL CIRCUITO MOTOCICLISTICO DEGLI ANNI '20 DEL SECOLO SCORSO. AMPIO SPAZIO ALLA CULTURA CON IL MUSEO TECNICO NAVALE E QUELLO DELLA FONDAZIONE FS.

di Paolo Conti



Claudio Trippetti e signora su BMW R12 del 1939.



Gaspare Piobbico con la sua signora a bordo della Lambretta "150 d" del 1956 abbinata al sidecar "Durapid".



Foto di rito in posa all'interno dell'Arsenale.



Sidecar al Palio del Golfo: la manifestazione rievocativa del Circuito motociclistico di La Spezia ha aperto il Circuito Tricolore in ambito motociclistico.

Dopo la sospensione nel 2020, anche sull'edizione di quest'anno (dal 30 luglio al 1 agosto) gli effetti della pandemia si sono fatti sentire in maniera piuttosto pesante, seppur in maniera più sensibile sulla "Festa del Mare" che si concretizza nelle sfide remiere tra gli equipaggi delle tredici borgate che s'affacciano sul Golfo di La Spezia, e la relativa festa popolare legata a queste.

Ai partecipanti alla rievocazione, organizzata dal CAMS, Circolo Auto Moto Storiche, si può dire che sono mancati solo gli autentici bagni di folla delle serate del venerdì e del sabato. Fino al 2019 i sidecar erano diventati parte integrante della sfilata folcloristica delle borgate del venerdì sera, e la rievocazione del sabato sera, dopo la spettacolare "Cena delle borgate" con mille e più persone sedute nella lunga tavolata di corso Cavour, rappresentava un autentico motivo di richiamo per cittadini e turisti, con l'opportunità dell'emozione di un giro come passeggeri offerta ai più piccoli. Ma la decisione della Prefetta Maria Luisa Inversini di vietare la sfilata e le cene, per evitare pericolosi assembramenti, è stata di svolgerlo a "porte chiuse" davanti a soli 1.000 spettatori invece delle decine di migliaia degli anni precedenti.

Prima di conoscere come si è svolta la rievocazione è doveroso andare a vedere i sidecar dei 15 partecipanti. Quattro le BMW: la R12 del 1939 di Claudio Trippetti, le due R51/3 del 1952 di Michele Zavatto e del 1953 di Vincenzo Lioce e la R67 del 1951 di Bartolomeo Maina, che assieme alla figlia Carla ha affrontato anche il trasferimento da e per Torino. Anche Luigi Mazzaccherini in coppia con Paola hanno deciso di affrontare andata e ritorno da Pisa a bordo della Nimbus del 1939 impiegata nella rievocazione. Tre le Moto Guzzi: le due Sport 14 di Mario Macchiella e di Simone Casari e la V 500 del 1937 di Marzio Ghidoni con passeggero il figlio Alessio, che con i suoi 7 anni è il partecipante più giovane.

Al riguardo di Casari è doveroso segnalare che è il nipote di Napoleone Bianchini, un grande amico del Palio rimasto vittima del Covid. In onore e in memoria del nonno ha partecipato con il sidecar che lui usava in questa manifestazione con la nonna Adriana come passeggero, a ricordo di una vita trascorsa assieme e condivisa anche nella passione verso il motorismo storico.

Sono tre i modelli francesi, la Terrot 350 HLS del 1934 di Fabrizio Gallini, la René Gillet 1000 del 1938 di Giansilvio Perissinotto con a bordo la moglie Rita e la figlia Marzia, e l'inconsueto Peugeot 125 Triporteur di Francesco Quattrocchi, un triciclo da trasporto praticamente sconosciuto da noi, ma che ha avuto un discreto successo commerciale in Francia con oltre 28.000

esemplari costruiti dal 1945 al 1959. In tema di veicoli utilitari, anche se di ben altra eleganza, c'è la Lambretta "150 d" del 1956 di Gaspare Piobbico abbinata al sidecar "Durapid", che ha la peculiarità del carrozino formato assemblando tre blocchi in lega leggera. Molto elegante anche il coetaneo NSU Spezialmax 300 con side Steib in tonalità bicolor.

A chiudere la rassegna due modelli inglesi: troviamo la BSA E30/14, sigla che identifica la bicilindrica a valvole laterali di 770 cm³ del 1930 con 18 CV di potenza massima e cambio a 3 rapporti, di Mauro Pasotti e la moto più datata, la Premier 3 1/2 - 4 HP Lusso del 1914 di Enrico Passeri, una 500 monocilindrica con cambio a 3 velocità e debrayage costruito dalla stessa Azienda di Coventry, equipaggiata ancora con il carrozino in vimini, che ospita la moglie Maria Grazia.

Per gli equipaggi il Palio si apre con il trasferimento al Porto Mirabello, dove i sidecar vengono lasciati in esposizione vegliati dalla "nave più bella del mondo", l'Amerigo Vespucci, e la visita al Museo Tecnico Navale, il maggiore di questo genere in Italia e tra i più antichi al mondo, erede della tradizione marittima e navale Sabauda.

Sabato, la mattina e la prima parte del pomeriggio sono totalmente turistico-vacanzieri, con i sidecar che restano in garage e gli equipaggi che in battello raggiungono Portovenere, mentre a La Spezia i sidecar tornano protagonisti con la rievocazione del Circuito. Per evitare i più che comprensibili assembramenti di spettatori e di curiosi attirati dai sidecar e dagli equipaggi in abbigliamento consono con l'età dei mezzi, la prova a cronometro si svolge all'interno dell'Arsenale. Il percorso viene preparato dai soci del club presieduto da Lorenzo D'Allesio con l'ausilio del personale della Marina. È un rapporto ormai "storico" quello tra il CAMS e la Marina Militare, che ha nel Capitano di Vascello Andrea Tagliavini, anche consigliere del club spezzino, il suo punto di congiunzione. Dopo un giro di prova inizia la "sfida" vera e propria, anche se per molti questo è solo un giro in sidecar in un ambiente esclusivo, e non certo una gara.

Quando tutti gli equipaggi hanno completato la prova, arriva uno dei momenti più attesi, l'escursione turistica sulla via Litoranea per le 5 Terre, con l'attraversamento del centro di La Spezia al rientro.

Per conoscere il risultato della prova a cronometro bisogna aspettare il terzo giorno, quando gli equipaggi a bordo dei loro sidecar raggiungono la sede del CAMS, che è nello stesso complesso del Museo "Fondazione FS", esposto dal responsabile l'ingegner Francesco Leonardi.

Al netto dei cronometri, vince l'equipaggio Mazzaccherini/Battistini su Nimbus davanti a Quattrocchi, solo sul triciclo Peugeot e a Ghidoni/Ghidoni su Moto Guzzi 500 V.

Da sinistra, l'equipaggio vincitore, Mazzaccherini/Battistini su Nimbus. La René Gillet 1000 del 1938 di Giansilvio Perissinotto. Al Museo Ferroviario Fondazione FS di La Spezia.





La partenza da Tolentino.

CHIEN TI E POTENZA SOPRA LE RIGHE

PARTECIPAZIONE RECORD PER LA 25^a RIEVOCAZIONE ORGANIZZATA DAL CAEM.
INTENSO L'ASPETTO CULTURALE, CURATO ANCHE DALLA COMMISSIONE CULTURA ASI,
E IL LEGAME CON IL TERRITORIO.

di Paolo Conti

“I Motociclisti, vera nobiltà della strada, ultimi cavalieri erranti che nel loro viaggiare sono presenza travolgente della scena, diventando parte integrante dell'ambiente e non semplici spettatori. I motociclisti: strana meravigliosa gente!!!” Con queste parole Roberto Carlorosi, presidente del CAEM, Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano Ludovico Scarfiotti, ha dato il benvenuto e salutato i partecipanti alla rievocazione sul Circuito del Chienti e Potenza, seconda prova del Circuito Tricolore in ambito motociclistico. Le parole del presidente, che come ha più volte ricordato “non è un motociclista” sono riportate sullo speciale opuscolo della 25^a edizione del raduno per moto d'epoca costruite entro il 1960, che ha nella città di Tolentino (MC) il suo fulcro. Una pubblicazione speciale visto che assieme a un breve cenno sulla

storia del Circuito del Chienti e Potenza e sulla sua rievocazione, al saluto del presidente dell'ASI Albero Scuro e di Carlorosi, riporta anche le fotografie di tutti i partecipanti accompagnata dalla scheda tecnica della moto con cui si sono iscritti. Elenco rimasto incompleto, almeno per quanto riguarda le immagini, ma non certo per negligenza del CAEM. Dal massimo di 50 partecipanti previsto dal regolamento, numero imposto anche dai problemi logistici per le restrizioni causate dal Covid 19, per non scontentare troppi appassionati di ogni parte d'Italia, la lista dei partenti è stata ampliata sino a 74, riuscendo, comunque, a mantenere unito tutto il gruppo nei momenti culturali e in quelli conviviali. Prima di continuare con il raduno vero e proprio, è indispensabile un breve cenno alla manifestazione da cui prende origine. La prima



Moto Guzzi Condor e Gilera Sanremo.



Norton TT e Moto Guzzi 2V.



Il presidente Scuro, su Moto Guzzi Norge.

edizione del Circuito, gara d'apertura del campionato italiano, prese il via il 23 marzo del 1924 con un percorso di quasi 37 km da ripetere per 8 volte sulla strada che da Tolentino raggiunge San Severino Marche, poi Serra Petrona e fa ritorno a Tolentino, snodandosi lungo le valli del Chienti e del Potenza, due dei principali corsi d'acqua marchigiani. Il Circuito, come raccontò la rivista "AutoMotoCiclo" nella cronaca della gara - "... non comporta che brevissimi tratti piani rettilinei, atti a lanciare le macchine in pieno, e vi abbondano invece le curve e i bruschi e i ripidi dislivelli, tanto che fu dai corridori paragonato, né più né meno, al Circuito delle Prealpi Varesine e a quello del Lario". Il paragone con queste due competizioni, tenendo conto che il Lario si era guadagnato l'appellativo di "TT italiano" per via della durezza del suo percorso, aiutano a comprendere le difficoltà da superare anche al Chienti e Potenza e, visto che è cambiato lo strato superficiale della strada ma non la sua altimetria, l'impegno di guida è lo stesso anche per i partecipanti alla rievocazione.

Il Circuito si disputò ancora nel 1925 e 1926, poi il silenzio sino all'11 settembre 1988, quando i motori tornarono a farsi sentire con la prima edizione della rievocazione. Da allora, in un continuo crescendo che ha portato all'assegnazione della "Pedivella d'Oro" e all'iscrizione tra le manifestazioni del Circuito Tricolore, ovvero quelle che hanno come obiettivo la conoscenza, la promozione e la valorizzazione del territorio attraverso il

motorismo dinamico, siamo al traguardo della 25^a edizione. Il programma della due giorni - 28 e 29 agosto - è vario e articolato, privilegiando l'aspetto culturale, il sabato e quello più propriamente turistico legato al territorio, la domenica. È una scelta ormai tradizionale, ma si potrebbe dire fatta apposta, visto che proprio nel primo giorno del raduno sulla zona ci sono maltempo e pioggia, anche se siamo alla fine del mese di agosto ancora in piena estate. Di comune accordo tra organizzatori e partecipanti viene annullata l'escursione turistica, con la maggior parte delle moto che restano al riparo dei furgoni o nel garage degli alberghi. Questo non modifica il resto del programma e non impedisce a chi si presenta ugualmente in moto di usarla per il breve spostamento allo stabilimento di produzione della Poltrona Frau per la visita guidata al Museo. Il percorso museale ripercorre le varie tappe dell'Azienda fondata a Torino da Renzo Frau nel 1912 e trasferita a Tolentino nei primi anni Sessanta del secolo scorso. Assieme alle opere più significative realizzate in collaborazione con i maggiori design a livello mondiale, trova spazio anche il lavoro svolto in ambito automobilistico, settore dove Poltrona Frau si dedica a partire dal 1986, quando realizza gli interni per la Lancia Thema 8.32 Ferrari per poi continuare con molti dei Marchi più esclusivi dell'Automotive. Una collaborazione che all'interno del Museo trova ampio risalto nell'esposizione della Ferrari California con gli interni in pelle lavorati dall'Azienda marchigiana. ➤



Il gruppo dei toscani era uno dei più nutriti.

Dopo aver conosciuto una delle realtà produttive di maggior importanza per il territorio, e non solo, il gruppo torna in centro a Tolentino al teatro Politeama, dove continua il momento culturale, che è dedicato al centenario della Moto Guzzi con la conferenza “Quando l’Aquila era ancora nel guscio” del presidente della Commissione Cultura ASI Luca Manneschi. Prima c’è l’incontro con le autorità locali e con il presidente dell’ASI Alberto Scuro. Con “Quando l’Aquila era ancora nel guscio” Manneschi affronta un tema diverso e parzialmente inedito, almeno per il grande pubblico: la storia che precede la fondazione (il 15 marzo 1921) della Moto Guzzi attraverso quella dei tre amici che furono all’origine dell’iniziativa: Carlo Guzzi, Giorgio Parodi e Giovanni Ravelli. Dal loro “ritratto” visto nel contesto della situazione sociale e politica che si viene a creare nell’Italia dell’immediato primo dopoguerra, il presidente della Commissione cultura ha illustrato le vicende che portarono nel 1920 alla realizzazione del prototipo

“GP” 500, e poi alla fondazione dell’Azienda l’anno successivo. Sempre in occasione dell’incontro culturale il club organizzatore ha consegnato un riconoscimento alle coppie Claudio Trippetti-Patrizia Baldoni e Dante Petrucci-Luciana Veddovi per l’assiduità della loro partecipazione alla manifestazione. Il secondo giorno inizia con la concentrazione dei partecipanti nella centralissima piazza della Libertà a Tolentino, con le moto dei 74 partecipanti schierate davanti alla famosa Torre dell’Orologio, come viene chiamato il campanile della chiesa di San Francesco. Su quello che è il simbolo della città, c’è un orologio collegato a quattro quadranti che indicano le fasi lunari, l’orologio italico, l’orologio astronomico e l’indicatore dei giorni del mese e della settimana. Sotto i quadranti c’è la meridiana solare. Prima del via è interessante ricordare un dato statistico, che riguarda le percentuali di provenienza dei partecipanti. Il 57% è in rappresentanza dei 9 club ASI delle Marche, il 16%

Da sinistra, la premiazione di Trippetti-Petrucci per l’assiduità di presenza alla manifestazione. Moto Piana 350. In attesa della prova a San Severino Marche.





In sella verso Serrapetrona.

rappresenta i club toscani, il 15% quelli della Lombardia e l'8% quelli piemontesi, a ulteriore dimostrazione dell'interesse legato alla rievocazione.

Dalla piazza di Tolentino, dove sono ancora visibili i segni del devastante terremoto dell'ottobre 2016 sul Palazzo Sangallo, sede del Museo dell'Umore, e sul Palazzo Comunale, i partecipanti scaglionati in piccoli gruppi hanno preso il via in direzione San Severino Marche. L'aspetto agonistico del Circuito viene rievocato attraverso alcune prove di regolarità allestite lungo il percorso. Si inizia in piazza del Popolo a San Severino, e anche qui sono purtroppo ancora evidenti i segni del terremoto, con il tratto cronometrato segnato dai birilli e un folto pubblico che segue i passaggi. Si prosegue poi per Serrapetrona dove, ad attendere i partecipanti, assieme alla sindaca Silvia Pinzi, non ci sono solo i cronometri, ma anche due famosi prodotti tipici di quella che è la "degustazione iconica", il panino con la porchetta con un bicchiere

di Vernaccia D.O.C.G. È un momento di grande condivisione che contribuisce a promuovere e valorizzare il territorio.

Per prepararsi alla fase conviviale, che assieme alle premiazioni mette fine alla rievocazione, in programma c'è ancora un giro, ma questa volta senza soste e senza prove. Si arriva così a Belforte del Chienti a qualche km da Tolentino per l'atto finale. Il responso del cronometro assegna la miglior prestazione assoluta alla coppia Gabriele Teodori-Federica Cognini sul sidecar Moto Guzzi Sport 15 del 1939, vincitori anche tra le moto non certificate, mentre nelle altre categorie i migliori sono Alessio Ridi con la Triumph tra le moto fino al 1935, tra quelle costruite tra il 1936 e il 1950 Alberto Fontanella-Maria Grazia Politi con il sidecar Bianchi Freccia Azzurra del 1938, mentre tra quelle del periodo successivo Paolo Fontana con la Motobi Spring Lasting del 1954. Nella classifica femminile il successo è andato alla torinese Marilena Allara con la Moto Guzzi S del 1934. ■

Da sinistra, a San Severino sono ancora evidenti i segni del terremoto del 2016. Foto di gruppo con la sindaca di Serrapetrona. I vincitori assoluti Teodori/Cognini.





ONORI ALLA NOVITÀ

IN FRIULI VENEZIA GIULIA, LA NUOVA FORMULA CONCEPITA DAL NEONATO CONSIGLIO DIRETTIVO, È PERFETTAMENTE RIUSCITA.
di Massimo Lunari

Dal 3 al 5 settembre si è svolto nei pressi di Udine l'ASIMilishow 2021 con CRCS Onlus (federato in ASI da marzo 2021) club ospitante ed organizzatore dell'evento. La manifestazione è iniziata la mattina del venerdì con l'accREDITAMENTO degli equipaggi, tra i partecipanti il presidente della Commissione Veicoli Militari Aurelio Sanmartino e alcuni consiglieri del Comitato di Presidenza (presenti più di 70 mezzi e più di 150 iscritti) provenienti da molte regioni d'Italia ed è poi ufficialmente partita nel pomeriggio con il tragitto dalla caserma Patussi di Tricesimo, sede operativa del club, a Cividale del Friuli at-

traversando la zona dei Colli Orientali del Friuli, famosa per gli ottimi vini, per proseguire poi per l'aperitivo serale al Castello di Udine ospitati dal Comune, terminando con la cena presso l'ex fortezza militare Medio Tagliamento di Moruzzo dove la truppa è stata accolta dal rancio "tipicamente friulano" in cui risaltava il regale prosciutto di San Daniele. Alla cena si sono uniti i consiglieri federali Maurizio Speciali, Francesco Battista e Arcangelo Conserva, concludendo la prima giornata della manifestazione entusiasticamente. Sabato mattina partenza per Malborghetto Valbruna con sosta tecnica nel-



In carovana attraverso le bellezze del Friuli.



Raggruppamento della truppa.



Un autoblindo GM Fox con tanto di Targa Oro ASI.



Fra i momenti più particolari di domenica, il carosello dei carri armati all'interno della Caserma.

la cittadina di Venzone, eletta Borgo più bello d'Italia 2017, attraversando la zona dell'Alto Friuli: Tarcento, Artegna, Gemona del Friuli, Resia, Chiusaforte e Pontebba per giungere poi a destinazione per la visita delle opere militari ex guerra fredda "Opera 3" e "Opera 4", e del parco tematico della Prima guerra mondiale, raggiunto dopo un breve ma gradito percorso sterrato; i gruppi poi si sono riuniti per il rancio alpino presso l'ex area polveriera in Val Saisera dove ad aspettarli c'era il Presidente ASI Alberto Scuro che ha sottolineato come il nuovo cambio di marcia fosse perfettamente rappresentato

dallo spirito collaborativo dei cinque club "militari" impegnati per la riuscita della manifestazione permettendo così quello che a suo avviso è stato l'Asimilishow più partecipato e ben riuscito negli anni. A conclusione dell'intervento del Presidente ASI, il Presidente del club CRCS Onlus, Alessandro Mindotti, ha ringraziato tutti i presenti per l'adesione, i complimenti ricevuti, la perfetta organizzazione e i magnifici luoghi visitati. terminate le premiazioni con le targhe commemorative dell'evento, gli equipaggi hanno ripreso le visite te-



matiche per poi raggrupparsi e rientrare nell'ex caserma Patussi. La domenica mattina la manifestazione ha aperto le porte della caserma al pubblico permettendo a tutti i visitatori, che a fine della giornata hanno di molto superato le duemila persone, di ammirare nella loro bellezza tutti i mezzi che hanno partecipato al raduno compresi carri armati e autoblindo (tre L3, due M15/42, un 75/18 "bassotto", un autoblindo inglese GM Fox, un autoblindo M8 Greyhound USA, un autoblindo AB43 italiana, un Bren Carrier inglese, un Wesel USA, un Half Truck USA, un AMX francese degli anni '70, due scout car M3A1 USA) che hanno riprodotto un fantastico carosello all'interno del piazzale e esaltato le loro caratteristiche nel percorso sterrato allestito in un'area all'interno della caserma, permettendo alle persone presenti di percepire le vibrazioni del terreno causate dai cingoli e sentirne il rumore caratteristico, ormai udibile solo nei film.

Oltre all'esposizione esterna dove mezzi leggeri, camion, moto e sidecar hanno mostrato la loro bellezza, vi era anche l'esposizione all'interno del museo con un bellissimo diorama rappresentante una postazione Flak tedesca, motori di Sherman e un'esposizione di parti di aerei precipitati durante la guerra e recuperati nelle campagne friulane.

La giornata trascorsa tra esibizioni dinamiche dei carri e statiche degli altri mezzi ha permesso a tutti di ammirare e comprendere quello che è il vero spirito che l'Asimilishow: far conoscere il patrimonio tecnico e culturale del motorismo storico ex-militare attraverso la passione di persone che con amore si prendono cura di vecchi mezzi che altrimenti sarebbero destinati all'oblio, tra la gioia dei numerosissimi bambini presenti, i sorrisi dei loro genitori e la nostalgia di tempi passati dei loro nonni. Tutto questo grazie allo sforzo dei partecipanti all'evento che, sopraggiunti da varie parti della nostra penisola, hanno reso possibile l'esposizione di molti mezzi; il club ospitante, CRCS Onlus, per settimane si è preparato alla realizzazione nei minimi dettagli della manifestazione, mentre il gruppo giovani dello stesso si è occupato della manutenzione meccanica dei mezzi prima e durante l'evento. Tutto è iniziato come una festa tra amici ed è terminato con lo stesso intento ma con molti più amici. Grazie Friuli ed arivederci all'Asimilishow 2022!



I cittadini di Bassano del Grappa ammirano le auto degli anni Venti esposte in piazza Libertà.

CIRCOLO VENETO AUTOMOTO D'EPOCA 60 ANNI DI GRANDE SPETTACOLO

IL C.V.A.E. HA FESTEGGIATO A BASSANO DEL GRAPPA LA SUA FONDAZIONE,
CHE LO COLLOCA TRA I PRIMISSIMI CLUB DI AUTO STORICHE IN ITALIA.

di Roberto Valentini

Club sono l'essenza dell'Automotoclub Storico Italiano e rappresentano sul territorio la cultura e la passione per il motorismo storico. Se poi sono ben inseriti nel tessuto sociale della loro zona geografica svolgono una funzione culturale riconosciuta e apprezzata. È il caso del Circolo Veneto Automoto d'Epoca che, sabato 31 luglio e domenica 1° agosto, ha festeggiato a Bassano del Grappa i suoi primi 60 anni, con una kermesse che ha coinvolto tutto il centro storico della città con esposizioni tematiche e con uno spettacolo nella centralissima piazza Libertà nella serata del sabato, aperto al pubblico con le necessarie misure anti-Covid. Un grande impegno da parte del Club, ripagato dalle dimostrazioni di interesse e di affetto dei cittadini,

che hanno ammirato i circa 100 modelli sapientemente abbinati e suddivisi negli angoli e nelle piazze più suggestivi. Ammirando il celebre Ponte di Bassano, si potevano osservare da vicino i modelli più datati, tra i quali spiccava la Isotta Fraschini Fenc 10/14 HP del 1909, un modello rarissimo in condizioni d'uso. Si passava poi in altre piazze e vie del centro con altrettante tematiche ed epoche. Interessante la parte dedicata ai carrozzieri degli anni Trenta e Quaranta con interessanti interpretazioni degli stilisti più famosi sui telai Alfa Romeo 6C e Fiat 1500 6C. Molto ammirate le auto degli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta, grazie alla presenza di molte sportive insieme a modelli più diffusi, ma di grande importanza sociale o

I festeggiamenti sono culminati con il brindisi insieme ai campioni. Da sinistra: Gigi Battistolli, Miki Biasion, il presidente del CVAE Stefano Chiminelli e Tonino Tognana. Nella kermesse "Le auto e i film" non poteva mancare l'Alfa Romeo Giulia della Polizia.



tecnica. Tra queste anche le Alfa Romeo Giulia e Giulietta della Polizia. Non potevano inoltre mancare le auto da competizione e le motociclette, per completare un museo molto ben allestito e didattico, grazie a una precisa cartellonistica che ha raccontato sinteticamente la storia di oltre un secolo di motorismo, con particolare riferimento al Veneto. La città si è così trasformata in un museo diffuso, ben ambientato nel contesto del centro storico. Non solo, nella serata di sabato il Club presieduto da Stefano Chiminelli, ha preparato uno spettacolo coinvolgente non solo per gli appassionati, ma anche per un pubblico più vasto. Il tema è stato quello delle auto protagoniste nei film. Le automobili sono state abbinate ai rispettivi film in una sfilata sul palco allestito in piazza Libertà. Il gran finale a sorpresa ha portato sul palco tre campioni di rally, specialità molto seguita e apprezzata da queste parti, grazie soprattutto al due volte campione del mondo Miki Biasion. Il pilota bassanese, che ha abitato a lungo proprio in piazza Libertà, si è presentato al volante di una Opel Kadett GT/E Gruppo 1, auto con la quale ha mosso i suoi primi passi nella specialità. Insieme a lui Tonino Tognana, campione italiano 1982 con la Ferrari 308 GTB (anche lui in quest'occasione sull'auto dei suoi esordi, la Opel Ascona) e "Lucky" Gigi Battistolli, nel doppio ruolo di pilota e di presidente dell'Automobile Club Vicenza. Una festa che ha chiuso la serata a ritmo veloce, visto l'avvicinarsi di un improvviso e violento temporale, che ha comunque consentito di brindare ai 60 anni del Club.

La domenica sono intervenuti i presidenti dei Club del Triveneto e, nell'occasione, c'è stato un momento di convivialità nella sede storica della distilleria Nardini.

IN VIAGGIO DA 60 ANNI

Il 22 febbraio 1961 alcuni coraggiosi pionieri fondarono il Circolo Veneto Automoto d'Epoca, intitolato sempre a persone illustri del motorismo veneto e per ultimo a "Giannino Marzotto". Da allora il C.V.A.E. si è imposto all'attenzione del panorama internazionale del motorismo d'epoca per la passione, il pregio delle auto storiche e dei soci, per la sua forte spinta innovativa, unita a un'alta professionalità e capacità di organizzazione, doti che hanno portato il Club a percorrere per primo strade mai tentate nel mondo del collezionismo, coinvolgendo appassionati da tutto il mondo. Mostre-scambio, prove di resistenza, mostre tematiche, grandi raduni specifici, club di marca, passerelle di eleganza, Raid Internazionali, conferenze, un museo, rievocazioni storiche di gare di regolarità. Forte di oltre 1900 soci, il C.V.A.E. ha sempre espresso persone appassionate dei propri mezzi per il valore culturale, storico e tecnico che rappresentano, sapendo dare un significativo contributo e servizio alla crescita del movimento e alla

sua immagine, sicuro e preciso punto di riferimento a livello nazionale ed internazionale.

UN CLUB, UN MUSEO

Non tutti i Club possono vantare un museo. Fondato nel 1991 da alcuni tra i più rappresentativi soci del Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca ha realizzato il sogno di raccogliere i loro gioielli a quattro ruote in una struttura che fosse qualcosa di più di una statica autorimessa, che si potesse distinguere dalle altre, viva e in grado di comunicare emozioni. La singolarità di questo museo è accresciuta dall'edificio in cui è collocato, una struttura architettonica, disposta su due piani, che presenta soluzioni originali per forma e spazi interni.

Il polo museale è provvisto di un fornito archivio, al cui interno se ne trova uno unico, in via di ampliamento, definito "Archivio Veneto", che raccoglie numerose informazioni in merito a pionieri, progettisti, aziende, piloti, manifestazioni svoltesi nella regione veneta dal 1880 circa e che vanta consultazioni illustri, che includono riviste specializzate, giornalisti e Case automobilistiche. Grazie a questo archivio è stata realizzata da Nino Balestra e Carlo Alberto Gabellieri (con l'aiuto di Roberto Cristiano Baggio, Stefano Chiminelli, Mario Donnini e Francesco Panarotto) l'"Enciclopedia del motorismo, mobilità e ingegno veneto".

Usufruendo dei Fondi europei, il museo ha inoltre organizzato una serie di Corsi per restauratori di auto d'epoca e vanta, sin dalla sua fondazione, una proficua collaborazione con l'Università di Padova. ■



Suggestiva l'esposizione delle auto più anziane con lo sfondo del Ponte di Bassano.

Esposizione tra gli scorci scenografici del centro: una Mercedes 170 Cabrio del 1939 accanto a un'Alfa Romeo 6C 2500 cabriolet Pinin Farina del 1945.

Altri due esempi della scuola dei carrozzieri italiani. Le interpretazioni Touring Superleggera di un'Alfa Romeo 6C 1750 e di una Fiat 1500 6C.

Anche le auto da competizione hanno avuto il loro stand espositivo.





È la prima volta che una manifestazione di auto d'epoca "invade" pacificamente uno dei più bei salotti d'Italia, piazza Del Popolo ad Ascoli Piceno: Le luci soffuse, l'inconfondibile grigio rosato del travertino usato per costruire i suoi palazzi e lastricare il suo pavimento e le auto del Circuito del Piceno, sono state uno spettacolo incredibile.

LA NOTTE DELLE SORPRESE

LA X EDIZIONE DELLA RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DEL PICENO, OLTRE AL CONSUETO MIX DI AMICIZIA, PANORAMI INCANTEVOLI, COMPETIZIONE E CULTURA, HA SERBATO TANTE SORPRESE AGLI EQUIPAGGI, SOPRATTUTTO UNA...

di Luca Marconetti

Giovannino Clementi, che del club che oggi organizza questa bella manifestazione attraverso le valli più meridionali delle Marche è stato fondatore, sarebbe stato orgoglioso delle 10 edizioni della Rievocazione Storica del Circuito del Piceno, messe in piedi dall'immarcescibile staff di La Manovella del Fermano, guidato da Giovanni Ricci (presidente) e Bruno Stella (vicepresidente) e coordinato da Laura Ricci (responsabile della segreteria) che, tra l'altro, negli anni, ha saputo tirare a sé tanti giovani della zona e non solo (è anche referente per le Marche della Commissione Giovani ASI).

Sarebbe stato orgoglioso, non solo perché il suo animo gentile e intraprendente continua a vivere negli sguardi e nei modi delle sue figlie Francesca e Maria Laura ma perché "Il Circuito" - rievocazione di una gara di velocità corsa

tra il 1948 e il 1960 da piloti molto famosi - è diventato un classico del calendario ASI (inserita come "manifestazione turistica con prove") per il centro Italia, un evento dove l'amicizia, il rispetto del territorio e della sua storia millenaria, la voglia di farlo conoscere e il sapiente mix di guida, competizione e cultura, sono gli ingredienti fondamentali. Ma c'è ancora qualcosa di più: chi viene una volta, al "circuito", poi non vuole più mancare, nemmeno quest'anno che il consueto appuntamento di inizio aprile è stato prorogato addirittura a fine luglio (24 e 25), per i motivi che tutti ormai conosciamo alla nausea.

Il caldo asfissiante infatti, non ha fermato gli equipaggi che, dopo il ritrovo del venerdì con - per le signore - la visita a una delle eccellenze calzaturiere da sempre cuore produttivo della zona, l'azienda Vittorio Virgili o - per i signori - un

Da sinistra, La Singer Le Mans del 1934 (l'auto più anziana presente) di Torti/Cappellini durante le prove nel borgo di Petritoli. I vincitori Pepe/Rinaldelli su Autobianchi A112 del 1970. La mitica "Micia", soprannome che il suo pilota Fabrizio Lorenzoni e il suo navigatore Giovanni Monti (terzi classificati) hanno dato alla Fiat Stanguellini Sport Corsa del 1949, qui raffigurata durante le prove nella pineta di Colle San Marco.



bel bagno nel mare di fronte all'Hotel Royal di Lido di Fermo, che ha ospitato i concorrenti per la notte, sabato 24 luglio, tutti in marcia di buon mattino, partendo dal viale centrale di una delle stazioni balneari della Riviera delle Palme, Porto San Giorgio, alla volta dell'entroterra. Attraversando i borghi e i paesaggi rurali che si dipanano fra le valli d'Ete, d'Aso e del Tronto, famose per i vitigni Pecorino e Passerina, per l'olio e il suo frutto, che viene anche lavorato per creare quel gioiello gastronomico che sono le olive all'ascolana, per le piante da frutto e per gli allevamenti di bovini, ci si rende conto della loro diversità da un periodo all'altro dell'anno: abituati al verde intenso e ai colori vivi della primavera appena sbocciata di aprile, quest'anno sono invece brillati gli occhi, davanti al giallo intenso dei campi arati e soprattutto dalla meraviglia delle immense distese di girasoli. E per trovare un po' di ombra - anche per le "vecchiette" che ci accompagnano - ci hanno pensato le piazze medievali di scrigni come Salvano, Ete Caldarette, Petritoli - con le prove cronometrate - Carassai, Trivio di Ripatransone, Offida - con la visita ai monumenti della città e il pranzo - Castel di Lama, Brecciarolo e arrivo a quella che è per tradizione la tappa intermedia del "Circuito", Ascoli Piceno, che quest'anno - salvo sorprese successive che racconteremo tra poco - ha ospitato gli equipaggi in piazza Roma.

Dopo un po' di riposo, appuntamento alle 18.00 per raggiungere le temperature più miti di Colle San Marco, "la montagna degli ascolani", per le belle prove cronometrate tra le ville della pineta famosa per i suoi pic-nic all'aperto e la cena. Al rientro, le auto avrebbero dovuto ritrovare le collocazioni del pomeriggio, in piazza Roma ma, a seguito di un "misunderstanding" con la Polizia Locale, la piazza è stata presa d'assalto dalla movida e quindi il parcheggio

divenuto impossibile. Ma il comandante dei Vigili ha prontamente risolto la situazione, trasformando un potenziale problema in una occasione incredibilmente piacevole e romantica: passando per via Trivio e via Archivio le nostre bellissime auto hanno fatto il loro ingresso trionfale in piazza Del Popolo, uno dei salotti d'Italia, considerata fra le più belle piazze del nostro paese. Così, per la prima volta per questo genere di manifestazioni, il pavimento in travertino lucido - la stessa pietra con la quale è costruita tutta la città - è stato solcato da tante ruote d'epoca, sotto gli occhi stupiti e divertiti degli avventori del celeberrimo Caffè Meletti e fra i selfie di turisti e curiosi, tenuti a bada dal servizio di sicurezza che è rimasto a vegliare le auto tutta la notte. Un colpo d'occhio straordinario che non poteva far altro che diventare l'immagine di apertura di questo servizio.

La domenica ripartenza direzione mare, non prima delle prove cronometrate seguite dalla sosta a Ripatransone (dove, tra gli altri monumenti, gli equipaggi hanno potuto visitare "la via più stretta d'Italia") e a Fermo, accolti in piazza del Popolo dal sindaco Paolo Calcinaro. Gran finale all'Hotel Royal di Lido di Fermo, dove, alla presenza dei consiglieri federali Maurizio Speziali e Leonardo Greco, si sono tenute le premiazioni: il Trofeo Giovannino Clementi è andato all'equipaggio Pepe/Rinaldelli su Autobianchi A112 del 1970, seguito da Bastardini/Corti su MG TA del 1938 e Lorenzoni/Monti su Fiat Stanguellini Sport Corsa "Micia" del 1948.

All'evento è stata sempre presente, attenta e disponibile per ogni criticità, la delegata Cristiana Speziali, mentre l'arrivo delle auto ad Ascoli è stato salutato dal presidente di ASI Alberto Scuro.



La sempre bellissima e austera Peugeot 203 berlina del 1951 del presidente della Scuderia Marche Fausto Tronelli, navigato dalla Sua Signora, Carla Ruggeri.



La MG TA del 1938 dei secondi classificati Bastardini/Corti.



L'ingresso in piazza del Popolo ad Ascoli prevede il transito davanti a una delle istituzioni della città, il mitico Caffè Meletti, uno dei più antichi di Italia. Davanti al suo dehor, palcoscenico del film "Alfredo Alfredo" con Dustin Hoffman e Stefania Sandrelli, transita l'Alfa Romeo 2000 Spider Veloce del 1972 (lo stesso anno di uscita del capolavoro di Pietro Germi) di Varzi/Polchi.



La Ford T Torpedo Runabout del 1911 di Enzo Meriggio sfilava davanti all'imponente Santuario della Natività di Maria di Vicoforte-San Michele. In sosta la Fiat 16/20 HP del 1909 dell'organizzatore Mario Garbolino.

UNA FAVOLOSA MISS FRA LE 53 VETTURE DEL WEEKEND DELLE VECCHIE SIGNORE

L'ITALA MODELLO 35-45 DEL 1907 CHE CON SCIPIONE BORGHESE, LUIGI BARZINI JUNIOR E IL MECCANICO ETTORE GUIZZARDI VINSERO DOMINANDO IL PRIMO RAID PECHINO-PARIGI NEL 1907

di Mario Da Costa

La tredicesima edizione del weekend con le "Vecchie Signore", dopo la sosta forzata causa covid dello scorso anno, ha avuto un richiamo di grande impatto mediatico grazie all'idea suggerita dal direttore de La Manovella Roberto Valentini all'organizzatore Mario Garbolino: chiedere al Museo dell'Automobile di Torino di partecipare all'evento con l'Itala che aveva vinto il primo Raid Pechino-Parigi nel 1907 con Scipione Borghese principe di Sulmona (1871-1927), Luigi Barzini jr e il meccanico Ettore Guizzardi. La proposta è stata accettata dalla direttrice del museo Mariella Mengozzi e la mitica Itala guidata dal curatore del museo Davide Lorenzone, per la prima volta ha partecipato a una manifestazione ASI facendosi ammirare

da tutto il folto pubblico accorso fra Vicoforte e Mondovì insieme a tutte le 53 vetture ante anni '40 che hanno preso parte all'evento.

Se l'Itala è stata la reginetta della manifestazione, è giusto ricordare che è stata contornata da un autentico parterre de roi con 9 vetture ante 1910, 7 ante 1920, 8 ante 1930 e 13 ante 1940. Questo grazie alla regia di Mario Garbolino (presidente dell'associazione Vecchie Signore e di Mondovì Motori) che quest'anno ha spostato la base operativa da Ceva al Santuario di Vicoforte alloggiando gli equipaggi all'hotel Casa Regina, affiancato al tempio che vanta la cupola ellittica più grande del mondo. La manifestazione si è avvalsa della collaborazione del Club



Nell'ariosa piazza di Vicoforte Santuario, finalmente col sole, le Buick Absent 10 del 1910 di Ghirardi Romero/Genero e la D44 Six Roadster del 1916.



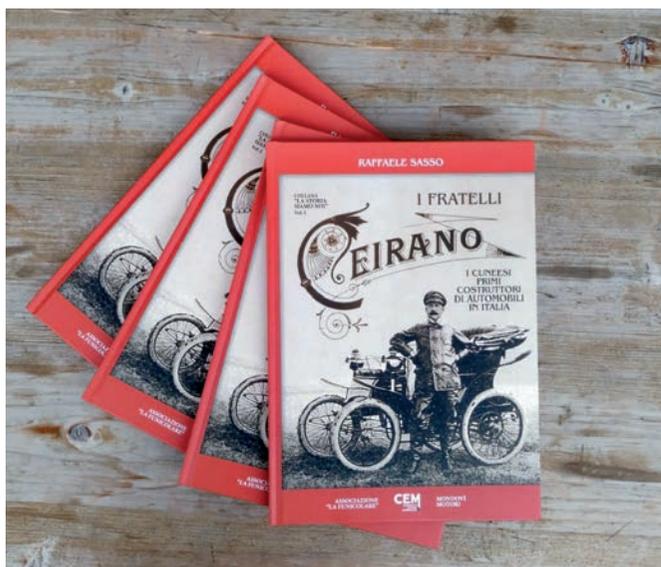
Lo spettacolo delle mongolfiere in piazza a Vicoforte.

“Ruote d’epoca Riviera dei Fiori”, presidente Augusto Zerbone in testa. La piazza antistante il Santuario di Vicoforte è stata la location ideale per esporre questi fantastici modelli dall’arrivo dei partecipanti venerdì 30 luglio sino alla mattina del sabato quando la carovana si è spostata nel comune di Briaglia per fare sosta per un aperitivo nella particolare piazza con ben tre chiese confinanti l’una con l’altra. Nel pomeriggio le auto sono state esposte nel centro storico di Mondovì e in serata sfilata e presentazioni degli equipaggi in abiti dell’epoca e delle vetture nel piazzale di Mondovì alta. La domenica esposizione dei mezzi in piazza Ellero di Mondovì in occasione della mostra scambio e dei mezzi pesanti d’epoca.

Tra le vetture presenti, tutte in ottimo stato di conservazione, è giusto menzionare la Peugeot Bebé del 1905 proveniente da Cecina (LI), una Otav S francese anch’essa del 1905 proveniente dalla valle Susa, una De Dion Bouton Type BO Open Tourer del 1909. Fra i sempre presenti a tutte le edizioni anche questa volta Pino Vallero con la Fiat Tipo 0 del 1914 proveniente da Rivarolo Canavese.

FRATELLI CEIRANO ARTEFICI DELL’ITALA

La presenza al raduno delle “Vecchie Signore”, dell’Itala dominatrice della prima Pechino-Parigi ha propiziato l’uscita di un libro (edizioni CEM) di Raffaele Sasso sui Fratelli Ceirano che da Cuneo si erano trasferiti a Torino per dare vita a una industria di auto. In occasione del raduno il venerdì pomeriggio il Comune di Vicoforte ha posto una targa “Largo Fratelli Ceirano” nel centro della cittadina. Domenica 12 settembre anche il Comune di Givoletto ha intitolato una piazza a Giovanni Ceirano fondatore dell’omonima casa di automobili nata a Torino nel 1903 dove era già stato già dedicato un monumento in pietra. In occasione del taglio del nastro tre modelli nati dalla casa dei fratelli Ceirano una Fata Aurea, una Ceirano ed una Scat sono stati esposti da un grande appassionato della storia Ceirano, Antonio Pavanel.



Bagno di folla per la Itala.



La manifestazione era dedicata a sole auto costruite prima del 1940.



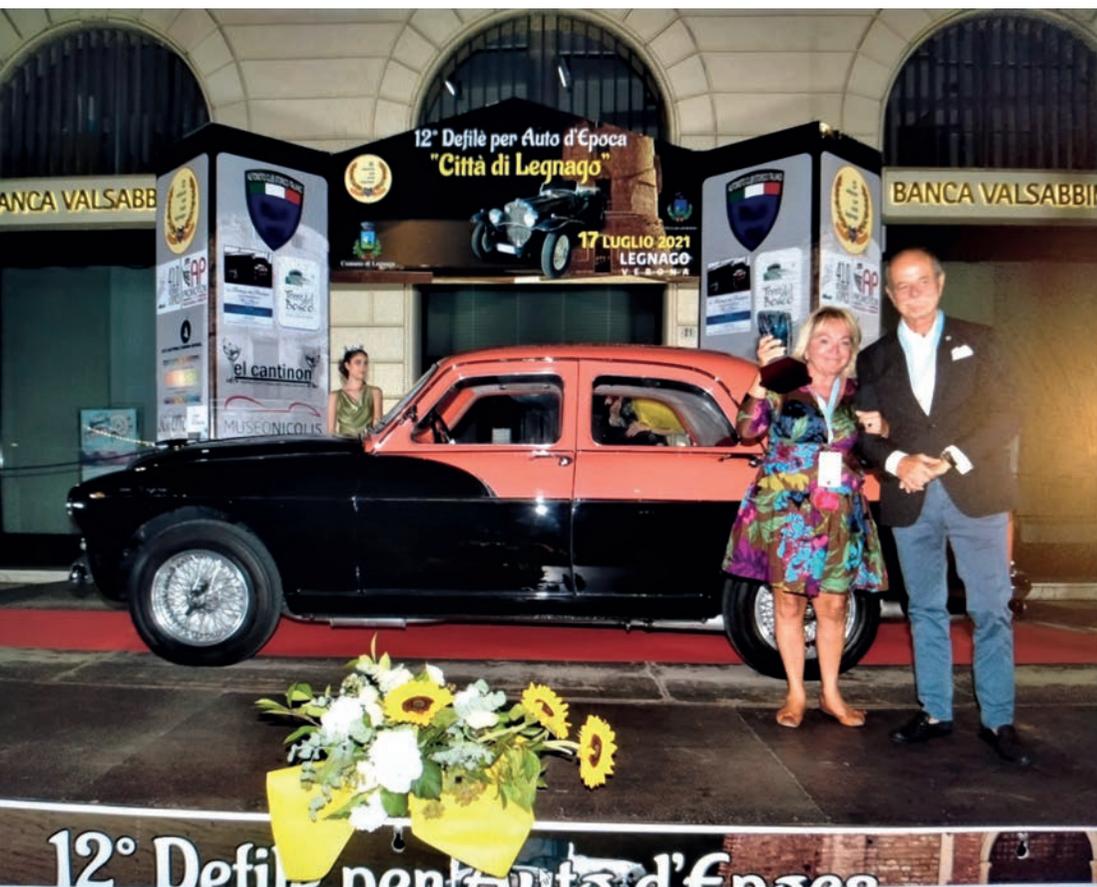
L'Amilcar M4 Course del 1934 dei francesi Lachat/Laurence durante la sfilata notturna a Mondovì Alta.

L'ITALA DELLA PECHINO-PARIGI

L'Itala 35-45 HP appositamente attrezzata per l'avventura su indicazioni dello stesso principe Scipione Borghese, era azionata da un motore di oltre 7,4 litri di cilindrata con cambio a 4 marce. Aveva un telaio del peso di circa 1200 kg a vuoto, per un passo lungo 3290 mm. Il motore in ghisa a 4 cilindri, erogava 45 CV. A seconda della carrozzeria, la velocità massima andava dai 70 a 95 km/h. Freno nelle sole ruote posteriori e fari al carburatore.



L'ospite d'eccezione, la Itala 35-45 partecipante alla Pechino-Parigi del 1907 col Principe Scipione Borghese, ora di proprietà del Museo dell'Automobile di Torino, condotta da Davide Lorenzone - curatore della collezione del Museo - con Arianna Sciretti.



La presentazione della Best of Show, l'Alfa Romeo 1900S bicolore.
A destra, BSA Scout 1935.



AL DÉFILÉ VINCE L'ALFA 1900S

È UNA RARA VERSIONE BICOLORE LA "BEST OF SHOW" DI LEGNAGO 2021.



Fiat 1800B 1967.

Sabato 17 luglio il centro storico di Legnago è diventato per una notte un museo dinamico con splendide auto d'epoca del Novecento. Merito del Veteran Car Club Legnago che ha organizzato un Defilé d'Eleganza al quale hanno aderito collezionisti italiani e stranieri, godendo sia della bella serata di mezza estate con auto tirate a lucido, e al tempo stesso valorizzando gli aspetti culturali delle località attraversate durante la manifestazione. Lo spettacolo è iniziato alle 16 in piazza della Libertà dove tutte le vetture sono state le protagoniste di una mostra e divise in quattro categorie di concorso: vintage, classic, post-classic e instant-classic (young-timer), molto gradite agli appassionati più giovani. I giudici hanno effettuato una minuziosa valutazione e redatto la classifica che ha riconosciuto a una bella Alfa 1900 S bicolore proveniente dal Canton Ticino il Best of Show. Premiate anche la BSA Scout Series 1935 a trazione anteriore, una Giulietta Spider 1961 e una Jaguar XJ6 del 1989. Tutte le vetture partecipanti sono sfilate su una passerella realizzata in piazza Garibaldi, dove sono state presentate dai vertici del Club legnaghese e dalla brava conduttrice Irene Moretti, dopo aver attraversato il centro storico. Il pubblico ha seguito con attenzione il Défilé e intorno alle 22 le luci non si sono accese solo sulle fuoriserie, ma anche sulle modelle dell'Alta Sartoria Fashion School di Verona (che collabora con Christian Dior) e che hanno sfilato con abiti della stessa età delle auto in concorso e piacevole sottofondo di musiche d'epoca.

Insieme a Roberto Vivan, presidente del Veteran Car Club Legnago, è intervenuto anche il sindaco Graziano Lorenzetti che ha sottolineato l'importanza delle auto storiche come richiamo turistico e testimonianza culturale. Domenica le auto hanno raggiunto il Castello di Bevilacqua, un antico maniero le cui origini risalgono al 1336 quando Guglielmo I Bevilacqua ne ordinò la costruzione per difendersi dalle potenti signorie degli Estensi e dei Carraresi.

d.c.



La Ansaldo 4S sul circuito di Kart Is Arenadas.

SEMPRE PIÙ GENTLEMEN!

IL MERAVIGLIOSO EVENTO CHE SI TIENE IN SARDEGNA È GIUNTO ORMAI ALLA SUA QUATTORDICESIMA EDIZIONE, CONFERMANDOSI ANCORA UNA VOLTA UN PUNTO DI RIFERIMENTO PER GLI APPASSIONATI DI AUTO STORICHE E NON SOLO.
di Andrea Meloni

L'avevano promesso e l'hanno fatto: i Gentlemen sardi hanno stupito ancora! Con molta audacia nonostante la pandemia e dopo lo stop forzato del 2020, hanno organizzato nella loro splendida isola, il primo evento dell'anno a calendario ASI. In Sardegna si sa la bellezza dei luoghi ti dà una mano e gli amici della Associazione Auto moto d'epoca Sardegna, giocano in casa e conoscono molto bene il territorio e le sue genti. L'evento si è svolto a numero chiuso con 50 equipaggi provenienti anche dalla Germania. La Coppa Gentlemen Sardi è una rievocazione storica della prima corsa automobilistica svolta in Sardegna nel lontano 25 maggio 1922 che oggi è un evento di regolarità a calendario ASI. Si è iniziato con le verifiche tecniche il venerdì nella splendida cornice naturale della baia di san Gemiliano in Arbatax, presso il resort "il Saraceno". Le auto più anziane l'Ansaldo 4f del 1927 e la Vale special del 1933.

L'indomani mattina, dalla centralissima via Monsignor Virgilio in Tortoli, secondo la punzonatura in ordine all'anzianità del veicolo, è partita la Ansaldo 4F del 1927 e a seguire le altre vetture, dando inizio alla battaglia dei cronometristi nel circuito del kartodromo "Is Arenadas" (le melagrane) nel territorio del Comune di Girasole, sotto il controllo attento del Commissario Nazionale ASI, Claudio Camilli. Abbandonato il Kartodromo la carovana dei Gentlemen è ripartita in di-

rezione di Baunei, dove i panorami mozzafiato dalle scogliere a picco sul mare la fanno da padrone, per poi successivamente direzionare verso l'interno dell'isola, nelle montagne di Jerzu, terra DOC dei vigneti del celeberrimo Cannonau. A fine pranzo, secondo la tabella di marcia, la comitiva è partita per raggiungere la costa orientale. La cena di gala con serata danzante ha consolidato l'ormai gruppo unico di amici partecipanti alla XIV Coppa Gentlemen Sardi, che l'indomani mattina ha ripreso il cammino verso il Sarrabus con direzione Tertenia (ndr città dei Tirseni o Tirreni, cioè "città dei costruttori dei nuraghi") per giungere nel piccolo Comune di Ilbono, per visitare l'area archeologica di Sceri. Qui uno speciale incontro con la Associazione di volontariato "Ogliastra informa", dove i ragazzi diversamente abili hanno manifestato un entusiasmo indescrivibile davanti ai veicoli storici regalando momenti di grande umanità. La carovana è quindi ripartita per Villaputzu (dalla lingua Sarda "Paese del Pozzo") per le ultime prove di abilità in riva al mare nel porticciolo turistico di Porto Corallo. Vincitori della Coppa Gentlemen 2021 sono stati, Alessandro Virdis e Silvia Giordo su Porsche 356 Speedster del 1956. Particolare menzione per l'equipaggio "rosa" composto da Sara Caglieri e Giulia Cannas su Fulvia Coupé del 1970 che, alla prima esperienza insieme, si sono aggiudicate la vittoria della categoria giovani. ■



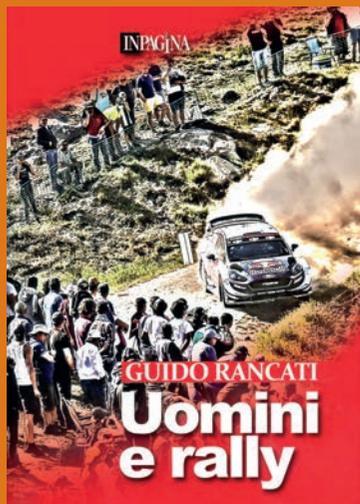
La Balilla 4 marce e la Porsche 356 Speedster nel villaggio nuragico Sceri.



I ragazzi dell'associazione Ogliastra Informa con il direttivo dell'AAE Sardegna e il sindaco Ilbono.

DIETRO LE QUINTE DEI RALLY

Guido Rancati ha più di 50 anni di storia dei rally da raccontare. Ha seguito per le testate più famose molte edizioni del Campionato Mondiale e la sua passione lo ha portato a presenziare anche a eventi meno blasonati, ma autentici in giro per il mondo. Per conoscere i retroscena dei personaggi che hanno popolato e animano ancora oggi questo mondo si possono leggere le numerose novelle nelle quali emergono retroscena divertenti, vissuti direttamente dall'autore.

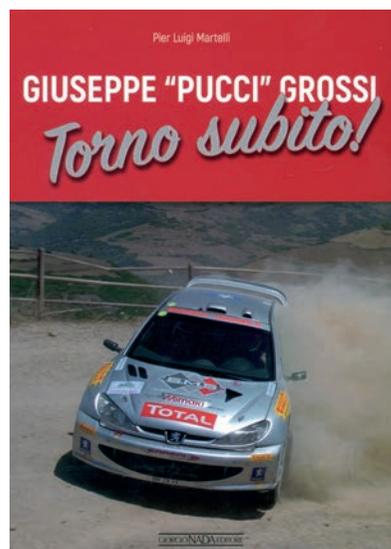


Che racconta anche la professione del cronista sui campi di gara, con le amicizie che nel tempo ha instaurato con i piloti. Uno sguardo inedito su un mondo che ha infiammato i cuori di tantissimi appassionati ma non si è mai più ripalesato con quella irruenza e potenza degli anni in cui l'autore ha lavorato e che oggi racconta ai suoi lettori.

"Uomini e Rally" di Guido Rancati, InPagina Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 136 pagine

IN MEMORIA DI "PUCCI"

"Pucci" per amici e appassionati, Giuseppe Grossi per il mondo, quello dei rally, che sono sempre stati la sua vita. Perché lui non è stato solamente un campione amato da tutti, è stato anche un imprenditore, erede di una famiglia che ha saputo inventarsi l'hôtellerie della Riviera Romagnola, un ideatore e promotore di manifestazioni di successo (una fra tutte la tappa della Mille Miglia nel capoluogo romagnolo), un trascinatore infaticabile che ha portato in giro per il mondo un gruppo di indomiti motociclisti. E poi c'è stata la sua famiglia, prima di tutto: l'amore per la moglie Sara Clerici, anche lei pilota, per i figli Michela e Angelo Pucci, l'hanno reso un uomo migliore, un marito e un padre affettuoso. Se ne è andato troppo presto e questo libro, come sostiene il suo autore Pier Luigi Martelli, è un omaggio a un personaggio speciale, molto più che campione ma un uomo che manca a tutti, nel mondo dei rally. Basta sfogliare il libro per comprendere la caratura della sua figura: moto, auto, viaggi, corse, motori, rally, pista, eventi. Sotto le sue mani sono passate Delta Integrale, Toyota Celica, Ford Focus, Peugeot 206 WRC, Mitsubishi Lancer, Subaru Impreza WRC. "Torno Subito!" è per tutti quelli che gli hanno voluto bene.



"Giuseppe 'Pucci' Grossi. Torno Subito!" di Pier Luigi Martelli, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 44,00 €

MOTO GUZZI, DA 100 ANNI NEL CUORE DEGLI APPASSIONATI

Nel 2021 si celebrano i 100 anni tondi di uno dei marchi più iconici della produzione motociclistica italiana, non solo nazionale ma oseremmo dire mondiale: Moto Guzzi. Una storia avvincente e piena di retroscena che molti, anche dopo un secolo, non ricordavano o non conoscevano. Ecco che, a colmare queste mancanze, oltre che dare un imprescindibile e meritato quadro generale della vicenda storico-industriale della "Casa dell'Aquila", ci ha pensato Franco Daudo - decano collaboratore de La Manovella per i servizi sulle due ruote - per Giorgio Nada. Pochissime Case al mondo posso vantare tale traguardo: le tappe della sua storia sono sviscerate grazie a una selezione dei



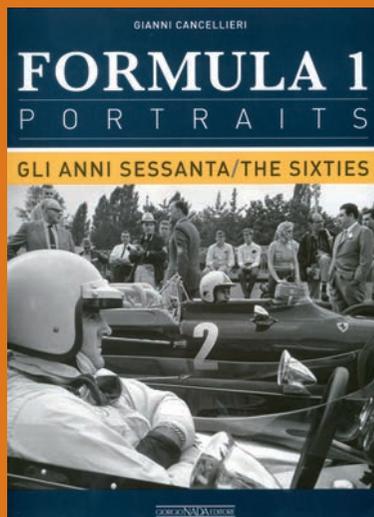
modelli più significativi, da strada, fuoristrada, da corsa ma anche alcuni che non hanno mai visto i saloni dei concessionari e sono rimasti prototipi. Dalla Normale alla Norge, dai bolidi del TT alla V7... insomma, ce n'è per tutti i gusti, gli stessi che "Guzzi" ha saputo soddisfare in questo secolo di storia. Tante le foto, gli approfondimenti, le vicende dei protagonisti.

"Moto Guzzi 100 anni" di Franco Daudo, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 192 pagine, 44,00 €



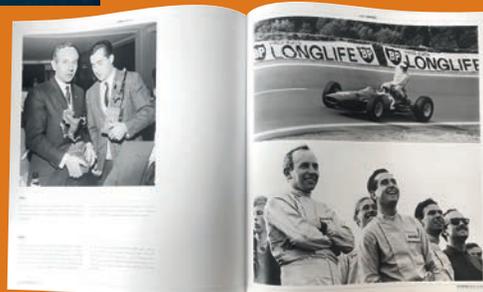
I RITRATTI DELLA F1

Gianni Cancellieri, decano della storia automobilistica italiana che non ha certo bisogno di presentazioni, torna con un'opera corale, di grande formato e di fortissimo impatto visivo, ripercorrendo la F1 degli anni '60, periodo cruciale e molto sfaccettato, ricco di



aneddotti più o meno noti e facendolo attraverso 280 pagine di ritratti, quasi tutti in bianco e nero, alcuni a colori, in grado di rievocare o far conoscere ai più giovani un universo che oggi è molto difficile anche solo da immaginare. Quelle erano le corse leggendarie, quelle dei grandi produttori e soprattutto di indimenticabili piloti, i protagonisti assoluti di quell'era. Il testo infatti è suddiviso in 12 capitoli dedicati ad altrettanti corridori: Brabham, Phil e Graham Hill, Von Trips, Moss, Clark, Surtees, Gurney, McLaren, Bandini, Hulme, Stewart. Ma ci sono tanti altri, che hanno incrociato le vicende dei citati. Un libro che non racconta solo delle storie ma cerca di scandagliare l'animo e la vicenda personale di quei grandi protagonisti. Dell'opera è stata realizzata anche un'edizione speciale da collezione, tirata in 99 copie numerate e firmate singolarmente dall'autore.

"Formula 1. Portraits. Gli anni Sessanta" di Gianni Cancellieri, Giorgio Nada Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 288 pagine, 75,00 €



OTTOBRE

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

- 02-30** **MONTAGNE D'ARGENTO** - Scuderia Trentina Storica - Trentino
- 08-10** **XX ED. GIRO DELLA VALLE DEL LIRI** - Trofeo ASI - Provincia di Frosinone-Club Auto Moto Epoca Frusinate
- 09-10** **DOLOMITI IRA CLASSIC** - Trofeo ASI - Merano-Veteran Car Team Bolzano
- 09** **TROFEO DUE VALLI** - Ruote d'Epoca - Pavia
- 17** **ASPETTANDO TRIESTE OPICINA** - Trofeo Del Sommacco - Manifestazioni Club - Club Dei Ventitré All'ora Trieste
- 24** **RONDINA SCAME** - Manifestazioni Club - Provincia di Siena-Siena Club Auto Moto Epoca
- 31** **XIX RONDE DELLA LUNA** - Manifestazioni Club - Caltanissetta e Gela-Circolo Antico Pistone

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI: FORMULA CRONO ASI

- 02-03** **RALLY DEI TRULLI** - Trofeo Formula Crono ASI - Puglia-Old Cars Club
- 10** **XIX CRONOSCALATA ERBA-MADONNA DEL GHISALLO** - Trofeo Formula Crono ASI - Veteran Car Club Como
- 10** **VI RIEVOCAZIONE SALITA AL ROMITELLO** - Trofeo Formula Crono ASI - Palermo-Grifone Auto e Moto d'Epoca
- 10** **TROFEO GIORGIO LUNGAROTTI** - Trofeo Formula Crono ASI - Provincia di Perugia-Club Auto Moto Epoca Perugino
- 17** **VI TROFEO AMBROSIANO** - Trofeo Formula Crono ASI - Milano-Circolo Ambrosiano Veicoli Epoca Milano
- 17** **X LAGO E COLLINE** - HCC - Verona

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI: FORMULA CRONO ASI

- 30** **TROFEO DEL MONTE CONERO - XV EDIZIONE MEMORIA SAURO STACCHI** - Trofeo Formula Crono ASI - Provincia di Ancona-Club Auto Moto Storiche Ancona
- TURISTICHE CULTURALI CON PROVE**
- 01-03** **GRAN TOUR DELL'ELBA** - Trofeo ASI - Isola D'Elba-Balestrero Veteran Motor Car Club
- 02** **XIV TROFEO MILANO** - Trofeo ASI - Milano e Provincia-Club Milanese Automoto Epoca
- 03** **XII SULLE STRADE DI DORINO** - Trofeo ASI - Province Perugia-Rimini-Autoclub Storico Pesaro 'Dorino Serafini'
- 23-24** **GIRO DELLE DUE PROVINCE** - Trofeo ASI - Etna-Automotoclub Del Minotauro

RIEVOCAZIONE CON PROVE

- 10** **RIEVOCAZIONE STORICA "CORSA IN SALITA BOLOGNA-LOIANO"** - Trofeo ASI - Bologna-Loiano-Team San Luca
- 03** **RIEVOCAZIONE VALVISCIOLO-BASSANO** - Manifestazioni Club - Provincia di Latina-Circolo Pontino Della Manovella

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

- 04** **OLII E TRABOCCHI** - Manifestazioni Club - Provincia Chieti-Club Frentano Ruote Classiche
- 10** **COPPA NETIUM** - Manifestazioni Club - Castel Del Monte-Rombo Arcaico Auto & Moto d'Epoca

CONCORSO DI ELEGANZA

- 02-03** **RICCIONE - SAN MARINO ANTE 18** - Calendario Concorsi - Adriatic Veteran Car Club
- 09-10** **14° CLASSIC ELEGANZA A STRESA** - Calendario Concorsi - Stresa-Classic Club Italia

CONCORSO DI ELEGANZA

- 10** **ELEGANZA NELLA BELLEZZA** - Calendario Concorsi - Siena-Siena Club Auto Moto Epoca

CONVEGNI

- 09** **STORIA DELL'AUTO IN TOSCANA** - Momenti Culturali - Siena-Siena Club Auto Moto Epoca

GITE SOGGIALI

- 08-10** **MEETING DEI DUE MARI** - Manifestazioni Club - Gallipoli-Salento Club Auto Storiche

MANIFESTAZIONI GO KART

- 09-10** **CIRCUITO DEL GATTOPARDO - HISTORIC KART** - Altre Manifestazioni - Taormina-International Car Club Taormina

NOVEMBRE

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

- 27-28** **RIEVOCAZIONE STORICA COPPA DELLA PRESOLANA** - Trofeo ASI - Bergamo - Castione-Club Orobico Auto Moto Epoca

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

- 06-07** **RAID DELLE CANTINE** - Trofeo Marco Polo - Provincia di Brescia-Old Wheels Veteran Car Brescia

- 14** **LAGO DI GARDA MON AMOUR** - Manifestazioni Club - Lago di Garda-Benaco Auto Classiche

CONVEGNI

- 14** **1961 JAGUAR E TYPE NASCE UN MITO** - Manifestazioni Club - Lecce-Messapia A.S.



€ 24.00



T-SHIRT IN COTONE

T-shirt in morbido cotone elasticizzato con colletto in comoda costina e inserti a contrasto. Patch ASI ricamata sul cuore.

Colore: Azzurro e Nero/Rosso. Taglie dalla S alla 3XL.

€ 32.00



POLO PIQUET

Polo in morbido e leggero cotone piquet, con inserti a contrasto e bordo maniche elasticizzato. Patch ASI ricamata sul cuore.

Colore: Azzurro e Nero/Rosso. Taglie dalla S alla 3XL.

€ 65.00



FELPA FULL-ZIP

Felpa full-zip con esterno in poliestere e interno in cotone, polsini elasticizzati e tasche laterali. Patch ASI ricamata sul cuore.

Colore: Azzurro e Nero/Rosso. Taglie dalla S alla 3XL.

€ 44.00



GIACCA WINDSTOPPER CON CAPPUCIO

Leggera e impermeabile, polsini e fondo elasticizzati, chiusura con zip e tasche laterali.

Colore: Azzurro e Nero/Rosso.

Taglie dalla S alla 3XL.

SCARPE SNEAKER

€ 98.00



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

ESCLUSIVE FIBBIE DA LACCI IN METALLO CON STEMMA ASI



Scopri anche una selezione della linea Martini Racing

€ 42.00

T-SHIRT REPLICA

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



€ 68.00

POLO REPLICA

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



CAPPELLINO € 32.00

Ricami 3D frontali



€ 72.00

OCCHIALI DA SOLE

Protezione da raggi - UV EN ISO 12312-1



IN ESAURIMENTO

SNEAKER SL-17 € 99.00

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



Saremo presenti con le **ULTIME NOVITÀ** presso lo stand **ASI** durante le fiere **MILANO AUTOCLASSICA (1-3 OTTOBRE)** e **PADOVA AUTO E MOTO D'EPOCA (21-24 OTTOBRE)**

Collezione Ufficiale Asi - Autunno



NOVITÀ

€ 48.00

PIUMINO BIKER

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

€ 38.00



GIACCA A VENTO CON CAPPuccio

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

~~€ 48.00~~
€ 35.00



FELPA COLLEGE "TEDDY"

Felpe 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

~~€ 38.00~~ € 28.00



IN ESAURIMENTO

GILET BODYWARMER LEGGERO

Gilet smancato unisex morbido e leggero. Chiusura frontale e tasche laterali con zip a contrasto. Girovita e giromanica elasticizzati. Ricamo ASI con bandiera italiana sul cuore. Colori disponibili grigio, blu royal e nero, vestibilità regolare. Taglie dalla S alla XXL

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

€ 89.00

FELPA CON CAPPuccio

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



€ 220.00

BOMBER REPLICA

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



PORTACHIAVI



MODELLO BADGE € 12.00

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



MODELLO SPORT € 8.00

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



€ 8.00

MODELLO SILVER

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



€ 8.00

MODELLO 3D

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

CRAVATTE IN SETA JACQUARD € 38.00

100% Made in Italy
Cucite a mano - Pala 7,5 cm



MODELLO HONK-SUR-HONK

Fantasia di ruotine 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)

CRONOGRAFI



€ 115.00

MOD. PILOTA

Cassa in acciaio con finitura spazzolata, diam. 42,8 mm
Impermeabilità: 5ATM - Vetro curvo Datario Movimento: Miyota OS10 - Cinturino in pelle opacizzata.
Confezione personalizzata inclusa



€ 130.00

MOD. GOLDEN AGE

Cassa in acciaio con finitura lucida, diam. 39 mm
Impermeabilità: 5ATM Vetro curvo - Datario Movimento: TMI VK64.
Cinturino in pelle
Confezione personalizzata inclusa



~~€ 140.00~~

€ 120.00

MOD. GRIF - AL QUARZO ART.OR00001

Cinturino silicone 26/20 mm. Nero/rosso. Diam. 44,5 mm
Impermeabilità 5 ATM.
Inclusa custodia in alluminio

OROLOGI "SOLO TEMPO"

OROLOGI AUTOMATICI 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 oppure verde o nero-blu con bracciale oyster.

€ 180.00



€ 95.00

OROLOGI DA DONNA

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

€ 85.00

~~€ 95.00~~ € 80.00

OROLOGIO AL QUARZO UNISEX DIAM. CASSA 38 mm

Datario - Cassa e bracciale in acciaio
Impermeabilità 10 ATM.
Inclusa custodia in alluminio





TUTA DA PILOTA € 90.00

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



TELO € 72.00 COPRIKART

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



€ 68.00 ZAINO PORTA PC

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



CASCO JET € 85.00

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

€ 68.00 / € 78.00

COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

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

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



TELO COPRIAUTO DA INTERNO

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

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

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

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

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.

Da € 85 a €195



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)

€ 25.00

GUANTI DA GUIDA IN PELLE € 28.00

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



€ 30.00 / 35.00

CAR BADGE PER RADIATORE

Car Badge per radiatore auto a forma di scudetto ASI, in ottone dorato e smaltato completo di perni filettati e staffa. Con sacchettino in velluto personalizzato.

Formato piccolo: Dim. mm. 65x58

Formato grande: Dim. mm. 90x80



€ 15.00

COPRIVOLANTE UNIVERSALE

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

PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA

€ 4.00

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



€ 4.00

SPILLA/PIN DA GIACCA

Scudetto ASI in ottone, finitura color oro Smaltato a piu' colori, retro chiodino e morsetto. Altezza 13,35 mm



CAPPELLINI DA BASEBALL € 12.00

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



COVER PER SMARTPHONE € 19.00

Cover morbide e resistenti personalizzate con stemma ASI su fondo blu o nero, disponibili per oltre 200 modelli di smartphone. Scopri i modelli disponibili su www.asishop.it

€ 9.00

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE

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



BORSONE VINTAGE WEEKEND € 48.00

Modello da viaggio in cotone canvas color grigio slavato in stile vintage con scudetto ASI in similpelle. Tasca frontale con zip, tasca laterale con bottone automatico, tasca interna con zip. Manici e spallaccio con dettagli metallizzati, fondo rigido con piedini di protezione.

€ 20.00 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 10/2021

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

Inviare via fax al n. 011 8197753 oppure via mail: info@asiservice.it
tel. 011 8198130 - www.asishop.it

Nome Cognome o ragione sociale.....
 Cod. Fisc./P. Iva (**obbligatorio: in mancanza non potremo evadere l'ordine**)
 Indirizzo Cap Località
 Prov Tel E-mail
 Indirizzo di spedizione (se diverso):
 Tessera ASI (eventuale) Data Firma

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

ASI BOOKSHOP

VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER € 12,75 <input type="checkbox"/>	BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto € 22,95 <input type="checkbox"/>	LA PIÙ VELOCE € 21,25 <input type="checkbox"/>
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER € 17,85 <input type="checkbox"/>	BMW R90S € 17,85 <input type="checkbox"/>	LA PREVALENZA DI VIOLANTINA € 6,80 <input type="checkbox"/>
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone € 21,25 <input type="checkbox"/>	CARLO UBBIALI € 20,00 <input type="checkbox"/>	LE AUTO DELLA INNOCENTI € 22,95 <input type="checkbox"/>
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO € 27,20 <input type="checkbox"/>	CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15 € 19,55 <input type="checkbox"/>	LE MOTO DELLA BIANCHI € 33,15 <input type="checkbox"/>
IL PARADIGMA SCAGLIONE € 21,25 <input type="checkbox"/>	COPPA DELLA PERUGINA € 21,25 <input type="checkbox"/>	LE NOSTRE INDIAN € 27,20 <input type="checkbox"/>
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI € 22,50 <input type="checkbox"/>	CORSE RUVIDE € 21,25 <input type="checkbox"/>	LOUIS CHIRON € 49,00 <input type="checkbox"/>
"I Grandi Carrozzeri" 6 VOLUMI € 99,00 <input type="checkbox"/>	DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI € 24,65 <input type="checkbox"/>	MARTIN'S CARS € 23,80 <input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet € 9,00 <input type="checkbox"/>	DONNE DA FORMULA UNO € 21,00 <input type="checkbox"/>	MARTIN'S BIKES € 25,20 <input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior € 9,00 <input type="checkbox"/>	DUE RUOTE SOTTO LA MOLE € 21,25 <input type="checkbox"/>	MICROMOTORI ITALIANI € 24,65 <input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164 € 9,00 <input type="checkbox"/>	ERMANNINO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda € 15,30 <input type="checkbox"/>	MOTO MOLARONI € 19,55 <input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupé 1.2 - 1.3 € 9,00 <input type="checkbox"/>	ERMINI € 33,15 <input type="checkbox"/>	NANNI GALLI Professione Pilota € 19,55 <input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4 € 9,00 <input type="checkbox"/>	FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO € 19,55 <input type="checkbox"/>	NEFTALI OLLEARO € 10,00 <input type="checkbox"/>
"Mini guide" 5 VOLUMI € 35,00 <input type="checkbox"/>	FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante € 17,00 <input type="checkbox"/>	PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza € 17,85 <input type="checkbox"/>
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse € 33,00 <input type="checkbox"/>	FERRARI DEBUTTO A CARACALLA € 21,25 <input type="checkbox"/>	PATRIARCA un uomo un'epoca una storia € 21,25 <input type="checkbox"/>
Giuseppe Campari - EL NEGHER € 24,65 <input type="checkbox"/>	FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - The freedom car € 29,75 <input type="checkbox"/>	PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo € 25,20 <input type="checkbox"/>
"Caracciola + Campari" 2 VOLUMI € 45,00 <input type="checkbox"/>	FIAT PANDA L'intramontabile € 40,00 <input type="checkbox"/>	PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER € 26,00 <input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO € 27,00 <input type="checkbox"/>	GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione € 17,85 <input type="checkbox"/>	PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS € 85,50 <input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO € 22,50 <input type="checkbox"/>	GRAN PREMIO di BARI 1947-1956 € 16,15 <input type="checkbox"/>	PIÙ ALFA CHE MAI € 59,00 <input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 BIALBERO € 27,00 <input type="checkbox"/>	IL GIOVANE GIORGETTO € 24,00 <input type="checkbox"/>	POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI € 33,15 <input type="checkbox"/>
MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO € 27,00 <input type="checkbox"/>	IL RITORNO DELLA F.A.T.A. € 20,00 <input type="checkbox"/>	PRIMO CIRCUITO MOTOCICLISTICO - 1914 € 10,00 <input type="checkbox"/>
MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc € 27,00 <input type="checkbox"/>	L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017 € 40,80 <input type="checkbox"/>	QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO € 35,00 <input type="checkbox"/>
Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI € 99,00 <input type="checkbox"/>	L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia € 24,65 <input type="checkbox"/>	SEMPLICEMENTE UOMO - Masetti € 8,50 <input type="checkbox"/>
TARGHE&TARGHE Vol. 1 € 25,50 <input type="checkbox"/>	L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive € 21,25 <input type="checkbox"/>	SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo € 21,25 <input type="checkbox"/>
TARGHE&TARGHE Vol. 2 € 30,00 <input type="checkbox"/>	LA COLLINA DEGLI AUDACI € 27,20 <input type="checkbox"/>	THE BERTONE COLLECTION € 71,10 <input type="checkbox"/>
Collezione TARGHE&TARGHE € 39,00 <input type="checkbox"/>	LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI € 15,00 <input type="checkbox"/>	TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd € 39,00 <input type="checkbox"/>
312P - Forse la più bella Ferrari da corsa € 85,50 <input type="checkbox"/>	LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI € 22,50 <input type="checkbox"/>	TRATTORI, MOTORI E CARIOCHE di Romagna € 19,55 <input type="checkbox"/>
500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro € 23,80 <input type="checkbox"/>	LANCIA DELTA Gruppo A - Volume 1 € 49,00 <input type="checkbox"/>	VEICOLI STORICI € 17,00 <input type="checkbox"/>
ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente € 33,15 <input type="checkbox"/>	LANCIA DELTA Gruppo A - Vol. 2 In uscita a novembre	VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO € 29,75 <input type="checkbox"/>
ALFA ROMEO GTA € 23,80 <input type="checkbox"/>		WOOLER € 18,70 <input type="checkbox"/>
AUTOMOBILI MARINO € 17,85 <input type="checkbox"/>		ZAGATO E SPADA DESIGNER € 25,00 <input type="checkbox"/>

ASISHOP

COLLEZIONE UFFICIALE ASI

PIUMINO BIKER € 48
XS S M L XL XXL 3XL

GILET BODYWARMER LEGGERO Nero € 28
S M L XL XXL Grigio (no M) Royal (no M/L)

GIACCA A VENTO CON CAPPUCCIO € 38
S M L XL XXL 3XL
Rosso Navy Nero

FELPA "TEDDY" S M L XL XXL 3XL
Royal Grigio/Nero Bordeaux Navy € 35

T-SHIRT Azzurro Nero/Rosso € 24
S M L XL XXL 3XL

POLO PIQUET Nero/Rosso (solo S e XXL) € 32
S M L XL XXL 3XL Azzurro

FELPA FULL ZIP Azzurro Nero/Rosso € 65
S M L XL XXL 3XL

GIACCA WINDSTOPPER Azzurro Nero/Rosso € 44
S M L XL XXL 3XL (no Azzurro)

SCARPE SNEAKER Silver/Azzurro € 98
36 38 39 40 41 42 43 44 45 46

TUTA DA PILOTA Nero/Rosso Nero/Blu € 90
S M L XL XXL

CASCO JET Bianco Nero € 85
S/55 M/57 L/60 XL/61 (esaurito nero)

ZAINO PORTA PC Nero Rosso/Nero Blu/ero € 68

TELO COPRIKART Argento/Rosso Argento/Blu € 72

MARTINI RACING

T-SHIRT REPLICA Bianco Marine Rosso € 42
S M L (no Bianco) XL XXL

POLO REPLICA Bianco Marine (solo S/M) € 68
S M L (no bianco) XL XXL

FELPA CAPPUCCIO Bianco Marine Rosso € 89
S M L XL XXL

BOMBER REPLICA Bianco Marine € 220
S M L XL XXL

SCARPE SL-17 MARTINI RACING € 99
36 37 38 39 40 44

OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING € 72

CAPPELLINO MARTINI RACING € 32

CRAVATTA IN SETA € 38
HONK-SUR-HONK Bordeaux Giallo oro
RALLYMENTAL Verde/Blu Grigio/Nero
OIL-OVER Blu scuro Celeste

CAPPELLINO BASEBALL ASI € 12
Blu Navy Rosso Verde Militare Grigio Blu Royal

CRONOGRAFI
PILOTA € 115 **GOLDEN AGE** € 130 **GRIF** € 120

OROLOGI da donna
Moorea € 85 **Saint-Tropez** € 95

OROLOGIO unisex € 80

OROLOGI AUTOMATICI € 180
Ghiera Verde Ghiera Blu/Nero Ghiera Blu/Rossa

SPILLA/PIN DA GIACCA € 4

PORTACHIAVI
 Mod. SILVER € 8 Mod. 3D € 8
 Mod. SPORT € 8 Nero Marrone Ocra
 Mod. BADGE € 12 Nero Blu Rosso

QUANTI MEZZE DITA PELLE colore nero
XS S M L XL XXL € 28

QUANTI MEZZE DITA pelle e cotone Marrone Nero
S M L XL XXL XXXL (solo marroni) € 25

COPRI CAPOTE per cabrio e spider
 Regular mt 2x1,40 € 68,00 grande 2,50x1,40 € 78

COPRI VOLANTE UNIVERSALE € 15
Nero Rosso Blu Grigio Argento

TELO COPRIAUTO mod. Base mod. ELITE
 Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon) Rosso Blu scuro

1) da 2,55 a 3,20 mt. € 85 € 115
 2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6) € 120 € 155
 3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2) € 135 € 175
 4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85) € 150 € 195

CAR BADGE PER RADIATORE
 Grande (90x80) € 35,00 Piccolo (65x58) € 30

PROFUMATORE DA BOCCHETTA € 4

MASCHERINA LAVABILE IN COTONE € 9
Blu (con macchinine) Nera Celeste (con macchinine)

ZAINETTO ASI (rif. La Manovella Aprile 2021) € 25

BORRACCIA IN ACCIAIO inox Grigio Blu € 20

BORSONE VINTAGE WEEKEND € 48

COVER PER SMARTPHONE Nero Blu € 19
 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 su conto intestato ASI SERVICE srl - Banca del Piemonte - IBAN IT15C030480100000000092303
 - Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl - Torino

DIRITTO DI RECESSO: 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 verificata l'integrità provvederemo a rimborsarlo o a spedire a nostro carico il prodotto sostitutivo richiesto (previa eventuale integrazione). Restrizioni e condizioni di accettazione reso disponibili integralmente su www.asiservice.it.
 I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito: www.asiservice.it

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Mauro Pascoli
RICAMBI E ACCESSORI

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



UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!

Via Faentina 175/a / Centro commerciale Mir 48124 - Fornace Zaratini - Ravenna Italy

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

Numero WhatsApp : 3315405816
Solo per e-commerce

info@mauropascoli.it
www.mauropascoli.it

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

EPOCA CAR



www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

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

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



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Alessandro Giolito 339-6541474

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

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



Navalinea sport
guarnizioni speciali

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

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

frenatutto

Autofficina e Laboratorio - Freni Auto d'epoca

REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE

REVISIONE SERVOFRENI

RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO GANASCE FRENO



Hit Freno a Disco Topolino e 500

KIT POMPA MINISERVO

FIAT 500 D/F/L/R	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



**VENDIAMO FIAT 500 D
ANNO 1964
COMPLETAMENTE RESTAURATA DA NOI
LIBRETTO ORIGINALE**



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

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

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

3. AMMORTIZZATORI

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

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

Alessandro Balestra - RO - Tel. 035 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro balestra@interfree.it. Manifesti, tabelle pubblicitarie, fotografie, stemmi smaltati, volantini Nardi d'epoca, trofei, programmi di gare, oggettistica e automobilia rara.

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

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

5. ASSICURAZIONI

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

vetture 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 - ballabeniandreteam@libero.it. Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari.

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

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

Autofficina Labanti & Amianti - BO - Tel./Fax 051 753250 - www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it. Restauro, revisione, messa a punto di carburatori di ogni tipo e marca: Solex, Weber, Dell'Orto, Stromberg, S.U, Pier-

burg, Zenith, ecc. Assistenza integrale per iniezioni elettroniche Weber, Bosch, Lucas.

Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358. Kit di potenziamento per motori di serie di Fiat Topolino, A B C comprensivi di cammes, pistoni, valvole, per un incremento di potenza variabile tra 5 e 10 CV - Rotazione di motori normali, revisionati e garantiti del tipo B C, revisione di motori portati dal Cliente - Ricambi motoristici elaborati quali: collettori a due carburatori completi e di nostra produzione, cammes da ripresa e da salita, coppe dell'olio maggiorate - pompe acqua. **Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it.** Ricostruzione e 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 - morollibecca36@gmail.com.** Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico di qualunque vettura d'epoca anni '40-'70; disponibilità ricambi particolari Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Restauri completi di meccanica e carrozzeria di auto classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari

o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.

Tralli Franco - MO - Tel./Fax 059 909246. Specializzati in riparazione, ricostruzione e restauro di ogni aspetto della meccanica dei modelli Maserati anni '50 - '80.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - Tel. 0382 483158 - Fax 583414 - www.vertuanienco.com - info@vertuanienco.com. Restauro integrale di meccanica Citroen classiche: Tracção Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

8. AUTOMODELLI

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

9. AUTORADIO

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

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.

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

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

SPECIALE LANCIA DELTA

KIT TURBO SD320
ANCORA PIÙ POTENZA!

**COLLETTORE
IN ACCIAIO H1S1 304**

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO

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

**www.elvezio.com
info@elvezio.com**

TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI A 400 EURO + IVA

SAREMO PRESENTI A:
dal 21 al 24 Ottobre 2021 - PADOVA
dal 5 al 7 Novembre 2021 - NOVEGRO

**LA MANO ESPERTA DELL'ARTIGIANO
AL SERVIZIO DELLA BELLEZZA**

CITROEN 2CV SERVICE.COM

NPM Citroën 2CV Service S.R.L. Ci troverete a:

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...**

AUTO MOTO D'EPOCA

21-24 Ottobre

PADIGLIONE 7 - ZONA RICAMBI

PADOVA FIERE

VI ASPETTIAMO NUMEROSI

NUOVI RICAMBI NEL NOSTRO WEBSHOP!

VARIE PROMOZIONI NEL NOSTRO SITO!

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

11. CAPOTE

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

Autotapezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel./fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Realizzazione, ricostruzione di capote su misura a campione, conformi all'omologazione ASI, per ogni vettura d'epoca. Fornitura e montaggio capote originali per auto attuali.

Classica by Olmi - PT - tel/fax 057 3544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Realizzazione e montaggio di capote e finestrini asportabili su misura e disegno per vetture speciali, di serie e contemporanee. Materiali originali, Vipile, PVC, tessuti doppio gommato omologabili ASI e Sonneland.

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

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

GBAUT0500 - tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Forniture capote originale per auto classiche e moderne.

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

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

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

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

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.autofficinatesta.it / officinatesta@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

MAGNETISTA PER HOBBY

CONSULENZA TECNICA GRATUITA

LUCIO PALLINI

Via Piave, 20

43029 Traversetolo (PR)

Cell.: 347 0069748

Tel. 0521 842220

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

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 (sera) - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Hobbista/scambista dispone di cerchi e gomme anni '50-'75: Campagnolo, Cromodora, Abarth per Fiat e Alfa anni '60-'70 e ruote a raggi e in lega.

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

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

ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www.italian-classictire.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.

CDR ITALIA

RADIATORI E SCAMBIATORI DI CALORE

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi
- FAP

COSTRUZIONE:

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

TEL: 0574 1940369

WWW.CDRITALIA.IT

INFO@CDRITALIA.IT

Ricambi Rolls Royce - Bentley nuovi e ricondizionati

POST-WAR ROLLS ROYCE AND BENTLEY SPARE PARTS / LUXURY SPORT CARS FULL SERVICE

ROBERTO MENEGATTO

Vendita e restauro auto d'epoca classiche e sportive

Ricambi e officina specializzata Rolls Royce, Bentley, auto inglesi, Ferrari e Porsche

Consulenza specialistica su appuntamento

Viale Guidoni 79/81 - 50127 Firenze Tel. 055/4378026 - Cell. 335/7362007

info@menegattocarservice.com

Il Lamierista di Trevisi

Restauratori Automobili d'Epoca

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

Si eseguono lavorazioni solo su auto di una certa valenza collezionistica

Via Papa Giovanni XXIII, 3/E - 41100 Modena - Tel./Fax 059 254457 - cell. 347 7735011

trevisifabrizio@gmail.com - www.illamierista.it

CAPASSO RICAMBI

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

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

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

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



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

14. CILINDRI

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Costruzione di cilindri in piccola serie su campione, sia in ghisa che in alluminio-nicasil per moto di qualunque epoca.

15. COLLEZIONISMO

Automobilias 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.

16. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel. / Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di ricambi per Abarth 595, 695, 850, 1000, Fiat, Lancia e Alfa anni '55-'70. Cerchi e gomme anni '50-'75: Campagnolo, Abarth e altri modelli, a raggi e in lega.
Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it.

Tutti ricambi originali e o di riproduzione di alta qualità di meccanica e di carrozzeria per Porsche 356.
Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Ricambi e accessori orig. Alfa Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricambi di rara reperibilità per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo" - Lamierati, tappeti, guarnizioni, paraurti e capote, ecc.
Auto Ricambi USA - ME - tel&fax 095 7275166 - cell 345 5994265 - ornella-messina@hotmail.com - Disponibilità di tutti i ricambi ed accessori originali, nuovi ed usati per tutte le autovetture di tutte le marche sia americane che europee.
Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Disponibilità di ogni tipo di bronzine, guarnizioni, valvole per tutti i tipi di Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa e Fiat.
Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 ore serali e week-end - info@mauroamerio.it. 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 - casarinrolando@hotmail.com. Ricambi originali o rifatti di qualità, fari e fanali, maniglie, mascherine, scudi e parti cromate di carrozzeria, specchietti, stemmi e fregi, strumenti, paraurti anteriori e posteriori originali, targhette identificative, manuali di riparazione e caratteristiche tecniche originali. Solo ed esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.
Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfsnard@gmail.com. Tutti i ricambi per Jeep militari-Fiat AR 51 59-AR76-Land Rover.
Chiozzi Guido e Paolo - FE - Tel./Fax 0532 62814 - info@lambrettapoint.com. Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.
Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Ogni ricambio per ogni modello Citroën Traction Avant dal 1934 al 1957.
Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppola-oldtimer.com. Disponibilità ricambi originali per veicoli storici, nazionali ed esteri, prezzi ragionevoli.
Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Guarnizioni di carrozzeria, fanaleria, fregi, ghiera faro, e componentistica varia, per Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli; e Bianchina.
Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. 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.

GMA SPECIALISTI IN RICAMBI
JAGUAR XK8 - XJ8

 COMPONENTI MOTORE	 RAFFREDDAMENTO	 ALIMENTAZIONE	 FANALERIA
--	---	--	--

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. SCOSCIUTA
COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it
TEL. 02 96320107

GBAUTO di Gion Battista Salerno

TAPPEZZERIA
AUTO D'EPOCA & TAPPETI
Conforme agli originali

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

M&C
INJECTION SPECIALIST

revisione iniezioni
K e KE Jetronic

www.revisionek-jetronic.com

V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792



**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

Magazzino ricambi estero *spare parts services and restore* | via Casorati, 34 - Reggio Emilia
Magazzino e ufficio spedizioni | via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista-scambista ha disponibilità di catene di distribuzione Fiat dalla 500 in poi - Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.
GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha disponibilità di fari, coppe ruote, mascherine, paraurti, fanalini, testate, alberi motore, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70.
Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia 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 - gionnic2003@libero.it - Ampia disponibilità di componentistica varia per auto nazionali anni 1950-1970.

Jaguar & Aston - VR - Tel. 348 3527978 - info@jaguar-aston.com - Disponibilità ricambi, accessori e parti rare per Jaguar anni '48-'65 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin 1934-1959.
IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - info.ilsorpasso@gmail.com - www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di paraurti, griglie, mascherine, modanature, profili, ghiera fari, coppe ruota, rasavetri, maniglie, lamierati, ecc., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.
M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità componentistica varia di motore e carrozzeria per tutte le vetture Lancia d'epoca.
Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 57504126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini: ampia disponibilità di ricambi di ogni tipo.

NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com

(1000 foto). Costruzione ricambi auto per Abarth 595 e 695, Gianni bilindriche, 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. Spedizioni in tutta Italia.
ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, ammortizzatori, Freni, frizioni auto, moto, 4 x 4, e tanto altro.
Paolo Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Gommini, supporti, mollette, cuffie, giunti, tubi freno, boccole, ecc... per tutte le Alfa Romeo dal 1950 in poi.
Papurello - TO - Tel. 011 8000149 Componentistica varia di meccanica e carrozzeria per auto Innocenti dal 1974 al 1996.

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

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

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

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Ampia 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.

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.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it

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

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

Valla Giancarlo - RE - Tel. 0522 271321 - Fax 0522 231882 - www.tuttolambretta.it - info@tuttolambretta.it - giancarlovallova@tuttolambretta.it. Ogni ricambio di meccanica e telaistica per tutti i modelli Lambretta dal '47 al '70.

Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847 - commerciale@romaturabon.com - www.romaturabon.com. Pulitura, ramatura, nicelatura e cromatura bianca e nera su acciaio, ferro e metalli non ferrosi. restauri su auto e moto d'epoca, preventivi gratuiti.

Galvanica Partenopea Srl - NA - Tel. Fax: 081 737 23 25 - info@galvanicapartenopea.com - www.galvanicapartenopea.com. Cromature su tutti i tipi di metalli con bagno di rame a spessore, per auto e moto d'epoca, sportive e speciali, preventivi gratuiti, ritiro del materiale a ns carico tramite corriere convenzionato.

Galvanica Spino d'Adda - CR - Tel. 0373 965359 - Fax 980726 - www.galvanicaspino.it - info@galvanicaspino.it. Pulitura, ramatura, nicelatura, cromatura, lucidatura di qualunque metallo. Specializzata nella cromatura di componenti di auto e moto classiche e sportive.

17. CROMATURE
CROMATURA BON RENATO s.n.c. - TO-

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 SABBIAIATURA 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

dal 1944

...la sicurezza di una scelta

via dell'Electricista, 6/a - 40138 Bologna
tel. - fax 051.35 99 09
info@fratellirossipneumatici.com
www.fratellirossipneumatici.com

www.facebook.com/fllirossityre

fllirossipneumaticisrl

**AUTO
D'EPOCA**
MOTO
FIERA DI PADOVA

PADOVA
21-24 OTTOBRE 2021

**VI ASPETTIAMO
AL PADIGLIONE 1**



Pneumatici per auto da collezione

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!!!

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

Chiamateci o scriveteci per un preventivo



Casa del Freno - MO - Tel. 059 284471 - Fax 059 282384 - tecnico@casafreno.com. Ricostruzione integrale impianti frenanti di auto e moto classiche e sportive - Laboratorio incollaggio - Magazzino ricambi parti frenanti - Frizioni sinterizzate - Officina riparazioni - Esperienza ultratrentennale.
Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, cilindretti, dischi freno, servofreni e tubi per impianti Girling, Dunlop e Ate per tutte le Alfa Romeo dalla 1900 alla 75 anche solo kits di revisione qualità, pastiglie freno originali Alfa Romeo, kit frizione completi, pompe frizione e cilindretti ripetitori.
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.

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal '51, Revisione e vendita imp. frenanti auto sia tamburo che disco, tornitura tamburi, rettifica dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.
Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti frenanti completi per auto Innocenti dal 1974 al 1996.
Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Disponibilità di impianto frenante completo per Topolino A, B, C, dal 36 al 55: pompe, cilindretti, tubi, ecc.
Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.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.

18. CUSCINETTI

Cuscinecci 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 mozzoni ruote anteriori, posteriori, frizione, cambio, differenziale). Per Lancia-Fiat-Alfa Romeo.
Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista-scambista ha cuscinetti per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70 - Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960-1993.
Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di cuscinetti di cessata produzione per auto classiche nazionali dagli anni '20 in poi.
M.A.R.A. - MI - Tel. 02 33 11 747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità cuscinetti per auto nazionali anni '40-'70.

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.

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 particolari per Fiat, Alfa e Lancia anni 1950-1970.

Cerco. Trovo. Restauro.

Scelti per voi:



www.portobellocar.com



TAVOLINO IN VETRO CON MOTORE FERRARI F355



CERCHI BORRANI FERRARI 275

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

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

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

RESTAURO CROMATURE DI AUTO E MOTO D'EPOCA

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



**SPECIALISTI IN RICAMBI
JAGUAR E TYPE**



FANALERIA



COMPONENTI MOTORE



COMPONENTI RAFFREDDAMENTO



ACCENSIONE ELETTRONICA

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET

Porsche 356
TANNER

Offriamo:

Porsche 356 Service, Biessenhofen
8580 Amriswil/Svizzera
Tel. 0041 71 411 37 44 (9-12/14-18)
Fax 0041 71 411 38 44
E-mail: tanner@dataforce.ch
http://www.dataforce.ch/tanner

- 25 anni d'esperienza nel restauro di Porsche 356
- restauri completi o parziali
- revisioni di motori e cambi
- disponibilità di oltre 1000 pezzi di ricambio
- richiedete il catalogo di 60 pagine (gratuito)
- pagate i vostri ricambi con VISA o Mastercard

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

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 33 19313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponiamo parti frizione tutte le vetture Lancia d'epoca.

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

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.riembijeeep.com - turi@riembijeeep.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 Agugini Sas - MB - 02 / 96320107 - www.aguginisas.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 reinscrizioni auto e moto d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficoltà - Revisioni veicoli ante anni '60.

24. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02

32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1950.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 - ore serali e w.e. - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Ricambi elettrici per vetture dal '40 in poi di ogni tipo: motorini, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria sciolta.

Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Vasta disponibilità di fari, fanalini e catarifrangenti per tutte le autovetture nazionali.

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

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

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

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

Epoca Car - VE - Tel./Fax 0421 311659. Ampia disponibilità fanalerie 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.

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

GALVANICA PARTENOPEA

Metodo Tradizionale
 Altissima Professionalità

www.galvanicapartenopea.com
 info@galvanicapartenopea.com

Restaurazione cromature di auto e moto d'epoca con riporto di rame a spessore

PRESENTI A PADOVA 21 - 25 OTT
 LUCERNA 1 - 3 OTT

Via Agrigento, 4 - 80025 - Casandrino (NA) - Tel. Fax: 081 737 23 25

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Fari, fanalini, frecce, batterie e ogni altro componente elettrico per Jaguar XK, MK II, E Type e XJ.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - info.ilsorpas@gmail.com - www.ilsorpas.com. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanalini 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, ciclo-motori ecc... Rialvolte anche in olio (a richiesta). Magneti a doppia accensione per motori spinti. Magnetista per hobby, massima garanzia, consulenza gratuita.

Paparello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti e componenti elettrici per auto Innocenti dal '74 al '96.

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimeerteile@bluewin.ch. Materiale vario di marchi quali: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanalerie Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione.

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

25. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

LABANTI&AMANTI - BO - Tel. e fax: 051 753250 - www.labantieamanti.it - info@labantieamanti.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.

dal 1945

M.A.R.A.
 di Poledro Fabio

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA CARROZZERIA E PARTI MOTORE

C.so Sempione, 82 - 20154 Milano - Tel. (02) 331.17.47 - Fax (02) 331.93.13
 www.mara.it - e-mail: mara@mara.it




Targhe Storiche
 Targhe per veri intenditori Srl

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)
 Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986




seguici su facebook

Gambetti Mario

Dal 1932 Specialista ricambi auto d'epoca

Via Isola Bianca, 71/73 - 44100 Pontelagoscuro (FE) Italy
Tel. 0532/464950 - Cell. 345 8705543 - gambettimario@libero.it



RICAMBI MOTORE

RICAMBI FRIZIONE

CINGHIE DISTRIBUZIONE

RICAMBI FRENI

RICAMBI TELAIO

POMPE OLIO

VARIE • MARMITTE • TUBI • SILENZIATORE PER VEICOLI ITALIANI • POMPE ACQUA VETTURE NAZIONALI • POMPE CARBURANTE VETTURE ITALIANE • POMPE CARBURANTE ELETTRICHE • SERIE GUARNIZIONI MOTORE VEICOLI NAZIONALI • FILTRI OLIO/ARIA CARBURANTE PER ALFA ROMEO - FERRARI - FIAT - LAMBORGHINI - LANCIA - MASERATI

Lambretta Point

p.i.v.a. 01514810389

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

Una piccola selezione di novità ed articoli disponibili su ordinazione:



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

www.lambrettapoint.com

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

26. INGRANAGGI

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

27. INTERNI AUTO

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

BYMONT di Luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione, di interni completi di auto classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale: cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con massima attenzione ai dettagli. **Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606.** Disponibilità di tappeti e guarnizioni sia in gomma che in velluto.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Ogni ricambio per ogni modello Citroën Traction Avant dal 1934 al 1957. **Classica by Olmi - PT - tel/fax 057 3544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it.** Restauro e rifacimento di interni per auto storiche italiane ed estere, rifacimento di selleria, sotto cielo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori disponibili), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali omologabili ASI, originali per vetture italiane ed estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in Italy per le medesime.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle, tessuto, similpelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GBAUTO500 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Forniture per interni auto d'epoca e moderne con tessuti originali, semplici rigide e elastiche conformi all'originale e norma a.S.I. anche con montaggio delle nostre sellerie sui vostri sedili.

GMA - PV - Tel 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per vetture di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal 1948 al 1986.

IL SORPASSO - FI - 333 2281754 - info. ilsorpaso@gmail.com - www.ilsorpaso-ricambi.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@lucioapaolini.it - www.lucioapaolini.it. Rifacimento e riparazione interni attuali e d'epoca, con 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

ripulitura 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/metalizzato; customizzazioni di tinta su marchi, loghi e stemmi a rilievo; verniciatura di selle; esperienza trentennale; lavorazioni in sede.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Si effettuano restauri e ricostruzioni interni di ogni auto d'epoca con materiale originale: cuscini, moquette, pannelli, braccioli, cielo, capotes, ecc....

Virgino Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

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 LAMBRETTEA - 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 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassi@autoricambisassi.com. Ampia disponibilità di lamierati per auto nazionali dagli anni '50 agli anni '70.

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

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

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

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

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



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

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

TEL: 0382-525429 0382-523630

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET



RESTAURO E COMpravendita AUTO D' EPOCA
CONCESSIONARIA MULTIMARCA

AUTOFFICINA - CENTRO REVISIONE
AUTO - MOTO - FURGONI - TRICICLI - QUADRICICLI

Vigano di Gaggiano (MI)
cell.: 320 0227150

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



PORSCHE AT1, restauro totale.



FIAT 500N, 1959, PERFETTA.

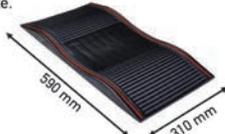


HONDA VALKIRIA restauro totale.

autoviganoclassic@gmail.com - maestromauri@icloud.com

AUTOSHOES

Il kit Autoshoes è stato progettato per evitare la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici quando l'auto deve rimanere in garage per un lungo periodo, salvandoli dalla deformazione grazie alla distribuzione del peso dell'auto su un'area d'appoggio maggiore. È un prodotto elegante, sicuro, economico e facile da utilizzare: basta salire con la vettura sulle pedane. Autoshoes è adatto ad autovetture, camper e roulotte.



590 mm
310 mm



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 810566 • C.F./P.I.V.A. IT03482960121 • info@covercar.com - www.covercar.com

ITALIAN CLASSIC TIRE

PNEUMATICI DI QUALITÀ PER MOTO D'EPOCA

vendita pneumatici, cerchi e raggi
servizio di montaggio
restauro ruote
spedizione in 24h



WWW.ITALIANCLASSICTIRE.COM

servizio clienti anche whatsapp 334 7532806
italianclassictire@gmail.com

RIGATO

SCOLPITO

CORD



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

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

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 - 333 2281754 - info.ilsorpaso@gmail.com - www.ilsorpasoricambi.com. Ampia disponibilità di lamierati originali per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponibilità ricambi di carrozzeria per tutte le vetture Lancia d'epoca: mascherine, paraurti, parafranghi, vetri, ecc.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponibilità di lamierati vari per autovetture Innocenti dal '74 al '96.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '50 - '75: sportelli, cofani, parafranghi + varie.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di lamierati per Alfa Romeo, A112, Fiat 500, 600, 131, 124, 850 Pulmino e 850 coupé, Giulia GT, nuovi e usati.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Ampia disponibilità di componenti di carrozzeria per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

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.

Ardori Gabriele Tel./Fax 0376 531272. Dispongo di libretti uso e manutenzione e cataloghi ricambi ciclomotori, moto e auto.

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinalfa@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni.

EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Disponibilità di libretti uso e manutenzione per autovetture e camion nazionali ed esteri dal 1920 al 1980.

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi delle parti di ricambio, manuali d'officina per auto e moto, riviste, foto, deplianti.

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

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

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

32. MARMITTE COLLETTORI

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

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

Brezzi Samuele Collezionismo - AR - Tel. 347 0822722 - www.brezzisamuele.com. Ampia disponibilità di marmitte per motocicli anni '50: MV, Gilera, Morini, 125 H e Morini Country, Laverda, Guzzi Nuovo Falcone militare e civile, Stornello 125, Stornello Regolarità, Stornello Scrambler, Lodola 235, Ducati, Mondial, Capriolo, Benelli, Bianchi, Aermacchi, Motobi, Beta, Rumi, Motobi Sprint Lasting, Fantic Trial 50 mod. 330, Parilla.

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

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net

www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di marmitte in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

33. MICROMOTORI

Ardori Gabriele - Tel. / Fax 0376 531272. Disponibilità ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto. Libretti uso e manutenzione e cataloghi ricambi ciclomotori, moto e auto. Inoltre restauro integrale di meccanica e telaistica di Bianchi Aquilotto (tutti i modelli) e Garelli Mosquito, e relativi ricambi.

34. MILITARIA

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

35. MOTORE E SUE PARTI

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

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

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponibilità di varie parti meccaniche per Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi.

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - P.IVA: 03581560830. Ampia disponibilità di motori nazionali sportivi anni '60/'70: Alfa Romeo GTA; Alfa Romeo GT 1300, 1600, 1750, 2000; 695 e 850 Abarth; altri eventualmente su richiesta.

Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272. Disponibilità di vari ricambi per Mosquito 38A, 38B e Bianchi Aquilotto. Si effettuano anche restauri integrali.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO - Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Si effettuano restauri integrali e messa a punto di tutta la meccanica, disponibilità di ricambi per auto inglesi, Porsche 356 e 911, Alfa Romeo dal 1950 al 1970.

Autofficina 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 Alfa Romeo '56/'80

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



Per informazioni: 338 9369456



NEMO SRL - Tel. 0481 99713 - info@nemoitalia.com
www.nemoitalia.com - www.permanonitalia.com

PERMANON

Nanotecnologia al silicio per la cura della vettura/macchina.

- **PROFI LINE PLUS** - protegge dall'invecchiamento tutta la vettura.
- **DIAMOND 2in1** - mantiene, lava e protegge tutta la carrozzeria.
- **F. FELGENREINIGER** - riporta a nuovo qualsiasi cerchione.



Negro Ricambi

*Ricambi e accessori
per scooter d'epoca*

Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996



www.negroricambi.com info@negroricambi.com

Autofficina Aldo Tel. / Fax 0424 36617.

Restauro integrale della meccanica di qualunque auto classica e sportiva. Siamo specializzati nei marchi Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

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

Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358.

Revisioniamo avantreni e sospensioni per vetture Fiat Topolino A - B - C, si effettuano inoltre revisioni cambi e differenziali - Informazioni e documentazioni alla revisione meccanica di Fiat Topolino, preventivi per qualsiasi genere di riparazione e consigli a "nuovi utenti" o "fai da te" di dette vetture, disponiamo anche di un vasto assortimento di cuscinetti adattabili a Topolino A - B - C e derivate.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it.

Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

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

Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti elencate, servofreni, pompe acqua e revisioni, parti in gomma per meccanica, esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - cifspinarid@gmail.com.

Effettuiamo la revisione di motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76-Land Rover.

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

Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - Fax 081 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it.

Fornitura ricambi originali, motori completi o parti, cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455.

Revisione integrale di ogni parte

meccanica e idraulica di Citroen DS, Traction Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in contropartita.

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

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

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 - europaamerica@live.it.

Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com.

Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa Romeo, Autobianchi 112 Abarth, Fiat 850, 500, 600, 1.100, Ritmo, 130 Abarth TC.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net.

Tutti i ricambi di motore in pronta consegna per tutti i modelli Jaguar.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it.

Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Lancia d'epoca.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com.

Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

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

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Si effettuano restauri completi di meccanica e carrozzeria di auto classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture gran turismo d'epoca e attuali.

Paparello - TO - Tel. 011 8000149. Ampia disponibilità ricambi Innocenti e riparazioni auto Innocenti.

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929.

Elaborazione per Lambrette: kit di potenziamento da 20 a 30 CV alla ruota - cilindri, pistoni, carburatori, marmitte ad espansione, accensioni elettroniche, freni a disco, ammortizzatori, frizioni, cambi a 5 marce.

Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 7319380 82 - www.sangalliguarnizioni.com.

Produzione di guarnizioni motore per varie marche quali: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, Lamborghini.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch.

Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '40 - '75 dispongo di: Motori completi, blocchi motore, testate, alberi a cammes, alberi motore, bielle e bronzine, coppe olio, coperchi valvole, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it.

Componenti di meccanica e motore per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijep.com - turi@ricambijep.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 italiana e straniere - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

GIORDANO NICOLA

Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilità di modanature, maniglie, ghiera, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafranghi, cofani, fondi, lamierati vari, ecc.



TORINO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it

SAURO SQUERZANTI



RICAMBI FIAT TOPOLINO

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

www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it

Via La Cascina 3/D - Malalbergo (BO) - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147



Autosprint • Agenzia Autosprint

REIMMATRICOLAZIONI NAZIONALIZZAZIONI AUTO E MOTO EPOCA

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



Autosprint • Agenzia Autosprint



SPECIALISTI IN RICAMBI TRIUMPH SPITFIRE



RADIATORE NUOVO



POMPA CARBURANTE



GRUPPO FRIZIONE



MOTORINO AVVIAMENTO

SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429

0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET



"Specialisti in ricambi & accessori Fiat 500"

tel. 011-4375661 | mail: info@passione500.it
Strada Comunale di Bertolla nr. 152 - TORINO



visita il nostro negozio online www.passione500.it

36. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Fano di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com - reservation@museolamborghini.com - Orari di apertura: dal lunedì al venerdì: 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob. (+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.
Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zarattini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 veicoli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

37. PARABREZZA

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

38. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità di ricambi originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.
Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Disponiamo di ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.
Alfaricambi - CT - Tel. / Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Disponiamo delle parti in gomma e guarnizioni originali Alfa Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricambi di rara reperibilità per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo".
Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 84606. Disponiamo di tappeti e guarnizioni per

autovetture classiche nazionali ed esteri, ricostruzione di qualunque particolare su misura e o campioni.
Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e gommieri 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 - 333 2281754 - info.ilsorpasso@gmail.com - www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di guarnizioni e particolari in gomma per auto nazionali anni 40 - 70.
M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mar@mar.it - www.mar.it. Ampia disponibilità di ricambi quali guarnizioni, tappetini, cuffie cambio, pipe candele e ogni altra parte in gomma per tutte le vetture Lancia d'epoca.
Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 11 35 - 337 56 99 41. Disponiamo di un'ampia varietà di guarnizioni e tappeti in gomma per tutte le marche e modelli di autovetture d'epoca. Possibilità di effettuare ricostruzioni anche su campione.

39. PNEUMATICI

Abarth-Andronico - ME - 338 7265281 Tel./Fax 090 846526 sera - www.abarth-andronico.com - partita IVA: 03581560830. Disponibilità di gomme d'epoca per tutte le auto classiche e sportive anni 1935-1965.
Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Disponiamo di ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.
Borghi Pneumatici - FE - Tel. 0532 773251 - Fax 0532 774095 - www.borghiepoca.it - borghipneumatici@gmail.com. Vasto assortimento di pneumatici e gomme d'epoca.
Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com - www.covercar.com. Kit Autoshoes per prevenire l'ovallizzazione dei pneumatici.

F.lli DEMINICI

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



Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955

Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. mobile
335/6868718 336/669363



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.

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 consigliati per restauri museali e conservativi. Più di 2000 pneumatici vendiamo anche cerchi e raggi, per tutte le esigenze. Inviaci il tuo mozzo, ti rispediamo la ruota completa! Spedizione in 24h anche in contrassegno.

Musso Maria di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - mussogomme@tiscalinet.it. Ampia disponibilità pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.
N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel.347 5366196 - www.citroen2cvservice.it

Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per modelli Citroen. Si effettuano spedizioni in tutta Italia.

40. PRODOTTI SPECIALI

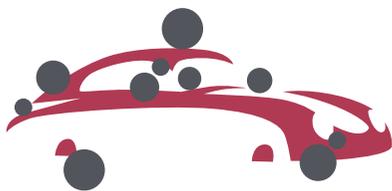
PRECISA - VC - tel.0163 51386 - www.precisa-italy.com - info@precisa-italy.com - Produzione PASTA PER RISCINTRO PRECISA (BLU DI PRUSSIA) di colore intenso ed uniforme ideale per localizzare le zone alte durante le lavorazioni di raschiatura o i punti di contatto tra le parti per raggiungere la precisione di assemblaggio (ingranaggi, stampi, cuscinetti, valvole, ecc.) Non asciuga, non indurisce, il colore dura a lungo.

Techim - BL - Tel. 0438 470354 - Fax 0438 479378. Sintoflon. Trattamento superlubrificante a base di teflon per motore, cambio e differenziale; elimina l'usura, riprende i giochi e riduce i consumi.

41. RADIATORI

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruzione radiatore in rame, ottone e alluminio. Rigeneriamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca. Rigeneriamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Rigeneriamo Filtri antiparticolato per qualunque mezzo con certificazione.

AIRCOOLED



PORSCHE 356

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA

pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL

39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT

WWW.AIRCOOLED.IT

RICAMBI ORIGINALI
e RIPRODOTTI
di alta qualità per
VOLKSWAGEN



Maggiolino

GARAGE



CONSULENZA
RESTAURI
MOTORI DI
ROTAZIONE

Maggiolino Garage di Vincenzo Muzzio | Via A. Grossich, 16 | 20131 Milano | Cell. +39 335 5746583 | maggiolinogarage@gmail.com

Elettrauto Franco Srl di FRANCO RODIGHIERO Elettrauto d'altri tempi

36015 SCHIO (VI) - VIA DELLA POTARA, 41 - TEL. OFF. (0445) 526460 - FAX 530052



Mercedes SL Oldtimer

RICAMBI,
DOCUMENTAZIONI,
CONSULENZE TECNICHE,
RESTAURI

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



RESTAURO-CARBURATORI



WEBER
SOLEX
DELLORTO
SU
STROMBERG
ZENITH



WWW.CARBURATORIGERMANI.COM

Via Papini 9/A - 43036 Fidenza (PR) tel. 0524 525616 - cell. 335 6621130

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



Virgilio Brambilla

dal 1960

**SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE**

Virgilio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670

www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it

PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL

**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.

lunque vettura d'epoca - Lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale. **Ardori Gabriele - MN - Tel./Fax 0376 531272.** Restauro integrale di meccanica e telistica di Bianchi Aquilotto (tutti i modelli) e Garelli Mosquito, e relativi ricambi.

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

Autofficina A.C.R. di Villa & F. Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Restauri professionali integrali o parziali, cura nel dettaglio, assistenza per omologazioni ASI ed immatricolazioni. Servizio di rimessaggio, ricerca auto da restaurare, specializzati in auto inglesi, Porsche 356 e 911, AR '50 al '70. **Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617.** Restauro integrale della meccanica di qualunque autovettura classica o sportiva. Siamo specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni

ni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

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

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

Autofficina Candini - MO - Tel./Fax 059 828280 - Fax 059 820653. Dal 1957 lavorazioni e restauri su ogni Maserati dagli anni '50 agli anni '90. Già ex assistenza diretta Maserati fino al 1998. Ampia disponibilità di ricambi nuovi, usati e ricostruiti. Restauri professionali poi pubblicati ed anche vincitori 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 - cifspinardi@gmail.com. Restauro totale di veicoli militari in genere, specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

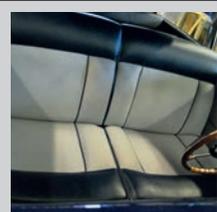
Chiozzi Guido e Paolo - FE - Tel./Fax 0532 62814 - info@lambrettapoint.com. Restauri integrali di tutti i modelli Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

42. RADICA

Virgilio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc..... in vera radica di noce, maple, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc..... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

43. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qua-



**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



"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

via delle industrie, 10 - 31010 Onè di Fonte (TV) - Tel. e Fax 0423 949614
pec: ro-ciciasnc@legalmail.it - info@ro-cicia.com - www.ro-cicia.com

VESPATRONIC per VESPA

Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W ET3, V50-90, PV125, PKS, PK-XL, PX, TS, GT, GTR, SPRINT VELOCE, SUPER, GL, VNB, VBB, GS160, SS180, RALLY 200, T5, GS150, FAROBASSO VN 1/2, VN1, VN2, 15T, V30T, V33T, 125 UIT, ACMA.



Lambretta.it

Elaborazioni,
Cilindri in Alluminio-Nicasil
MONZA - SUPERMONZA
IMOLA - SUPERIMOLA
MUGELLO 186 - 200 - 225
Bicilindrico
TARGA TWIN 250
Monocilindrico
MISANO 186 - 200 - 225

VARITRONIC per Lambretta

Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W. Per Li/TV/SX, DL, Junior 50-125, Lui 50-75, D/LD 125 e 150.



LAMBRETTA.IT di TINO SACCHI - Tutti i ricambi per tutte le Lambrette - 02 90631759 - 335 5444929



Dinopoint

BERGAMO

www.dinopoint.it

Vendita auto, visita il nostro sito



Raduni ufficiali
www.dinoitalia.com

Specializzati in auto
con motore Dino V6

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

Ricambi originali e repliche



Carrozzeria / Banco dima



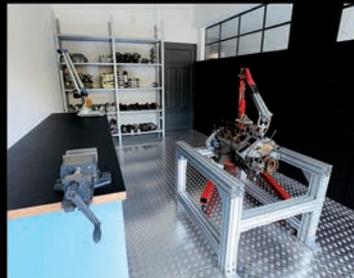
Banco prova motori



Tappezzeria



Auto in vendita



Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Restauri parziali o integrali, preparazioni e modifiche, inoltre trattamenti anticorrosivi.
C.R.S. - CR - Tel. 345 8302416 - 335 8274002. Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali - Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni - Reperimento automobili d'epoca e ricambi su commissione - Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.

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

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

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

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

FARALLI RESTAURI 2 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 fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito per ulteriori informazioni.

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

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morollibecca36@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 - V - L - R e Topolino B C.

Jaguar & Aston - VR - tel. 348 3527978 - info@jaguar-aston.com. Consulenza, assistenza, ricambi, accessori e parti rare per Jaguar dall'anno 1948 al 1965 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin dall'anno 1934 al 1959. Disponibilità di ricambi per manutenzione ordinaria, parti sterzo, strumenti.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Si esegue il restauro, la riparazione, la messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 575 04126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini offriamo molteplici servizi di assistenza meccanica; preparazioni sportive e racing; ampia disponibilità di ricambi.

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Restauri completi di meccanica e carrozzeria di autovetture classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.

NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 foto). Specialisti in Abarth 595 e 695, Giannini bicilindriche, Fiat 500 e derivate.

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

44. RETTIFICHE

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

Nuova Lunelli - MO - Tel. 059 2551230 - Fax 059 2551222. Specializzati nella rettifica dei motori di autovetture classiche e sportive. Realizzazioni e personalizzazioni ricambi da campione.

45. RIVISTE, LIBRI

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandro balestra@interfree.it. Disponibili molte riviste nazionali e internazionali, libri e pubblicazioni anche fuori commercio, archivi fotografici, deplanistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Comprando riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, 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.

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

Negro Ricambi

Ricambi accessori
per scooter d'epoca

Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996



www.negroricambi.com info@negroricambi.com



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

Ricambi ed accessori per:

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

C.R.S. Centro Restauri Storici
F.lli Tramontana Esperienza Plurirennale

Restaurazione 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

DECALCOMANIE
TRASFERIBILI - AD ACQUA - ADESIVI - RARITÀ

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

ACQUISTA ON-LINE!



www.motortransfers.it

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, depliant, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc, per auto e moto d'epoca dagli anni '20 in poi.

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

46. 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.

Dinamica Motors srl - VI - Tel. 0424 510692 - 30273 - 514724 - Fax 391392 - 333 6812946 - info@dinamicamotors.com. Per tutte le autovetture storiche, sportive e speciali, si effettuano saldature dei monoblocchi e delle testate in ghisa e/o alluminio con relativa rettifica, finitura a pezzi. Inoltre siamo in grado di eseguire la revisione completa di tutto il motore.

47. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE
Motortransfers - PU - Gianluca: 360 933010 - www.motortransfers.it - Ampia disponibilità di decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 1135 - 337 569941. Si eseguono marchi, scritte e simboli per tutte le marche automobilistiche dal '30 in poi.

48. SELLE PER MOTO D'EPOCA E ATTUALI
Classica by Olmi - PT - tel / fax 0573 544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Realizzazione di selle per motocicli d'epoca e biciclette d'epoca con materiali originali e realizzazione conforme all'originale, inoltre possibilità di ricreare scritte verniciate e ricamate.

SAMUELE - AR - 347 0822722 - www.breizsamuele.com. Ampia disponibilità di rivestimenti, anche su misura, per selle di motocicli nazionali.

49. SELLERIA, TESSUTI
Autotappezzeria Cassina e Milesi snc - BG-Tel./fax 035300089 www.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.it. Equipe molto esperta e competente per rifacimento e riparazione di interni per auto storiche con materiali: tessuti, 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.

Classica by Olmi - PT - tel/fax 0573 544896 - www.classicabyolmi.it - info@classicabyolmi.it. Restauro/rifacimento di interni per auto storiche italiane/estere, di selleria, sotto cielo, pavimentazione in moquette di lana (150 colori), mediante l'utilizzo di skai, vipla, panni lana e tessuti; materiali omolog. ASI, orig. per vetture italiane e estere. Consulenza per vetture inglesi e realizzazione made in italy per le medesime.

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

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Realizziamo interni completi in pelle e o tessuto originale per Citroen DS, Trac-tion Avant e SM.

Elveizo Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elveizo.com - www.elveizo.com. Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai. Per vari modelli auto: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Ballila, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo, Volkswagen. Panno in lana tutti i colori, ecc. Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GBAUTO500 tappezzeria per auto d'epoca e moderne - RG - Tel. 339 5369280 - 331 9785571. Disponibilità di tessuti originali per tutti i tipi di autovetture d'epoca dalla mitica Fiat 500 alla Topolino, Alfa Romeo, Ballila, Volkswagen, ecc... Kit pronti da montare, tappeti su misura in moquette per tutti i tipi di auto classiche e moderne, da noi troverete qualità e assistenza.

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

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

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

Negro Ricambi
Ricambi e accessori per scooter d'epoca



Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996

www.negroricambi.com info@negroricambi.com

Centro Lariano Fuoristrada
di Spinardi Cesare





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

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



WaterM
Sverniciatura e trattamenti ad acqua alta pressione

www.waterm.it info@waterm.it +39.3488712230 +39.3488712231

C.Da Passatempo n. 29/C 62010 Montefano (MC) - Marche IT -
Sverniciatura e pulizia tramite ACQUA ad altissima pressione di qualsiasi superficie metallica, come ferro, alluminio, rame, bronzo, ecc... in modo completamente ecologico. Possibilità di ritiro e consegna del mezzo.



Casquale Coppola  **SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA** **SPORT CARS AND CLASSIC**

I NOSTRI SERVIZI

- REVISIONE DI CAMBI AUTOMATICI • VASTO ASSORTIMENTO DI RICAMBI
- MOTORI REVISIONATI ED USATI DI VARIE MARCHE E TIPI
- SI ACQUISTANO AUTO PER RICAMBI E RICAMBI IN BLOCCO

NOLEGGIO DI AUTO E CAMION PER PRODUZIONI CINEMATOGRAFICHE

Via Filichito, 31 - 80040 VOLLA (NA) ITALY
Tel. e Fax +39 081 7732 846 cell. 347 8543 877 - info@coppolaoldtimer.com

www.brezzisamuele.com

REPLICHE MARMITTE PER MOTO D'EPOCA

MADE IN ITALY

VISITA IL SITO PER ALTRI RICAMBI
cell: +39 347 0822722 - info@brezzisamuele.com
P.IVA 01901310814 - C.F. BRZSM76R26A390C

50. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauriamo parabole fari auto/moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

51. SITI INTERNET

www.cicognaniguarnizioni.it. Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 in poi, ricostruzione anche su campione.

www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati nel sito www.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.internationalclassic.com. L'obiettivo del sito è mettere in contatto i migliori artigiani del restauro con gli appassionati di auto d'epoca. I restauratori possono farsi conoscere e comunicare i loro risultati creando una vetrina online personalizzata.

www.lambrettapoint.com. Vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta -

Consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie od originali, se disponibili, per mantenere al meglio la propria autovettura e la propria moto d'epoca.

www.portobellocar.com. È un sito dedicato al mondo del restauro delle automobili d'epoca dove nell'area Market Place si potranno mettere in vendita parti di ricambio ed in Rubrica trovare i professionisti specializzati nelle varie attività di restauro.

52. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

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

FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186067 - Ampia disponibilità cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat

500-600 -850-124-125-126-127-128-A112-Alfa-Lancia - Autobianchi, ecc... di meccanica, elettrici, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura o a campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

53. TRASPORTI

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

54. TURBOCOMPRESSORI

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

55. VALVOLE

MR VALVOLE di Martino Ambrogio - TO

- Tel. 0121 52987 - FAX 0121 542993 - What's app: 334 6705986 - mrvale@ gmail.com - info@matino.eu - dessy@fmatino.eu. Costruzione di ogni tipo di valvole, su disegno o campione, per vari modelli di auto e moto classiche, sportive e speciali.

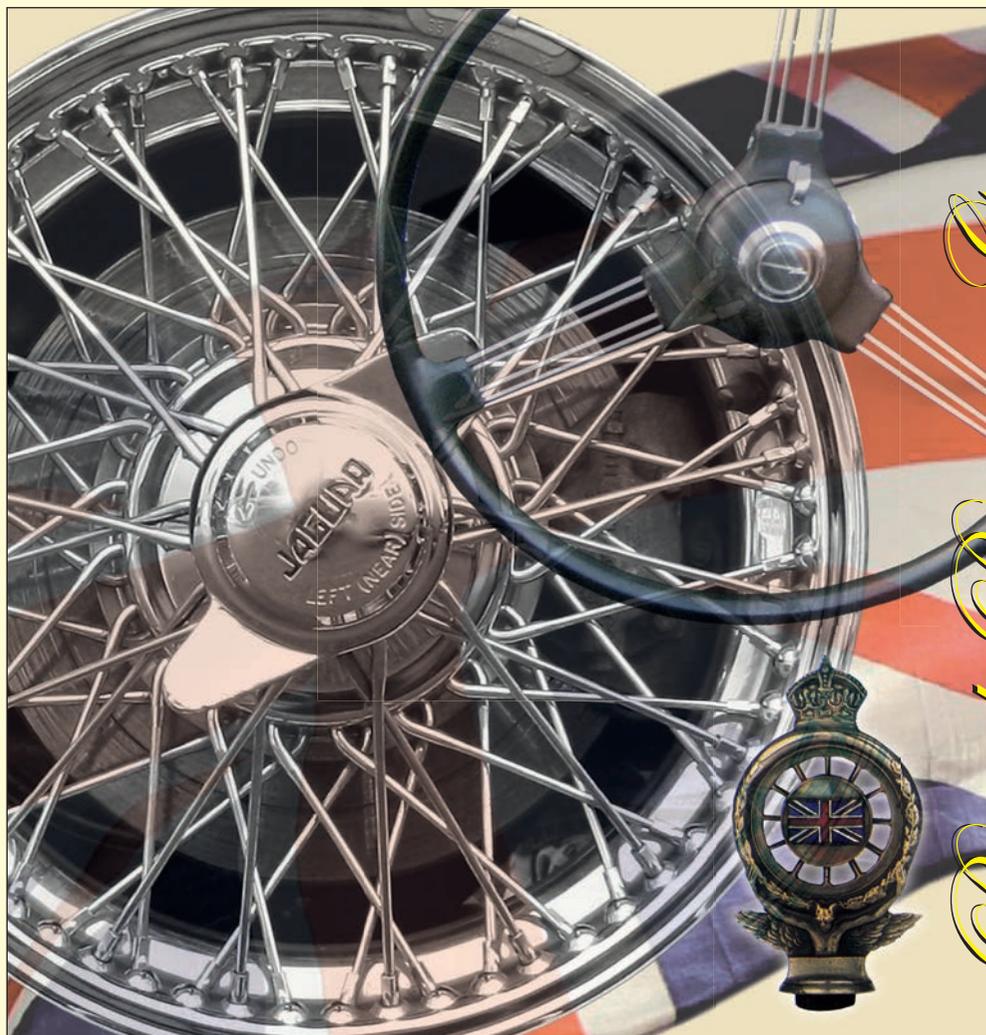
56. VOLANTI

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Si eseguono rivestimento volanti in pelle di qualsiasi auto. Lavoro professionale. Spediamo preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 - email: info@ilvolanteinlegno.it - www.ilvolanteinlegno.it. Realizzazione e restauro di volanti in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, sportive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello di professionalità nel rispetto di ogni minimo dettaglio. Esperienza di oltre mezzo secolo.

Mc Rebons - VA - Tel 340 2937876. Volanti originali usati in legno, e in pelle, rigenerati o riverniciati per PORSCHE 356 - 911. Non dispendio di volanti Nardi costruiti dopo il 1975. Accessori, per carrozzeria, lamierati, portapacchi, cerchi per PORSCHE 356.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di volanti in radica legno di qualunque auto classica, sportiva, speciale.



British Racing Green



Triumph

MG

Austin Healey

Jaguar

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493
www.brgspares.it - brgmoss@libero.it

PAGHIAMO REGOLARI PROVVISORI AI SEGNALATORI 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

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

SUPERCONDIZIONI



ALFA ROMEO ALFETTA 1.6 116.00 2ª SERIE INIZIO PRODUZIONE MANIGLIE PORTIERE ESTERNE, 06/1977, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA, TARGHE (AQ 12...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA CON LIBRETTO A PAGINE.
RARO COLORE GIALLO PIPER
€ 15.900

ECCELSA



ALFA ROMEO ALFETTA 1800 116.08 SCUDO STRETTO 1ª SERIE, Targhe (MI 76...), ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA, AUTOVETTURA STORICA IN PERFETTE CONDIZIONI.
MANIACALMENTE CONSERVATA
€ 22.500

SUPERPREZZO



ALFA ROMEO ALFETTA GT 1.6 116.04 1ª SERIE, 09/1978, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA, PRONTA ALL'USO.
PERFETTAMENTE FUNZIONANTE
€ 13.800

SUPERPREZZO



ALFA ROMEO GT 2000 VELOCE TIPO 105.21, 04/1973, Targhe (PE 26...) - DEFINITA ALL'EPOCA DALLA RIVISTA U.S. HOT ROD "L'UNICA VETTURA EUROPEA CHE SI POSSA CHIAMARE MUSCLE CAR".
RARO ED ELEGANTISSIMO ABBINAMENTO CROMATICO
€ 46.500

ECCELSA



ALFA ROMEO MONTREAL TIPO 105.64 V8 2.593CC, 04/1971, Targhe (TP 10...) e documenti originali di prima.
MECCANICA COMPLETAMENTE REVISIONATA - DISPONIBILI FATTURE ATTESTANTI I LAVORI SVOLTI IN OFFICINA SPECIALIZZATA ALFA ROMEO
€ 79.500

SUPER RESTAURO



ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER DIESEL TIPO 115.40, 04/1977, targhe (LE 28...) e documenti originali, doppie chiavi originali, vettura totalmente restaurata, motore Perkins in ghisa con iniezione indiretta CAV LUCAS.
ULTRARARA - MATCHING NUMBERS - UNICA IN VENDITA IN EUROPA
€ 40.000

ECCELSA



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 "BISCIONE" TIPO 105.26 "ALLESTIMENTO QUADRIFOGLIO" - 03/1971, ISCRITTA ASI - IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE PER VERI INTENDITORI DEL MARCHIO ALFA ROMEO.
DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.3/1.6
€ 26.500

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



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

SUPERPREZZO



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

RARA



BMW 320i (E30) BAUR TC TOP CABRIOLET, 05/1985, ISCRITTA ASI, Disponibile scheda di produzione BMW, Targhe (CR 34...) originali dell'epoca e documenti originali dell'epoca.
MECCANICA PERFETTA - PRONTA ALL'USO
€ 13.500

PERFETTA



BMW 520i E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CRSC, Targhe (ROMA 04...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - Meccanica completamente rimessa a nuovo con doc. fiscale attestante i lavori svolti.
€ 10.500

SUPER TAGLIANDATA



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

SUPER TAGLIANDATA



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

ECCELSA



FERRARI 330 GTC, 07/1968, Targhe (AP 15...) e documenti originali dell'epoca.
SOLO ED ESCLUSIVAMENTE ITALIANA DA SEMPRE - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - ORIGINALISSIMA E COMPLETA - UNICA NEL SUO GENERE
€ 590.000

SUPERPREZZO



FERRARI 360 MODENA F1, 09/2002, tagliandi eseguiti in FERRARI e timbrati sull'apposito e ORIGINALE LIBRETTO TAGLIANDI - CARPETTA FERRARI in pelle beige perfettamente CONSERVATA E COMPLETA. **DA COLLEZIONE - PERFETTA CONSERVATA MANIACALMENTE IN CONDIZIONI DA CONCORSO**
€ 77.500

YOUNGTIMER



FIAT BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1ª SERIE, 06/1995, disponibile libretto uso e manutenzione e rarissimo libretto tagliandi originale con cronistoria tagliandi eseguiti a scadenza regolare.
€ 7.500

YOUNGTIMER



FIAT BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1ª SERIE, 04/1997, RARISSIMO E SPORTIVISSIMO COLORE ARANCIO 570 - DISPONIBILE HARD TOP IN TINTA CARROZZERIA ARANCIO 570.
€ 9.500

YOUNGTIMER



FIAT BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1ª SERIE CON RARISSIMO HARD TOP, 01/1996, targhe (AL...) e doc. orig. dell'epoca, disponibile rarissima carpetto completa di tutta la manualistica originale e perfettamente conservata. **LIBRETTO USO E MANUT., MANUALE AUTORADIO, FIAT SERVICE, LIBRETTO TAGLIANDI CON DOC. DI GARANZIA ORIG. ATTESTANTE L'ORIG. E LA PROD. DELLA VETTURA**
€ 7.900

RESTAURO MANIACALE



FIAT 1100 103 TV (Turismo Veloce) BERLINA - 11/1955, VETTURA RESTAURATA TOTALMENTE E MANIACALMENTE rispettando la configurazione originaria da ARTIGIANI ALTAMENTE SPECIALIZZATI IN VETTURA FIAT 1100.
€ 37.500

SUPERCONDIZIONI



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

SUPERCONSERVATA



FIAT 127 SPORT 70 HP 3 PORTE TIPO 127/931/1 - 10/1980, TARGHE (VI 46...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - VETTURA CONSERVATA - INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI DI ORIGINALITÀ.
ECCELSA - RARISSIMA
€ 10.500

SUPER RESTAURO



FIAT DINO COUPE' 2000 TIPO 135 A C, 07/1987, targhe (ca 12...) e libretto a pagine originali dell'epoca - restauro professionale maniacalmente eseguito DA ARTIGIANI ESPERTI IN VETTURE FIAT DINO.
VETTURA DA RARO ABBINAMENTO CROMATICO
€ 49.900

SUPERPREZZO



FIAT 500 F (110 F) 8 BULLONI, Targhe (PG 08...) e documenti dell'epoca - RARISSIMA VERSIONE PRODOTTA PER SOLI 10 MESI.
CONDIZIONI MANIACALI DAL CONCORSO INTROVABILE
€ 9.900

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



**SILVAUTO È PRESENTE DAL 21 AL 24 OTTOBRE
IN FIERA A PADOVA PAD.11
CON DOPPIO STAND INTERNO ED ESTERNO**



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

AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO



ECCELSA SILVAUTO RARISSIMA
FIAT UNO TURBO I.e. 1ªSERIE 3 PORTE, 10/1989, TARGHE (PV 71...) ORIGINALI DELL'EPOCA - VETTURA CONSERVATA - INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI DI ORIGINALITÀ.

ECCELSA - RARISSIMA
€ 18.500



CONDIZIONI MANIACALI SILVAUTO
JAGUAR MK II 3.8 + OVERDRIVE - ALLESTIMENTO "HEADENGINE STRAIGHTPORT", 01/1961, ISCRITTA ASI - CRUSCOTTO IN RADICA DI NOCE PERFETTO COME NUOVO - INTERNI INTONSI CONSERVATI.

DA VEDERE E PROVARE
€ 39.500



SUPERPREZZO SILVAUTO
JAGUAR XJ 6 3.2 CAMBIO AUTOMATICO, 09/1991, TARGHE (BG A88...) ORIGINALI DELL'EPOCA ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA.

€ 9.000



RESTAURO SUPERSTELLATO SILVAUTO
LANCIA AURELIA B24 S SPIDER AMERICA CON HARD TOP "FONTANA", 04/1955.
RESTAURO DI LATTONERIA, LAMIERATI, VERNICIATURA E MONTAGGIO ESEGUITO PRESSO LA CARROZZERIA "NOVA RINASCENTE" DI COGNOLATO DINO E C. SNC DI VIGONZA (PD) CON AMPIA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E DOCUMENTAZIONE FISCALE ATTESTANTE I LAVORI SVOLTI
TRATTATIVA RISERVATA



INVIOPRIETARIO SILVAUTO COME NUOVA
LANCIA DELTA EVOLUZIONE CELEBRATIVA HF INTEGRALE MARTINI 5, UN SOLO ED UNICO PROPRIETARIO - SOLO 14.860 KM - TARGHETTA IDENTIFICATIVA RIPORTANTE IL NUMERO DI SERIE 247/400, 03/1992. Completamente conservata - Condizioni uniche di conservazione.
DISP. TUTTO IL CORREDO D'ORIGINE CONSEGNA TO AL PRIMO PROPRIETARIO
€ 220.000



ECCELSA SILVAUTO PARI AL NUOVO
LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V, 12/1989, SOLAMENTE 194 KM, sedili in tutta pelle nera traforata originale LANCIA HF. Tetto apribile panoramico. **DISP. LIBRETTO USO E MANUTENZIONE, LIBRETTO DI ASSISTENZA (TAGLIANDI), LIBRETTO SERVICE - CARROZZERIA, INTERNI, FONDI COMPLETAMENTE CONSERVATI E INTONSI!**

€ 89.500



SUPER RESTAURO SILVAUTO SUPERPREZZO
LANCIA FULVIA 1.3 S COUPE' SPORT ZAGATO, 01/1969, Avorio Santa Anita, RARISSIMO ED IMPORTANTE ESEMPLARE.

PRIMA SERIE COLOR AVORIO SANTA ANITA SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO COLLEZIONISTICO

€ 32.500



RARISSIMA SILVAUTO SUPERCONDIZIONI
LANCIA FULVIA COUPE' 1216CC 1ªSERIE LEVALUNGA TIPO 818.130 - 02/1967, TARGHE (AN 09...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.

OMOLOGATA ASI 3ªGRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI

€ 18.900



SUPERCONDIZIONI SILVAUTO
LANCIA 2000 BERLINA I.E. TIPO 820.416 - 07/1973, TARGHE (VC 23...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - LIBRETTO VERDE A PAGINE CORRISPONDENTE ALL'ANNO DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE.

ISCRITTA E OMOLOGATA AL REGISTRO STORICO LANCIA

€ 11.000



CONDIZIONI MANIACALI SILVAUTO
LANCIA THEMA 8.32 "FERRARI" 215CV 1ª SERIE - 09/1987, vettura completamente e maniacalmente conservata - tutta originale - vettura rara - prodotti solamente 2.270 esemplari dell'amatissima prima serie.

DISPONIBILE DOCUMENTAZIONE ATTESTANTE LAVORI SVOLTI DI MECCANICA

€ 24.000



RESTAURO MANIACALE SILVAUTO
MASERATI BORA 4900, 01/1974, Telaio AM11749584 - Motore AM107/11/49 584 - PERLA DEL DESIGNER GIORGETTO GIUGIARO - LINEA SINUOSA E FILANTE - UNICA ED INIMITABILE.

PRIMA MASERATI STRADALE PRODOTTA CON SOSPENSIONI INDIPENDENTI: DEFINITA "AVVENIRISTICA INTERPRETAZIONE DI SPORTIVITA' ED ELEGANZA"

€ 199.000



SUPER TAGLIANDI SILVAUTO
MERCEDES - BENZ 190 E 2.3 - 16 W201 1ª SERIE, 02/1988, targhe (TO 35... H) e documenti originali dell'epoca, vettura eccellentemente conservata, cerchi in lega originali, disponibile libretto service e tagliandi con timbri Mercedes.

ECCELSA
€ 26.500



SUPERPREZZO SILVAUTO
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



RESTAURO MANIACALE SILVAUTO
MERCEDES BENZ 230 SL W113 "PAGODA" CON HARD TOP - 01/1963, "LA MITICA PAGODA ANCHE DETTA PAGODINO" SOLAMENTE 1.078 KM DA TOTALE RESTAURO.

DISPONIBILE STUPENDO HARD TOP MARRONE AVANA COD.408 ORIGINALE DELL'EPOCA

€ 108.000



SICURA RIVALUTAZIONE SILVAUTO
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



YOUNG TIMER SILVAUTO SUPER OCCASIONE
MG ROVER MG F 1.8I 1ª SERIE, SOLO 57.767 KM, Targhe e documenti originali.

DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE MG ROVER COMPLETA E CON LIBRETTO TAGLIANDI REGOLARMENTE TIMBRATO CON SCADENZA REGOLARE

€ 9.900



SUPERCONDIZIONI SILVAUTO RARA
PORSCHE 911 L COUPE' SPORTOMATIC, 08/1968, targhe (Roma K...) originali dell'epoca, vettura eccellentemente conservata, italiana da sempre. **OMOLOGATA ASI TARGA ORO - PRODOTTA IN SOLO 499 ESEMPLARI - DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA PORSCHE ITALIA ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA**

€ 140.000



PERFETTE CONDIZIONI SILVAUTO
PORSCHE 944 TURBO 250CV - 01/1989, VETTURA IN ULTRAMANICACI CONDIZIONI DI CONSERVAZIONE, SOLAMENTE KM 38.584 PERCORSI, IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE.

DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTA, MA ACQUISTABILE ANCORA A CIFRE CONTENUTE

€ 33.900



ECCELSA SILVAUTO RARISSIMA
MATRA X BAGHEERA S - 08/1976, targhe (le 23...) con libretto a pagine originale dell'epoca, disp. libretto uso e manutenzione, libretto rete assistenza (points service) Simca - Matra service dell'epoca. **LIBRETTO DI ASSISTENZA (TAGLIANDI) CON TAGLIANDI ESEGUITI IN RETE UFFICIALE MATRA SIMCA CON RARISSIMA TESSERA DI GARANZIA**

€ 23.000



INTROVABILE SILVAUTO
STEYR PUCH 500 D - TETTO RIGIDO, 02/1963, VERSIONE AUSTRIACA DELL'ITALIANISSIMA FIAT NUOVA 500.

RESTAURO MANIACALE

€ 24.500



1ªSERIE SILVAUTO SUPERPREZZO
TRIUMPH TR 3 A SPORT "BOCCA STRETTA", 06/1957, ISCRIBILE MILLE MIGLIA, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA.

RESTAURO MANIACALE ALTAMENTE PROFESSIONALE

€ 45.000



PERFETTE CONDIZIONI SILVAUTO
ALFA ROMEO 4C SPIDER 1.750cc TBI 240 CV, 06/2016, SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO COLLEZIONISTICO - SOLAMENTE 16.468KM. **DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE ALFA ROMEO COMPLETA DI LIBRETTO GARANZIA E SERVIZI REGOLARMENTE TIMBRATO CON TAGLIANDI ESEGUITI IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO, LIBRETTO SISTEMA 'ALFA D.N.A.' E LIBRETTO GUIDA RAPIDA**

€ 74.900



ISTANT CLASSIC CAR SILVAUTO 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 TAGLIANDI ESEGUITI IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO. **VETTURA IN PERFETTE E MANIACALI CONDIZIONI - RARISSIMA**

TRATTATIVA RISERVATA

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.

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA 21/24 OTTOBRE, PAD. 14



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 1.600 "GRAN TURISMO ALLEGGERITA", ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE - originale al 100% DALLA NASCITA, vetri plexiglass, motore doppia accensione, slittone.
MARZO 1967 HA 54 ANNI
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



FERRARI DINO 246 GT,
RESTAURO TOTALE eseguito dalla Concessionaria Ferrari Sauro⁰⁰⁰, 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



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!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



FIAT 600 MULTIPLA, RESTAURO AL NOSTRO Reparto Classic **VITE per VITE** MOTORE DA RODARE, targhe nere.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1964!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3, ANNO 1957⁰⁰⁰750D PASSO CORTO⁰⁰⁰, COLORE BIANCO, MATCHING NUMBERS, PERFETTO STATO SIA DI CARROZZERIA CHE DI MOTORE. INTERNI SUPERLATIVI.
TARGA COMO HA 64 ANNI!



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



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 750D PASSO CORTO⁰⁰⁰, IMM.1958, CELESTE, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla A alla Z.
TARGA RAVENNA HA 63 ANNI!



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!



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



ALFA ROMEO GIULIA BERLINA - 1.600 TI 1° SERIE, anno 1963, ----restauro totale, italiana da sempre, condizioni superbe.
TARGA PERUGIA HA 58 ANNI!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



MONOPOSTO FATTA A MANO TUTTA IN ALLUMINIO, CAMBIO A 3 MARCE, ruote scoperte, motore 125cc Lambretta, telaio tubolare FCB, ESEMPLARE UNICO.
COSTRUITA NEL 1954 HA 66 ANNI!



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

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



ALFA ROMEO 1.750, grigio indaco con pelle Cartier, combinazione cromatica favolosa, oggetto molto speciale.
MARZO 1970 TARGA FERRARA



ALFA ROMEO GIULIA 1.300 4 MARCE 1° SERIE, anno 1964, RESTAURO TOTALE. colore VERDE.
TARGHE VENEZIA HA 57 ANNI!



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



ABARTH 595, IMM. 1969, ITALIANA da SEMPRE, matching numbers, esemplare impeccabile.
TARGA LIVORNO HA 52 ANNI!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



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



MERCEDES UNIMOG-411, IMM. 1962, NOSTRO DA 30 ANNI⁰⁰⁰, SOLO 8.000 KM DA NUOVA⁰⁰⁰, CAPOTE ORIGINALE, TRAINA 6,6 TONNELLATE.
TARGA TORINO HA 59 ANNI!



RENAULT 4 *SINPAR 4 RUOTE MOTRICI*****, FURGONATA, RESTAURATA, AUTO RARISSIMA, COLORE BLU CON INTERNI MARRONI. RARISSIMA!
ANNO 1985 HA 36 ANNI!
INTROVABILE



MERCEDES BENZ SL 600 V12, ASI⁰⁰⁰, SOLO 63.000 KM - ITALIANA DA SEMPRE, IMM. 1993, INTROVABILE con BOOK SERVICE.
TARGA CREMONA TRA 2 ANNI SARA' 30enne!!



ALFA ROMEO GT 2.000, IMM.1972 ROSA, ASI, matching numbers, ITALIANA DA SEMPRE.meravigliosa.
TARGA MILANO HA 49 ANNI!



FIAT 600 MULTIPLA, RESTAURO⁰⁰⁰, targhe nere Torino, colore bianco.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1960!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

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



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1935 LANCIA AUGUSTA CABRIOLET
PININ FARINA



1931 RILEY 9 SPECIAL
"BROOKLANDS STYLE"



1952 LANCIA AURELIA B20 SERIE 2
ORIGINALE CONSERVATA



1951 HUDSON SUPER SIX €49.800



1954 FIAT 1100 TV
COUPE PININFARINA



1958 MERCEDES 220 S CABRIOLET
omologata ASI, italiana



1949 CHEVROLET STYLEMASTER
SPORT COUPE € 22.800



1955 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT
1° SERIE CAMBIO AL VOLANTE



1959 ALFA ROMEO 2000 TOURING



1948 ALLARD K1



1958 AUSTIN HEALEY 100-6 BNG
RESTAURO DA CONCORSO



1960 LANCIA FLAMINIA COUPE PF
TOTALMENTE RESTAURATA €43.800



1964 MGB ROADSTER S1
TOTALMENTE RESTAURATA €29.800



1969 JAGUAR E TYPE COUPE S2
TOTALMENTE RESTAURATO



1955 JAGUAR XK 140 CABRIOLET
PERFETTO



1966 MERCEDES 230 SL PAGODA
RESTAURO € 89.800



1965 MERCEDES 230 SL
€ 69.800



1954 MG TF MIDGET 1250
RESTAURATA € 39.800



1968 ALFA ROMEO DUETTO
CODALUNGA € 49.800



1969 TRIUMPH GT6 MK2
RESTAURO € 29.800



1959 TRIUMPH TR3A
HIGH PERFORMANCE RESTAURO



1988 PORSCHE 944S 16V
PERFETTA € 25.800



1979 PORSCHE 911 3.0 SC
PRONTO PER REGOLARITA SPORT



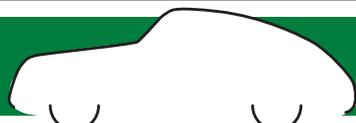
1988 FERRARI 328 GTS 25.000 KM
1 PROPRIETARIO



1997 MERCEDES 320 SL
PERFETTA € 16.800

www.cristianoluzzago.it

"The Blue Room" Via Don Bergomi 6, 25030 Castel Mella BS - Visite solo su appuntamento tel +39.328.2454909



NON SOLO PORSCHE...

EVER GREEN CARS

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA DAL 21 AL 24 OTTOBRE 2021



PORSCHE 356 SC, anno 1964, restauro totale eseguito da professionisti.



PORSCHE 356 BT6, anno 1962, colore avorio con int. cartier, restauro totale, imp. Elettrico 12V, auto da concorso.



PORSCHE 911 2.4S, auto in fase di montaggio, restauro magistrale, colore seppia braun, interni braun con velluto centrale.



PORSCHE 356 BT5, grigio airone con capote ed interni blu, restauro maniacale, appartenuta a un architetto famoso in germania ROLF GUTBROD, molto conosciuto in casa Porsche.



PORSCHE 356 SPEEDSTER, anno 1955, restauro totale maniacale, auto eleggibile 1000miglia, autovettura perfetta in tutto.



PORSCHE 901, del 1965, una delle prime 1000, telaio 300xxx, auto molto rara, restauro conservativo, auto da veri collezionisti.



PORSCHE 356 PREA CABRIO, una delle 380 costruite, 1500, Super rarissima, ASI targa oro e FIVA, nero, int. cuoio, restauro super professionale, auto da concorso Villa d'Este, anno 1953.



PORSCHE 356 AT2, anno 1958, colore blu masenblau, restauro totale, perfetta in tutto, auto da concorso.



PORSCHE 911 2.0 E, anno 1968, auto rarissima in fase di montaggio.



PORSCHE 356 ROADSTER, anno 1960, restauro totale, interni grigi. Vettura da concorso.



ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 VELOCE, anno 1958, auto rarissima, restauro totale, perfetta.



FIAT 124 SPIDER 2.0 auto totalmente restaurata come nuova.



MERCEDES 250 SE COUPE, anno 1968, asi targa oro, auto appartenuta a un avvocato importante.



BALILLA COPPA D'ORO, restauro totale, anno 1934, auto eleggibile 1000miglia.



PORSCHE 356 SPEEDSTER, anno 1955, eleggibile 1000 miglia, restauro totale.



MERCEDES 190 SL, 1958, auto restauro conservativo, auto perfetta.



PORSCHE 997 4S TARGA, auto rara con 62000 km, sempre tagliandata.

EVER GREEN CARS, Via Napoli, 1 - CASALMAIOCCO (MI) Tel. 335 7704626 - www.evergreencars.it - info@evergreencars.it



Aquarama Boats & Cars



Presenti alla Fiera di Padova 21/24 ottobre, pad. 11



AC sport special, del 1935, perfette condizioni, ASI e FIVA.



Porsche 911 2.0 S SWB, restauro totale, matching numbers.



Porsche 911 2.7 RS, del 1973, italiana da sempre.



Maserati Mistral 3.7, vettura perfetta, ASI, targhe nere.



Alfa Romeo Montreal, vettura perfetta, meccanica Gamberini.



Lancia Appia Zagato, del 1957, restauro totale, omologata ASI.



Fiat 124 Abarth G4, ex ufficiale.



Lotus Elite S2, pronta corse, vettura dal passato storico importante.



MG C spider, restauro totale, omologata ASI.



Alfa Romeo Giulietta Sprint, restauro totale, omologata ASI.

**Via della Segale 49 - 06135 Balanzano, Perugia - Cell. +39 335 6100129
info@aquaramabec.com - www.aquaramabec.com**



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



1935 FIAT 503 TORPEDO
TARGHE NERE



1927 LANCIA LAMBDA S7 SILURO
TARGHE NERE - MILLE MIGLIA



1955 JAGUAR XK 140 FHC S.E.
OMOL.ASI ORO - MILLE MIGLIA



1955 AUSTIN HEALEY 100/4 Bn1
MILLE MIGLIA



1963 LANCIA FLAMINIA GT
TOURING 2.5 3C TARGHE NERE



1960 LANCIA FLAMINIA SPORT
ZAGATO 2500 1 DI 99 COSTRUITE



1960 ASTON MARTIN DB4S MKII
STORIA COMPLETA DISPONIBILE



1957 ROLLS ROYCE SILVER RHD
CLOUD I HERITAGE



1966 ALFA ROMEO 2600 SPRINT
FRENI A DISCO RARISSIMA



1964 FIAT 600D MULTIPLA



1965 MG B ROADSTER MKI
TARGHE NERE



1953 MG TD MKI 1250
OMOL.ASI ORO - RESTAURATA



1956 MERCEDES BENZ 190 SL
MILLE MIGLIA



1965 FORD MUSTANG 289
HARDTOP AUTOMATIC



1965 VOLKSWAGEN BEETLE 1200
TARGHE NERE



1990 RUF - PORSCHE 911 3.2
SPEEDSTER TURBOLOOK

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



488 Pista, 2020, 1.200 km



599 HGTE, 2010, 33.500 km



997 GT3 RS, 2010, 40.900 km



GranCabrio S, 2016, 16.600 km



AMG GT-C, 2017, 33.500 km



Huracán, 2017, 29.000 km



Cayman GT4, 2020, 4.400 km



F-Type 3.0V6, 2017, 30.300 km



550 Maranello, 1997, 72.800 km



Diablo VT, 1994, 29.700 km



Diablo VT Roadster, 1998, 33.300 km



SL320, 1994, 92.500 km



512 M, 1995, 22.000 km



964 Carrera 4, 1988, 96.700 km



964 Speedster RUF, 1994, 1.200 km



Z3 M Coupé, 1999, 59.950 km



208 GTS Turbo Intercooler, 1987, 14.500 km



930 Turbo, 1980, 112.600 km



Countach LP5000 Quattrovalvole, 1988, 37.500 km



914 2.0, 1973, 103.500 km



E-Type 4.2, 1971, 5.000 km



Spider Touring 2.0, 1959, 25.000 km



Alfetta GT 1.8, 1975, 40.950 km



190 SL, 1956, 57.500 km



Classic & Sports Cars since 1987

**SAREMO PRESENTI AL SALONE AUTO E MOTO D'EPOCA DI PADOVA AL PAD. 5
VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.COMM.IT**



ALFA ROMEO
ALFETTA GT 1.6 - 1979
15.000 €



ALFA ROMEO
GIULIA SUPER 1600 - 1972
25.000 €



ALFA ROMEO
SPIDER 1.6 III SERIE - 1987
16.500 €



BMW
ISETTA 300 - 1959
25.000 €



CADILLAC DE VILLE
CONVERTIBLE - 1965
18.500 €



CITROEN
MÉHARI I SERIE - 1971
16.000 €



FIAT
1100/103 H LUSO - 1959
11.000 €



FIAT
2300 BERLINA - 1961
19.000 €



FIAT/SIMCA
5 FURGONETTE - 1940
22.500 €



FIAT 500 A TOPOLINO
MEZZA BALESTRA - 1938
14.500 €



FIAT 600 D
JOLLY SPIAGGINA - 1965
52.500 €



FIAT 600
I SERIE - 1955
14.000 €



LANCIA 2000
COUPÉ HF - 1973
27.000 €



LANCIA FLAMINIA COUPÉ
PININFARINA 2.5 3B - 1963
34.000 €



LANCIA FULVIA COUPÉ
1.2 I SERIE - 1967
18.500 €



LANCIA FULVIA COUPÉ
1600 HF LUSO - 1973
48.000 €



ROLLS ROYCE
CONVERTIBLE - 1968
42.500 €



ROVER
P6 3500S V8 - 1974
13.500 €

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



Solo per passione...Auto



MG MAGNETTE ZA '55



JAGUAR XJ6 2.8 '69



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



CAMPER MCLOUIS GLEN, 6 POSTI



FIAT COUPÉ 2.0 20V 5 CILINDRI ASI '96



FIAT 600 D '67 + 600 D '64



BENTLEY TURBO R, ASI '90



MERCEDES ML 400 CDI 7 POSTI '02



FARMOBIL FM 700 '63



LANCIA FULVIA 2C '65



VOLKSWAGEN GOLF CABRIO I SERIE 1500
GLS + 1800 GL



FIAT 850 SPECIAL '69 + FIAT 500 VARI
ESEMPLARI



FIAT 127 900 SUPER '82 + 850 COUPÉ '69



CHEVROLET CAMARO 3.8V6 T-TOP



DODGE RAM 1500 VANDAY DISCOVERY
7 POSTI



MOTO GUZZI LODOLA & ZIGOLO RESTAURATI

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

NERVESAUTO

www.nervesauto.com

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



Cobretti Cobra 427, 1976, motore 3.528cc V8, manuale, guida a sinistra, con capote nuova, targata Italiana.



Fiat 850 Special, 1970, interni marroni, 843cc, bel conservato, con tappetini originali, targata.



Fiat 500 R, 1975, 594cc, colore originale "giallo tufo", molto bella sia internamente che esternamente, targata.



Jaguar MK2 3.4, 1963, 3.400cc, cerchi a raggi cromati, gomme e moquette nuovi, prima vernice, interni originali, Italiana da sempre.



JBA Falcon V8 3500, 1992, Rover V8 3.500, recentemente riverniciata, con bagagliaio, capote in mohair come nuova.



MGA Roadster 1500, 1959, 1500cc, guida sx, cambio e motore revisionati, lattonata, riverniciata, interni e fondi nuovi ecc..



MGB Roadster, 1972, guida a sx, 1800cc, con capote in canvas, portapacchi, raggi cromati, targata..



MGB Roadster, 1966, 1800cc, con capote, cerchi a raggi, gomme nuove, bella di carrozzeria ed interni.



Morris Mini Moke, 1966, guida a sx, italiana da sempre, targhe nere, 4 posti, con capote nuova e finestrini, riverniciata. Video al sito.



Royale Sabre, 1988, 2.000cc, manuale, capote come nuova, carrozzeria ed interni ottimi, moquette nuova. Video al nostro sito.



Triumph Spitfire 1500, colore nero, interni beige, motore 1500cc, con capote.



Morris Traveller 1000, colore verde, interni verdi, molto bella sia internamente che esternamente, legni in buone condizioni.

AUTOSTORICHE.NET

VENDITA, ACQUISTO E CONTO VENDITA AUTO STORICHE E GRANTURISMO ATTUALI

Carlo Gritti Morlacchi www.autostoriche.net / info@autostoriche.net / 335 7496890

Presenti alla Fiera di Padova
21/24 ottobre, pad. 5 B



Mercedes Benz 240 TD, anno 1995, unico proprietario, bellissima, km 190000. € 19000



Mercedes Benz 300 E Cabrio, cambio manuale, 1995, km 167000, perfetta, int. pelle nera. € 24000



Mercedes Benz 300 SL, 1996, Km 76000, cambio aut., clima, radio Becker, sedili riscaldati. Da vedere



Mercedes 320 SL, blu, anno 1986 con CRS, favolosa. Prezzo da concordare



Mercedes 200 Serie W123, anno 1983, bellissima, unico proprietario. € 11500



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



Lancia Augusta terza serie, anno 1936, conservata originale in ottime condizioni. Prezzo da concordarsi



Sunbeam Talbot 90 MK III, anno 1955, molto bella, a posto di tutto e immatricolata Italiana. € 35000



Maserati quattroporte Sport GT, 2006, Km 60000 blu met. interni blu., tagliandi, gomme. € 28000



Land Rover 110 TD5, condizioni favolose, anno 2006 Trattative riservate



Alfa Romeo Giulia TI 1600, bellissima, targhe Roma, anno 1965, 6 posti. € 32000



Austin Mini 35° anniversario. Tetto apribile e pelle, volante motolita, anno 1996, km 89000. € 7500

Grimaldi Classic Cars

Inquadra il QR code



Accesso diretto
al nostro sito

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



Scarica la nostra app GRIMALDI AUTO



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

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA 21/24 OTTOBRE, PAD. 14



ABARTH 124 SPIDER STRADALE, IMMATRICOLATA NEL 1975, MATCHING NUMBER, ASI ORO, COMPLETA DI BOOK SERVICE.

**TARGA MILANO HA 46 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**

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 65.000KM DA NUOVA !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



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



MERCEDES SLK 200 KOMPRESSOR 163cv AUT, **SOLO 6.000 KM DA NUOVA***ITALIANA DA SEMPRE-UNICO PROPRIETARIO, BOOK SERVICE, NERA con pelle nappa beige.

**ANNO 2006 !
INTROVABILE CON QUESTO PEDEGREE !**

ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1.6, IMMATRICOLATA NEL 1962, °°°RESTAURATA dal nostro Reparto Classic **VITE per VITE**, MOTORE DA RODARE.

**TARGA MILANO NERA HA 59 ANNI !
CERTIFICATO ALFA ROMEO HERITAGE**



FERRARI 348 TB, °°°OMOLOGATA ASI °°°, 1 PROPRIETARIO, SOLO 20.400 KM. LIBRO TAGLIANDI, VALIGIA SCHEDONI, CINGHIA E TAGLIANDO FATTO.

**UNICA IN QUESTE CONDIZIONI
ANNO 1992 !**

BMW M3 343cv, ***UNICO PROPRIETARIO***, VETTURA ITALIANA DA SEMPRE***, COMPLETA DI BOOK SERVICE, COLORE GIALLO METALLIZZATO.

**ANNO 2003
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI**



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



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

ANCHE QUEST' ANNO NON SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA, VI ASPETTIAMO A RONCADE



Alfa Romeo Duetto Osso di Seppia cc 1300, del 1969, più una 1600 cc del 1967.



Alfa Romeo Giulia Super 1600, del 1973, più una Giulia 1600 Biscione del 1971



Alfa Romeo Giulietta 1300 Sprint Speciale, anno 1962, bella, italiana da sempre.



Alfa Romeo Giulietta Spider 1300 del 1962, più una Giulietta Sprint normale.



Alfa Romeo GT 1300 Junior Scalino, anno 1968, vettura da restaurare.



Fiat Dino 2000 Coupè, del 1968, la prima serie, molto bella.



FIAT/NSU 508 C Convertibile, del 1939, modello raro, tre Mille Miglia alle spalle.



Fiat Topolino A, del 1938, in ottime condizioni, motore nuovo.



Ford Galaxie Sunliner, anno 1960, molto rara in Italia, per amatore auto americane.



Jaguar E Type Coupè 4200, del 1968, cambio manuale, pronta all' uso.



Jaguar XK 120 DHC, del 1952, vettura in fase di restauro.



Lancia Aurelia B 20 GT, del 1954, guida a sinistra, eleggibile Mille Miglia.



Mercedes 380 SL, del 1981, con aria-condizionata e tetto rigido.



MG A Roadster cc 1500, del 1957, più altra del 1960 cc 1600.



Porsche 3000 SC, del 1978, ottima di tutto, motore appena rifatto a nuovo.



Porsche 3200 Cabrio, del 1986, molto bella, con aria-condizionata.

Collezione Museo dell'Automobile Emanuele Ricci



EMANUELE RICCI®
FLUIDS LUBRICANTS & TIRES



LANCIA Ardea 800 Promiscueta 1951



OM Leoncino autocisterna 1959



FIAT 508B Balilla 1936



FIAT 1100 103 familiare 1955



FIAT 1400 B 1959



FIAT 615 N AUTOGRU soccorso stradale 1964



FIAT 500 C furgoncino 1952



FIAT 508 Balilla camioncino 1933



FIAT 500 C Belvedere 1952



CANTIERI TOGNACCI Motoscafo in legno modello Pellicano con motore 1966



MOTOMECCANICA Trattore Balilla gommato 1930



ALFA ROMEO Alfetta 1.8 scudo stretto 1973

Per informazioni e appuntamenti +393483707655

<http://www.emanuelericci.it/>

Cicognani S.r.l.



Guarnizioni e tappeti in gomma



Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920

Ricostruzione anche su campione

www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it



Tel. +39(0)544-83311

Fax. +39(0)544-84606

Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
 48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI

VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

850 TC, 1963, originale, da libretto Fiat 100 D Abarth 214, non derivata, perfetta, non restaurata. € 50.000. Tel. 339 4546867.



ALFA ROMEO

164 T.S. LUSSO, 1992, condizioni generali da vetrina, vettura tutta originale, Km 102.000 effettivi, mai urtata. € 5.000. Tel. 333 3803218. giuseppeuve@libero.it.

1750 BERLINA, 1971, auto in fase di restauro (da finire di montare carrozzeria e interni nuovi), originale, targa Milano, ok, da privato. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

1900 S1, 1951, autovettura eleggibile 1000 Miglia. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzag.it.



33 IMOLA, 1993, autovettura pronta ad essere usata, perfettamente funzionante, Km 93.000, sono il secondo proprietario, con CRS. € 5.500. Tel. 338 6129334. andrea.pol65@gmail.com.

75 1.6 I.E., 1990, Km 73.000, colore grigio/verde metallizzato, originale, come nuova, 4 dischi, pastiglie e tubi freni nuovi, pompa freni revisionata, olio, filtri, cinghia servizi, sempre stesso guidatore, revisione fino al 04-2023. € 7.800. Tel. 335 7180433.

ALFETTA 1.6 116.00 2^SERIE, 06/1977, inizio produzione maniglie e portiere esterne, iscritta ASI, targhe (AQ 12.....) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine. SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 15.900. Tel. 348 5503882.



ALFETTA 1.6 116B1A, 10/1984, targhe (TA 32...) E documenti originali dell'epoca, conservata in modo maniacale, tutti i lamierati intonsi - vettura d'epoca ultraperfetta in condizioni da concorso. € 9.500. Tel. 348 5503882.



ALFETTA GT 1.6 116.04 1^SERIE, 09/1978, iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica - pronta all'uso - PERFETTAMENTE FUNZIONANTE - SUPERPREZZO. € 13.800. Tel. 348 5503882.



DUETTO 1300 CODALUNGA, 1968, iscritta ASI targa oro, TOTALMENTE RESTAURATO. Vis. a Brescia. € 49.500 tratt. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzag.it.



GIULIA TI, 1968, 1.300cc, autovettura conservata, targata Roma. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



GIULIETTA 1.3 1^ SERIE TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, sedili e pannelli porta in tessuto Testa di Moro originali, 5 cerchi in lega Campagnolo millerighe originali Alfa Romeo. UNIPROPRIETARIO. € 10.000. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 1.8 TIPO 116 A 1^SERIE, 01/1981, targhe (AL 42 ...) e documenti originali dell'epoca, vettura conservata in modo ECCELLO, TUTTI I LAMIERATI INTONSI - vettura d'epoca ULTRAPERFETTA IN CONDIZIONI DA CONCORSO. € 11.000. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA SPIDER, 1956, iscritta ASI, colore acqua di fonte, prima serie, telaio 00612, documenti in regola, ottimo stato. € 100.000. Tel. 338 3893699.

GIULIETTA SPIDER 750 D, 1957, certificata Alfa Romeo, prima serie, Passo Corto, in buone condizioni. Tel. 335 5691282.

GIULIETTA SPIDER 750 D, 1958, omologata ASI targa oro, prima serie, Passo Corto, totalmente e ottimamente restaurata. Tel. 335 5691282.

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



GT JUNIOR 1300 CC, 1973, autovettura in benissimo condizioni generali, interni originali, meccanica a posto. Trattative riservate. Tel. 366 1991552.

SPIDER 2000 VELOCE CODA TRONCA, 1975, omologata ASI, colore rosso, interni pelle nera con capote nera, targhe nere, completamente originale e perfetta, da rodare, autoradio Alfa, per amatori, auto in condizioni eccezionali. € 33.000 non tratt. Tel. 348 8122938.

AUSTIN

LONDON TAXI CAB, 1989, taxi inglese, in ottimo stato generale, alimentazione diesel, cambio automatico, da privato. Invio foto su richiesta. € 5.300. Tel. 335 5605994. fedefalco24@gmail.com.



italcerchio

CERCHI PER MOTO D'EPOCA IN ACCIAIO E LEGA LEGGERA

Realizziamo cerchi anche su richieste del cliente possiamo eseguire il restauro del mozzo, la sostituzione dei raggi fino alla ruota completa.



039 5320813



Fax 039 5320812



info@rimsandrims.com

www.rimsandrims.com



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



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

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

tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

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

MINI COOPER S SPECIAL RACING, 1967, preparato ai massimi livelli. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzago.it.



AUSTIN HEALEY

3000 MKI, 1961, stupenda, completamente ristrutturata da esperti compreso il motore (nuovo), colore giallo con bande nere, da concorso, accessoriata, per motivi di spazio. Valuto piccola permuta. Astenersi perditempo. Visibile a Genova. € 60.000. Tel. 335 5604632.

AUTOBIANCHI

500 GIARDINIERA, 1973, omologata ASI targa oro, carrozzeria buona, fondi ok, niente ruggine, libretto originale. € 5.300. Tel. 330 755153. mauriziosagnotti@libero.it.



A112 ELEGANT, 1982, omologata ASI, colore rosso Ferrari, in ottimo stato, tutto originale, 5 marce, dispositivo 4 frecce, tergi posteriore, eccellente ripresa, bassi consumi. € 10.000. Tel. 377 1713474. professioeometra1@gmail.com.

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

BIANCHINA, 1967, 4 posti, colore grigio topo, ottime condizioni, visibile ad Ancona, quotazione RuoteClassiche, inoltre molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto, quotazione a parte. Tel. 339 6393950.

BIANCHINA CABRIOLET, 1967, colore grigio, Km 48.600, la vettura ha subito un restauro di carrozzeria, rifacimento interno, capot, cromature e gomme, la meccanica è totalmente d'origine, revisionati frizione e messa a punto motore. € 22.500. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



Y10, 1991, 125.000 KM, Unico utilizzatore, discrete condizioni estetiche, meccanica ottima. Colore Rosso. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



BENTLEY

MULSANNE, 1980, motore 6.750cc, targata italiana, iscritta all'ASI, ottime condizioni sia internamente che

esternamente. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



R TYPE SALOON, 1954, interni nuovi, selleria in pelle, targata, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



BMW

320I (E30) BAUR TC TOP CABRIOLET, 05/1985, Targhe (CR 34...) e documenti originali dell'epoca, Sedili sportivi in tessuto specifico 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.



633 CSI, 1977, omologata ASI, autovettura praticamente perfetta, motore nuovo, colore grigio/argento metallizzato, interni in pelle velluto blu, gommata. Per inutilizzo, vero affarone. Prezzo eccezionale. Tel. 333 6018431.

Z 3, 1996, vettura in buone condizioni. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



Z3 ROADSTER, 1999, omologata ASI, colore nero, ottima, originale, capote elettrica, pneumatici + altro, come nuova, sempre in garage, telefonare al pomeriggio. € 10.500. Tel. 348 2600213.



www.asimarket.it

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

Amerigo Ricambi



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

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

CADILLAC

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



COUPÉ, 1941, cambio manuale, perfettamente funzionante, tutta originale, ottime condizioni di meccanica, carrozzeria e interni, spats sui vani ruota posteriori, radio a valvole funzionante, antinebbia, trouble lamp, targa italiana, esemplare unico in Italia. € 39.000. Tel. 335 8274002 - 345 8302416. info@crsrestauri.it. www.crsrestauri.it



FLEETWOOD, 1977, 6.964cc, 7 posti, conservata, targa, funzionante. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



CITROEN

2 CV, 1976, omologata ASI, unica, restaurata in maniera maniacale, perfetta in ogni particolare, ricostruito in stile 1950, con cofano dell'epoca ma gli altri pezzi (motore e altri ricambi) nuovi, tappezzeria nuova di colore grigio, Km 6782, paraurti inox. € 15.500 tratt. Tel. 333 7887381. citronrd@gmail.com.



DS SPECIAL, 1971, interni in pelle, autoradio d'epoca, come nuova. € 15.000. Tel. 348 3131206. nicolalarocaservice@gmail.com.

DAIMLER

2500 V8 SALOON RHD, 1969, cambio automatico, servosterzo, conservata molto bene, originale inglese. Visibile a Brescia. € 16.900. Tel. 328-2454909. info@cristianoluzzagio.it.



EXCALIBUR

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



FERRARI

208 GTB, 1981, uniproprietario, Km 70.000 originali, tagliando. Visibile a Brescia. € 59.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



328 GTS, 1987, omologata ASI, colore rosso, interni in pelle nera, solamente Km 24.500 dimostrabili, precedente utilizzatore da venti anni solo per passione, uscita poche volte in giornate di sole, perfetta. Provincia di Modena. € 95.000. Tel. 347 4442856 solo ore serali.

FIAT

1100 BARCHETTA COMPETIZIONE, 1951, perfetta, veloce, documenti e targhe italiani, prezzo interessante e a richiesta. Tel. 393 9839483. boldarmando@gmail.com.



1100 R, 1968, iscritta ASI dal 2004, unico proprietario, perfettamente conservata, sempre tenuta in garage, Km originali, perfettamente funzionante. € 6.000. Tel. 329 4456710. armando-grilli@alice.it.

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.



1100 TV COUPE PININFARINA, 1954, totalmente originale, Registro Mille Miglia, ha partecipato nell'edizione 2021, visibile a Brescia. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzagio.it.



127 CARROZZERIA MORETTI (MARE), 1980, colore rosso, Km 27.000, vettura conservata totalmente di carrozzeria, interni e meccanica, unico proprietario, documenti e targhe originali. € 13.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



TROVA GLI ERRORI



RICAMBI DI ALTA QUALITÀ

STOCK COMPLETO IN EU

ANGLO PARTS ITALIA

Via Alessandro Volta 2
I-31020 Villorba (TV)

T: +39 0422.321.500

E: treviso@angloparts.com

WWW.ANGLOPARTS.COM

MG - JAGUAR - TRIUMPH
AUSTIN HEALEY - MINI
LAND ROVER - MORRIS MINOR





FIAT 124 SPIDER

Anno 1969, prima serie tipo AS, motore 1400cc tipo 124AC, colore originale, interni neri, con capote.

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

127 SPORT 70 HP 3 PORTE TIPO 127/931/1, 10/1980, targhe (VI 46...) e documenti originali dell'epoca, vettura conservata - introvabile in queste condizioni di originalità - ECCELSA - RARISSIMA. € 10.500. Tel. 348 5503882.



500 A TOPOLINO, 1939, omologata ASI, colore nero, frecce a bacchetta originali, targhe in ferro 4 numeri e libretto originali, accessori dell'epoca, occasione. Prezzo su richiesta da concordare. Tel. 338 8789901.

500 C FURGONCINO, 1952, vettura molto rara, totalmente restaurata. Visibile a Brescia. € 19.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzago.it.



500 C TOPOLINO, 1951, iscritta ASI, colore amaranto, in buone condizioni generali. € 10.000 tratt. Tel. 333 3151291. gp0655@virgilio.it.



500 C TOPOLINO, 1951, omologata ASI, restaurato interamente sia di carrozzeria che motore e interni, colore rosso amaranto, da vedere, tendina estiva, radio d'epoca, volante in radica come cruscotto, documenti originali, foto a interessati. € 12.000. Tel. 331 1099245.

500 D, 1963, auto rimasta in campagna 10 anni, carrozzeria pessima, meccanica completa ma da restaurare, no documenti. € 1.500. Tel. 338 7266813. tommaso.ranise@gmail.com.

500 F, 1971, omologata ASI e Registro Nazionale Veicoli Storici, colore bianco con interni neri, targhe e documenti originali, totalmente restaurata di carrozzeria, meccanica e motore, perfetta. € 4.800. Tel. 328 5817509. decesare.ale@gmail.com.



500 F (110 F) 8 BULLONI, 05/1965, Targhe (PG 08...) e documenti originali dell'epoca, rara versione prodotta per soli 10 mesi, VETTURA IN CONDIZIONI MANIACALI - DA VEDERE E PROVARE, immancabile pezzo da collezione. € 9.900. Tel. 348 5503882.



500 FURGONCINO, 1976, targhe nere, con C.R.S. in ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica. Motore in rodaggio, colore bianco, interno nero. Veicolo molto raro in queste condizioni. € 9.500. Tel. 333 5629311. ornello.pagani@gmail.com.



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



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

600 D, 1965, perfette condizioni, revisionata a luglio 2021, colore bianco, conservata, mai restaurata, targa e libretto originali. Km 97.000. € 6.500. Tel. 335 1289542.

ABARTH 500 C 595 TURISMO 1.4 MTA 160CV, SUPERCONDIZIONI, SUPERPREZZO - climatizzatore automatico, sensori di parcheggio posteriori, fari xenon, cambio Abarth sequenziale robotizzato, CERCHI IN LEGA TOURING 17". € 12.700. Tel. 348 5503882.



ABARTH PUNTO EVO 3 PORTE 1.4 TURBO, MULTIAIR 16V 165CV, Climatizzatore automatico, Sedili anteriori sportivi, Sospensioni sportive, Cerchi in lega da 17 - SUPERPREZZO. € 10.900. Tel. 348 5503882.



BALILLA GARAVINI, 1934, bellissima, unico esemplare convertibile 4 posti, auto perfettamente funzionante, restaurata totalmente circa 30 anni fa ma mai usata. € 35.000. Tel. 329 4456710. armando.grilli@alice.it.

BALILLA SPIDER, 1935, omologata ASI, totalmente restaurata, auto in ottime condizioni, targhe nere di prima immatricolazione, carta di circolazione verde a pagine, colore nocciola con parafranghi neri, pronta all'uso. € 33.500. Tel. 339 4070270.

BALILLA TORPEDO, 1935, omologata ASI, conservata, inoltre anche una Ferrari Dino 308 GT4 del 1976, omologata ASI. Chiamare per informazioni. Tel. 333 7225580. umberto.lupi@vodafone.it.

BARCHETTA, 1995, omologata ASI targa oro, colore rosso con hard top in dotazione, meccanica e carrozzeria perfette, gomme nuove, Km 138.000. € 10.500. Tel. 346 3045499.

BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1^A 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.



BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1^A SERIE, 06/1995, disponibile libretto uso e manutenzione e rarissimo libretto tagliandi originale con cronistoria tagliandi eseguiti a scadenza regolare, SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 7.500. Tel. 348 5503882.



FRANCIS LOMBARDI 500 MY CAR, 1969, autovettura TOTALMENTE restaurata. € 15.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzago.it.



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

RITMO ABARTH 130 TC, 1984, vettura in buone condizioni, più Fiat Ritmo 105 TC anno 1983 di colore rosso, ottima di tutto. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



UNO 1.1 SX I.E., 12/1992, 5 porte cat. benzina, COME NUOVA, IN PERFETTE CONDIZIONI, km. 57.000, originale/conservata, bianca, cv 75, manutenzione maniacale, sostituiti ammortizzatori ant. e post. a giugno 2020. € 3.000. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

UNO CS, 1990, vettura sanissima, sempre in box, Km 63.000 originali garantiti, gomme e freni nuovi, interni originali perfetti, gomme e batteria nuovi, revisionata, no ruggine. Invio foto su richiesta. € 1.800 non tratt. Tel. 335 8009188.

UNO TURBO I.E. 1^A SERIE 3 PORTE, 10/1989, targhe (pv 71...) originali dell'epoca - vettura conservata - introvabile in queste condizioni di originalità - ECCELSA - RARISSIMA. € 18.500. Tel. 348 5503882.



FORD

FIESTA 1100 "GHIA", 1981, iscritta ASI, unico proprietario, carroz. e tappez. rinnovate, gomme nuove, cerchi in lega, motore revisionato, bollo e assicurazione pagati 2021, revisione scad. 2022, sempre in garage, contagiri, moquette, poggiatesta, a benzina, Km 179.000. € 4.000. Tel. 389 0520980. dom581@libero.it.



TAUNUS 1.3 GL, 1977, iscritta ASI, color oro con tetto in vinile, motore perfetto, frizione e cinghie fatte, così come freni e dischi, qualche problemino ma perfettamente funzionante. € 3.000. Tel. 051 355800.

INNOCENTI

950 SPIDER, già lattenata, lavori documentati eseguiti presso le nostre sedi, con motore, cambio, interni... Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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



SPECIAL PROJECTS

CLASSIC CARS CHASER



MK 2 ORIGINALE



SS1 1935 2700cc 6 Cyl.
esemplare unico



SS1 COUPE' 1933
2000cc 6 Cyl.

WORKSHOP
JAGUAR & ASTON
Jaguar-aston.com

SEGUITEMI SU INSTAGRAM



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



E-TYPE FLAT FLOOR 1961
PETER LINDNER



XK 120 SE 1954



BENTLEY CONTINENTAL
ABBOTT 1 di 14

www.jaguar-aston.com

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



DAL 1961 ABBIAMO
A CUORE I VOSTRI RADIATORI



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



OFFICIAL PARTNER

KESSEL

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

IN PRIMO PIANO

**ECCELSO
RESTAURO**



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE, 02/1958

omologata ASI 3^a grado targa oro ai massimi livelli con attestazione del perfetto restauro eseguito rispettando la configurazione originale.

DISPONIBILE COPIA REGISTRO DI PRODUZIONE LANCIA CON TUTTI I DATI RELATIVI ALLA PRODUZIONE DELLA VETTURA: COLORE CARROZZERIA CELESTE - SELLERIA PELLE NATURALE € 345.000

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882

RICHIESTA VIDEO: 351.6932443

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.



silvauto.it - silvautoclassics.com

SILVAUTO SPA, LA 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

**SILVAUTO È PRESENTE DAL 21 AL 24 OTTOBRE IN FIERA A PADOVA
PAD.11 CON DOPIO STAND INTERNO ED ESTERNO**

**AUTO
D'EPOCA**
FIERA DI PADOVA

MINI COOPER MKIII, 1970, 998 cc, colore rosso, con tetto nero, conservata in buone condizioni generali, targhe nere originali, carta di circolazione dell'epoca a pagine. € 11.500. Tel. 338 5877458.

JAGUAR

420, 1968, color piombo, come nuova, cerchi a razzi, diversi lavori eseguiti per renderla in questi livelli. € 19.000. Tel. 333 9813848.

E TYPE FLAT FLOOR SPIDER, 09/1961, opalescent dark blue, matching number certificato J. D. Heritage T. n. 7094, CRS, certificato di identità targa oro class. A3, hard top, cassetta attrezzi e cric originali, quotazione RuoteClassiche A+. Visibile a Cattolica (RN). No per tempo. Tel. 328 6666342. fiorenzorovelli@gmail.com.



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



MARK X 3.8 SALOON, 1964, ottime condizioni, riverniciata di carrozzeria, interni originali in pelle Connolly, ottima meccanica, motore 3.8 L, matching numbers, cambio automatico, vetri elettrici, omologata ASI, targhe e documenti italiani in regola. € 22.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it



MK II - 3.4, 1963, omologata ASI, autovettura ottima, guida a dx, ruote a raggi, interni in pelle, colore canna di fucile metallizzato, pronta all'uso. Invio foto su richiesta. € 21.000. Tel. 335 5605994. fedefalco24@gmail.com.

SOVEREIGN 4.0, 1992, vettura con carrozzeria, interni in pelle, meccanica tutto ok, colore bordeaux metallizzato, Km 200.000, revisione totale, batteria nuova, tetto in vinile. Prezzo interessante. Tel. 344 0600431. roasiomaurio@alice.it.



XJ 6 3.2 CAMBIO AUTOMATICO, 09/1991, targhe (BG A88...) originali dell'epoca, ISCRITTA ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica. € 9.000. Tel. 348 5503882.



XJ6 2.9, 1989, omologata ASI, azzurro met., tetto elettrico, manuale, 4 fari, interni in pelle beige, iniettori nuovi, essendo trentennale è esente bollo, passaggio agevolato, gommata, tendina lunotto, statuette cofano, tutta originale, conservata, stupenda. € 8.000 tratt. Tel. 348 5182377.

XJ6 3.2, omologata ASI con CRS, trentennale, italiana da sempre, unico proprietario per 29 anni, targa originale FIL54...., Visibile in prov. di Siena. € 6.900. Tel. 333 4650806. claudiototicchi@libero.it.

XJ6 3.6, 1988, omologata ASI, auto ottima, colore carta da zucchero metallizzato, T.A., A.C., interni in pelle, automatica, guida a sinistra, da privato. Invio foto su richiesta. € 8.500. Tel. 335 5605994. fedefalco24@gmail.com.

XJ6 3.6, 1989, modello Sovereign, Km 85.000, colore grigio antracite, targa e documenti originali, interni in pelle, ottime condizioni generali. € 13.000. Tel. 338 5877458.

XJ6 4.2L I SERIE, 1970, in buone condizioni generali, alcuni piccoli lavori estetici da effettuare, interni conservati, motore 6 Cil. 4.2 L, buona meccanica, cambio

aut., documenti in regola. € 9.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it



XJS CABRIO 4.0, 1993, carrozzeria stupenda, interni in pelle ottimi, meccanica tutta controllata, batteria nuova, bronzo met., gomme Km 0, perfetta, tetto da rivedere. Prezzo affare. Tel. 344 0600431. roasiomaurio@alice.it.



XJS CONVERTIBILE V12 5.3L, 1987, buone condizioni generali, motore V12 5.3 L., interni in pelle molto ben conservati, cambio aut., capote elettrica in ottime condizioni, vettura Europea no USA, da immatricolare in Italia, veicolo storico con CRS. € 23.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it.



JEEP

RENEGADE 2.0 DS, 1982, colore giallo, vettura restaurata totalmente. € 27.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



LANCIA

2000 BERLINA I.E. TIPO 820.416, 07/1973, targhe (VC 23...) e doc. orig. dell'epoca, meccanica totalmente revisionata - PRONTA ALL'USO. € 11.000. Tel. 348 5503882.



APPIA 2° SERIE, 1956, omologata ASI targa oro, grigio camping, interni in panno Lancia, revisione al 2023, ottima in tutto, disponibili anche diversi ricambi, visibile a Campobasso. Al miglior offerente. Tel. 351 7208589.

APPIA VIGNALE COUPÉ LUSSO, 1962, bicolore, auto completa, da restaurare. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

ARDEA, 1952, omologata ASI targa oro, colore celeste, documenti in regola, targhe originali, ottime condizioni, funzionante in tutto. € 16.000. Tel. 333 9813848. frabarro16@gmail.com.

ARDEA FURGONE, 1951, omologata ASI targa oro, rarissima, solo 3 proprietari, targhe e documenti originali. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzago.it.



BETA MONTECARLO TARGA, 1982, grigio metallizzato, Km 51'000 - molto bella. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAMINIA BERLINA 2.800, 1963, ASI targa oro, iscritta al Reg. Storico Lancia, colore blu Lancia, interno in pelle rossa, esente bollo, Km 92.014, originale, molto bella. € 35.000. Tel. 333 4845848. statella11@gmail.com.



IN PRIMO PIANO

**SUPER
CONDIZIONI**



SUPERPREZZO

PORSCHE 911 930 TURBO, 07/1984

cambio manuale 4 marce - tetto apribile elettrico - considerata come il modello 911 di punta per tutta la durata di produzione, denominata come l'auto di serie disponibile piu' veloce della Germania.

PERFETTA, ECCELSA E PRONTA ALL'USO - DA VEDERE E PROVARE € 105.000

Vendita e Assistenza

SILVAUTO S.p.A.

Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)

FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882

RICHIESTA VIDEO: 351.6932443

info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.



silvauto.it - silvautoclassics.com

SILVAUTO SPA, LA 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

**SILVAUTO È PRESENTE DAL 21 AL 24 OTTOBRE IN FIERA A PADOVA
PAD.11 CON DOPIO STAND INTERNO ED ESTERNO**

**AUTO
D'EPOCA**
FIERA DI PADOVA

AFFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEIO

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: affra@affra.it Internet: www.affra.it

OldCar 24

www.oldcar24.com

**INSERIZIONE LA TUA AUTO IN RETE
IN TUTTO IL MONDO**

www.oldcar24.com

Per informazioni:
info@oldcar24.com
+39.02.56.56.99.97

FLAMINIA COUPÉ 2500CC, 1961, Superleggera, grigio metallizzato, molto bella, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FULVIA COUPÉ 1300 S SECONDA SERIE, 1972, targa Roma. Disponibile anche Lancia Fulvia 1300 Rallye S prima serie. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



FULVIA COUPÉ (3ª SERIE) 1300 C.C., 1975, colore blu, Km 60.000, vettura conservata. € 11.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



FULVIA COUPÉ 2ª SERIE, 1973, omologata ASI targa oro, colore argento metallizzato, targhe nere originali, vettura restaurata, radio d'epoca, interni nuovi, freni nuovi, fiche ACI-Sport. € 12.000. Tel. 348 4120565.

YPSILON 1200 CC 8 VALVOLE, 1998, unico proprietario, Km 120.360 originali, gomme nuove più termiche su cerchi, mai urtata, dispone anche di vari optional quali faretto, idroguida, alzavetri elettrici, più vari ricambi. € 2.000. Tel. 347 5126453.



LAND ROVER

RANGE ROVER 3900 SE VOGUE, 1992, vettura mantenuta molto bene appena tagliandata, gomme nuove, CAMBIO MANUALE. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



LINCOLN

MARK IV, 1974, autovettura molto bella, accessoriata, tutto funzionante, dall'aria-condizionata ai cristalli

elettrici, pronta all'uso. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



MASERATI

MERAK GT 2000, 1980, omologata ASI targa oro nel 2010 con rip. Km 22.000 oggi 39.000, colore originale, manutenzione off. aut. Maserati, tappeti rifatti, sostituito pneumatici, condizionatore aggiornato con gas R134/a, elettro guida, revisionata fino ad agosto. € 64.000 tratt. Tel. 392 1811326. piergiorgio12@virgilio.it.



MATRA

MURENA, 1980, 1600cc, 3 posti, targa, vettura in buone condizioni. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MERCEDES

190 E 1,8 (201018 10), 04/1992, certificata ASI, autovettura tenuta benissimo dentro e fuori, tutta originale, targhe (RI...) e doc. originali dell'epoca, mai incidentale, Km 148.000, triple chiavi. € 5.000. Tel. 366 6924579 - fax 0765 39040. augustotarani@tiscali.it.



190 E 2.3 - 16 W201 1ª SERIE, 02/1988, targhe (TO 35... H) e documenti originali dell'epoca, autovettura perfettamente conservata, cerchi in lega originali, disponibile libretto service e tagliandi con timbri Mercedes. ECCELSA. € 26.500. Tel. 348 5503882.



200 E S.W. KOMPRESSOR, 1999, iscritta ASI, mod. Elegance, colore grigio metallizzato, unico proprietario, Km 160.000, condizioni da vetrina, perfetta in tutto, impianto a gas GPL, unica nel suo genere, tutti i tagliandi. € 10.000. Tel. 335 5277768. ermizzo@yahoo.it.

200 W123, 03/1980, ISCRITTA ASI. Targhe (RE 44...) e documenti originali dell'epoca, conservato maniacale, vettura d'epoca ULTRAPERFETTA in condizioni DA CONCORSO - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 6.800. Tel. 348 5503882.



219 SALOON, 1957, in ottimo stato di conservazione, lo stesso proprietario dal 1974 ad oggi, per vero amatore. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



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

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 SLC, 1978, condizioni ottime, sana, interni e meccanica a posto, colore grigio metallizzato. Prezzo interessante. Tel. 344 0600431. roasiomauro@alice.it.



280 TE, 1981, rarissimo con questa motorizzazione, carrozzeria perfetta, interni come nuovi, colore grigio metallizzato, dotata di GPL mai usato, meccanica revisionata, prezzo interessante. Tel. 344 0600431. roasiomauro@alice.it.



320 SL, 1997, completa di tutti gli accessori, hard top, cerchi OZ RACING scomponibili più quelli originali, condizioni ottime. Visibile a Brescia. € 16.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzagio.it.



350 SE W116 AUTOMATICA, 1974, omologata ASI, Colore Oro, interni verdi, qualche lavoro da eseguire, prezzo molto interessante. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



560 SL AMERICA, 1987, auto in onizioni da concorso, massimi livelli, colore blu, interni beige, Km 150.000 certificati, tetto in tela perfetto, hard top blu. Prezzo interessante. Tel. 344 0600431. roasiomauro@alice.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., cruiisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. € 110. Tel. 338 3498505.



www.asimarket.it

MOSTRA SCAMBIO



7.000 MQ COPERTI
10.000 MQ SCOPERTI
AREA CÂMPER
RICAMBI D'EPOCA
AUTO E MOTO D'EPOCA
MANUALI E RIVISTE
PARCHEGGIO INTERNO

Auto | Moto | Bici | Ricambi d'epoca

CASERTA



27-28 NOVEMBRE 2021



CASERTA SUD

Viale delle Industrie, 10

SAN MARCO EVANGELISTA (CE)

www.mostrascambio.net

Tel. 089.70.15.767 - 0823.17.66.542 - info@mostrascambio.net

Orari: Sab. 8:30-18:00 Dom. 8:30-16:00



Villanova d'Albenga - SV

Sede Unica - Fondata nel 1990

Club Federato all'Automotoclub Storico Italiano A.S.I.

Tel. 0182 580508-0182 580044/Fax 0182582703

info@ruotedepoca.it

CON IL PATROCINIO DEL



COMUNE DI ALBENGA



Comitato "La Donna delle Violette"



42^a MOSTRA SCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA AD ALBENGA

SABATO
4
DICEMBRE 2021



DOMENICA
5
DICEMBRE 2021

Per gli **ESPOSITORI** é obbligatorio il **tesserino per Hobbisti**

E' necessaria la prenotazione

Ruote d'epoca 0182 580508 -0182 580044 -fax 0182 582703 -cell 370 3103102- info@ruotedepoca.it

Manno Tel/Fax 0141.993766 - Cell. 339.1135501 salvatore.manno48@gmail.com



CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE E MOSTRESCAMBIO

ALBENGA - SV - Club Ruote D'epoca Riviera dei Fiori - Tel/Fax: 0141 993766 - 339 1135501 - 370 3103102 - salvatore.manno48@gmail.com - info@ruotedepoca.it - **42° MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: 4/5 DICEMBRE 2021** - P.ZZA F. CORRISONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezclassiccimotors.it - info@arezclassiccimotors.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: OTTOBRE 2022** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mq - Orari pubbl.: 8.00 - 19.00.

BUSTO ARSIZIO - VA - info@mostrascambio-bustoarsizio.it - cell 338 2016966 - **MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO BICI E RICAMBI D'EPOCA - SUMMER EDITION: 16/17 OTTOBRE 2021** - Ed. Straordinaria, NUOVA LOCATION c/o E-Work Arena, Viale Biagio Gabardi 43, Busto Arsizio. Orari per il Pubblico: Sab. 10 - 8.30 / 18.00 - Dom. 11 - 8.30 / 17.00 - Biglietto di ingresso 5 € - parcheggio gratuito.

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° MOSTRASCAMBIO 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° MOSTRASCAMBIO 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: **SETTEMBRE 2022** - presso ModenaFiere. Ingresso € 10; ridotti € 8. Orari al Pubblico: sabato 9 - 19; domenica 9 - 18.

NOCCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori - **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: DATA DA DESTINARSI** - per informazioni: 0828 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: 5/6/7 NOVEMBRE 2021** - Parco Esposizioni di Novogro - Segrate (MI) - Sup. coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il pubbl.: ven. 14,00 - 18,00 sab. 8,30 - 18,00; dom. 8,30 - 17,00.

PADOVA - Intermeeting Srl - Tel. 049 7386856 - Padova Fiere, via Nicolò Tommaseo, 59 - www.autoemotodepoca.com - info@autoemotodepoca.com - **SALONE INTERNAZIONALE DI AUTOMOBILI E MOTO CICLI D'EPOCA: 21/24 OTTOBRE 2021.**

REGGIO EMILIA - Club Auto Moto d'Epoca Reggiano - Tel. 0522 703531 (solo il Merc. dalle 21 alle 24) - 333 4388400 (dopo le h. 19,00) - Fax 0522 930428 - mostrascambio@camerclub.it - **MOSTRASCAMBIO: DATA DA DESTINARSI** - Tutti gli spazi (sia al coperto che all'aperto) sono a prenotazione, compreso il settore E. Ingresso € 12 - rid. € 10. Orari: sab. 8 - 18.30 - dom. 8 - 17.

ROMA - Organizzazione Miti&Motori, 351 9199523 - 328 6216056 - www.ilmegliodimillennium.it - info@ilmegliodimillennium.it - **IL MEGLIO DI MILLENNIUM 40° EDIZIONE - 9/10 OTTOBRE 2021** - 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: 27/28 NOVEMBRE 2021** - presso A1 EXPO Viale delle Industrie, 10 - San Marco Evangelista (CE).

SANTA LUCIA DI PIAVE - TV - Presso fiera S.Lucia - vecchie filande - Strada prov.le 45 - via Mareno - org. MMS D'EPOCA tel. 348-4154649 - info@mmsdepoca.it - www.mmsdepoca.it - **MOSTRA SCAMBIO AUTO MOTO CICLI D'EPOCA: 9/10 OTTOBRE 2021** - Area coperta e scoperta - Prenotazione obbligatoria.

TORINO - Bea s.r.l. - Tel. 011 350.936 fax 011 667.05.17 - www.automotoretro.it - info@automotoretro.it - **AUTOMOTORETRO' IL COLLEZIONISMO DEI MOTORI - SALONE INTERNAZIONALE: 10/11/12/13 FEBBRAIO 2022** - Lingotto Fiere.

VALLO DELLA LUCANIA - SA - Fiere di Vallo - Tel. 0974 67040 - www.autorevivalclub.it - **MOSTRASCAMBIO 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.

MG

TD C (COMPETITION), 1951, colore rosso, autovettura rara ed in perfette condizioni, totalmente restaurata di carrozzeria e meccanica. Astenersi perditempo. € 38.000. Tel. 335 287137. 1311ce-sarin@gmail.com.



"M" TYPE "DOUBLE TWELVE", 1930, Vettura bellissima. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



MORRIS

COOPER S, 1966, ORIGINALE ITALIANA, ottima conservazione originale, completa di tutti i dettagli di meccanica originali, visibile a Brescia. € 36.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



MINOR, 1958, guida a sinistra, vettura italiana da sempre, ottime condizioni generali, bel restauro, targata Roma, revisionata - video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



OPEL

CALIBRA, 1991, iscritta ASI, auto maniacalmente conservata, tutta originale, modello 16 V, pronta da

usare, gommata, mai incidentata. Prezzo dopo visione. Tel. 340 0915454. revsirago@libero.it.



GT, 1969, auto conservata, km 34.000, lamierati mai sostituiti, colore atztec gold di prima mano, interni, moquette, cruscotto originali, come nuovi, targhe nere, no perditempo. € 27.500. Tel. 392 4351817. conte23@hotmail.com.



KADETT E 1.3 CC S 4 PORTE, 1988, iscritta ASI con CRSC, col. grigio met., impianto GPL, ottimamente conservata, sempre in box, revisionata fino al 10/2022, compreso numerose parti di ricambio di carrozzeria e meccanica, uniproprietario e collezionista. Invio foto a richiesta. € 2.500 tratt. Tel. 338 4824100 - 011 344555.



PEUGEOT

205 RALLYE 1294CC 100CV/74KW, 04/1989, TARGHE (MI 7...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - vettura conservata - introvabile in queste condizioni di originalità - eccelsa - rarissima. € 15.500. Tel. 348 5503882.

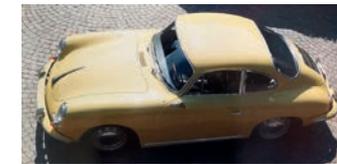


PORSCHE

356 BT6 S, 1963, allestimento da gara, matching numbers, presenti paraurti e sedile lato guida, molto performante, italiana da sempre. € 74.000. Tel. 347 1173329. th@walter.it.



356 C, 1964, matching numbers, restaurata a regola d'arte, macchina europea, doppio treno di gomme estive e termiche. € 89.500. Tel. 347 1173329. th@walter.it.



911 (996) CARRERA CABRIO, 1998, omologata ASI targa oro, colore nero, cambio manuale, aria condizionata, perfetta di motore, carrozzeria e interni, sempre tagliandata. € 33.900. Tel. 339 3863728. dieter.st@rolmail.net.



928 S (VERSIONE 21 F), 1985, omologata ASI, 310 CV, cambio manuale, Km 127.000, interni in pelle nera, carrozzeria argento, vettura in discrete condizioni. € 20.000. Tel. 338 6990363.



RENAULT

4CV, 1958, tipo R1062-Sport, motore 748cc restaurata dai precedenti proprietari, molto bella. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



5 GT TURBO 1^SERIE, 04/1986, targhe (li 37...) originali dell'epoca - iscritta ASI - disponibile libretto d'uso e manutenzione - VETTURA REGOLARMENTE MANUTENZIONATA - SUPER PREZZO. € 16.500. Tel. 348 5503882.



5 TL R 1222 1^SERIE, 07/1977, targhe (PR 28...) e documenti originali dell'epoca - km. 89.211 originali - INTONSA E MANIACALE. € 6.500. Tel. 348 5503882.



TWINGO 1^SERIE, 1999, omologata ASI targa oro, colore azzurro, documenti originali, full optional, originale, come nuova, visibile in prov. di Ancona. € 3.000. Tel. 329 9622579. silvano103@virgilio.it.

ROLLS ROYCE

20-25 WINDOVER, 1936, bellissima, restaurata anni fa, funzionante, con documentazioni, meno di 20 vetture costruite. Tel. 329 7460041.

PHANTOM II SPORT TOURER, 1930, autovettura splendida, omologata fiva. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



SILVER CLOUD, 1960, ASI targa oro, bicolore, prezzo interessante. Tel. 338 9369456.

ROVER

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



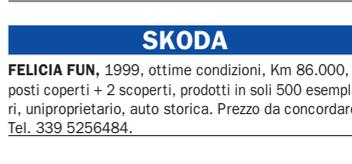
SAAB

900 2.0 16V TURBO SE, 1995, 112.000 KM, verde bottiglia, 3 porte, tetto apribile, pelle nera, tergiferi, clima automatico. Tel. 380 6971605 - 035 0173659.



SKODA

FELICIA FUN, 1999, ottime condizioni, Km 86.000, 2 posti coperti + 2 scoperti, prodotti in soli 500 esemplari, uniproprietario, auto storica. Prezzo da concordare. Tel. 339 5256484.



TRIUMPH

TR3A, 1958, 1.991cc, portapacchi, capote, finestrini laterali, volante in legno, con CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



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



VOLKSWAGEN

181 TIPO PESCACCIA, 1969, ASI, perfetta carrozzeria bianca, motore 1600 nuovo 5.000 km, cambio 5.000 km rcondizionato, trasmissione a portale, marmitte nuove, capotta finestrini e sedili nuovi, modanature Fuks. € 18.000. Tel. 010 2427182; mobile 347 4299163 Email: ulderico.fugacci@gmail.com. ulderico.fugacci@gmail.com.
GOLF CABRIO 1°SERIE, 1989, iscritta ASI, grigio metallizzato, capote nera, compl. restaurata, versione Sportline 1.600 cc, impianto a metano, cerchi BBS da 15", assetto lievemente ribassato. € 8.500. Tel. 339 7992280.

MAGGIOLINO KARMANN 1.5 CABRIO, 1969, iscritta ASI, Km 95.469, libretto service, targhe originali, di mia proprietà dal 2006, vettura sana, in massima parte conservata tutte le revisioni regolari. € 18.900. Tel. 348 4417840. 20170911mb@gmail.com.



ALTRE MARCHE

ANSALDO 4 A COMPETIZIONE, 1921, allestimento "DUE BAQUETS", autovettura restaurata nel 1975, perfettamente funzionante. Al miglior offerente. Tel. 335 6531771.



GLAS GOGGOMOBIL COUPÉ, completa ma da restauro con documenti italiani originali da passaggio. € 3.500. Tel. 329 4686277.



MARCOS MANTULA 3500 V8, 1988, GUIDA A SINISTRA, 35.000 km ORIGINALI, come nuova. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909. info@crisianoluzago.it.



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.



STEYR PUCH 500 D - TETTO RIGIDO, 02/1963, restauro maniacale altamente professionale eseguito da artigiani esperti - impeccabile pezzo da collezione - raro e con prezzo accessibile nonostante il grado elevato di rarità - SUPERPREZZO. € 24.500. Tel. 348 5503882.



cerchioni nuovi, ammortizzatori a compasso, targa in ferro, il motore va benissimo. € 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. aldolmiserandino@libero.it.

BENELLI LEONCINO, anni '60, 4 tempi, modello sport, caduta ingranaggi, documenti da passaggio, targa d'epoca, rimessa a nuovo, bellissimo, modello raro, FMI. € 4.500. Tel. 328 9152518.

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 K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, 4 cilindri in linea, 1.000 cc, colore nero metallizzato, carenatura integrale con borse da viaggio laterali e bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. € 3.300. Tel. 338 5877458.

BMW K 100 RS, 1983, funzionante, riverniciata e revisionata, niente ruggine, niente perdite d'olio, fornita con set completo di borse rigide originali Bmw. € 2.500. Tel. 338 1959781. lunghibus@alice.it.

BMW R 90 S, moto d'importazione, ristrutturata completamente, colore Daytona orange. Ad interessati invio foto ed elenco pezzi sostituiti, iscritta al Reg. Storico FMI. € 11.800. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.

BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredato di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



AGRICOLI

BCS MOTOFALCIATRICE, anni '60, rarissima mod. 268 a quattro ruote, guida a volante, avv. elettrico, barra falciante mt. 1,40 con sollevamento idraulico a motore 15 CV, benzina, sedile molleggiato funzionante, in ottime condizioni. Prezzo da concordare. Tel. 347 4286328.

INDUSTRIALI E MILITARI

HUMMER H 1, 1987, importata direttamente dagli USA, segna 38000 miglia e credo siano reali. Tel. 339 8959948, visita: www.liviolivotto.com.



INNOCENTI LAMBRO 550 V (VOLANTE), 1969, ottime condizioni originali, funzionante, motore 200 cc, portata Kg 550, targa PC..... libretto a pagine di prima immatricolazione, inoltre altro motocarro identico per ricambi, più vari ricambi per Lambretta e motocarri derivati. Prezzi da conc. Tel. 347 4286328.

IVECO DAILY SCARRABILE 2.8 TD, passo lungo, colore rosso, Km 125.000, veicolo in perfette condizioni con: clima, vericello idraulico, allestimento CO.ME.AR. (in alluminio con centina e telone, apribile tipo TIR) tagliandato, uniproprietario. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



MOTO

AERCAPRONI CAPRIOLO 75 SPORT, 1951, motociclo ottimamente conservato, riverniciato, gomme e

CAPRONI CAPRIOLO, 1951, mai restaurato ma in perfetto stato di conservazione, libretto e targa originali. € 2.000. Tel. 335 1289542.

FANTIC 125 STRADA, 1982, motocicletta molto bella, Km 10.000 originali, documenti da passaggio, gommata al 90%, da finire montaggio. Invio foto a richiesta. € 950. Tel. 335 8009188.

GARELLI VELOMOSQUITO 49 CC, 1960, conservato, 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.

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

HONDA CX 500 C, 1983, modello "custom" originale, pochi km all'attivo, colore rosso metallizzato, conservata in ottime condizioni generali, targa originale. € 3.300. Tel. 338 5877458.

HONDA DOMINATOR 650 CC, 1992, omologata ASI targa oro, originale, conservata, perfetta. € 4.300 tratt. Tel. 331 2640840.



HONDA XL 600 RM, 1987, omologata ASI targa oro, ottimo stato, colore bianco, targa originale, sella blu riverniciata, tutti gli adesivi sono originali, bellissima, speso € 4.000. € 2.900 tratt. Tel. 338 6404070. gero.reh@gmail.com.

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.

LAMBRETTA 125 D + GUZZI FALCONE, 1952, omologata ASI, restauro totale, documenti regolari € 4.000, inoltre GUZZI 500 Falcone tipo America del 1967, omologato ASI, documenti regolari € 7.500. Tel. 059 549226.



**STOP AI DOLORI ARTICOLARI E MUSCOLARI
LA BIOMAGNETOTERAPIA DA INDOSSARE**



Per gli iscritti alla rivista *Manovella*
SPEDIZIONE GRATUITA
Per ordini superiori a 50 euro

Collarino magnetico anatomico.

I NOSTRI DISPOSITIVI SONO:

LA CINTURA LOMBO SACRALE PER IL MAL DI SCHIENA,
FASCETTA UNIVERSALE MAGNETICA PER LE ARTICOLAZIONI,
IL COLLARINO MAGNETICO ANATOMICO PER LA CERVICALE.

www.kalinka.it

Tel. 0523.858190 - Cell. 340.2686546 - info@kalinka.it

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



LAVERDA 1200 TS, 1982, originale, certificata FMI, documenti regolari, ottimo stato di conservazione. € 7.800 tratt. Tel. 331 2640840.



MATCHLESS 63L, 1940, colore verde opaco militare, 350 cc, perfettamente funzionante, con documenti originali e targa d'epoca, iscritta al Registro Storico targa oro. € 5.500. Tel. 340 6684751.

MONTESA TRIAL COTA 247 T, 1975, in buone condizioni, conservata, monoblocco resina di rispetto, pezzi originali per ripristino. € 1.500. Tel. 010 2427182; mobile 347 4299163. ulderico.fugacci@gmail.com.

MOTO GUZZI 500 GTS, 1935, omologata ASI, moto perfetta, a richiesta invio foto, più una Norton Dominator 500 bicilindrica mod. 7 del 1949. Per informazioni prego contattare. Tel. +39 333 7225580. umberto.lupi@vodafone.it.

MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1951, targa Oro FMI, omologata motocarrozzetta, ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MOTO GUZZI ASTORE 500, 1949, motociclo restaurato e mai usato con documenti da voltura. € 15.000 poco tratt. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

MOTO GUZZI GTV SIDECAR, 1947, restauro maniacale in ogni suo particolare. € 22.500. Tel. 335 5298925. bernardo@alice.it.

MOTO GUZZI LODOLA 175, 1957, conservata con targa e libretto originali a € 2.000, inoltre un Moto Guzzi Cardellino del 1956, anch'esso restaurato con targa e libretto originali a € 2.000. Tel. 335 1289542.

MOTO GUZZI V 35, 1978, modificata 500, moto in buone condizioni, FMI. € 2.800. Tel. 031 879145.

MOTO GUZZI ZIGOLO LUSSO 98 CC, 1956, conservato, mai stato restaurato, libretto e targa originali 1.200, più Moto Guzzi SuperAlce, militare, 500 cc, mai restaurata a € 2.500. Tel. 335 1289542.

MOTO MORINI CORSARINO ZZ SCRAMBLER, dispongono di vari modelli e colori, rosso - nero, azzurro metallizzato - nero, revisionati come nuovi con documenti. Tel. 328 9152518.



MOTOBICI CATRIA 175 LUSSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, ancora in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

MOTOGUZZI 350 GTS, 1976, iscritta FMI targa oro, tutta originale, conservata, revisionata totalmente, Km 8.500 reali, documenti in regola. € 3.500. Tel. 0523 896247.



OSSA 250 TRIAL ORANGE, 1981, motociclo in ottime condizioni assolutamente originale, monoblocco di rispetto e alcuni ricambi. € 1.500. Tel. 010 2427182; mobile 347 4299163. ulderico.fugacci@gmail.com.

PICCOLA COLLEZIONE MOTO, comprendente: Moto Guzzi 500 GTV Bitubo, Airone Sport, Gilera 300 B, Bianchi Falco 48 cc, Ciao. Tutte le moto sono restaurate, funzionanti ed in regola con i documenti. € 35.000 in blocco. Tel. 329 4456710. grilli.arnando@alice.it.

SERTUM VARI MODELLI, 7 modelli di varie cilindrate, pezzi di ricambio, mozz, marmite piatte, 4 esemplari con motore VL più 1 con motore VT 250, inoltre ho molti altri ricambi e 1 moto Batua 120 con doc., per chiusura attività. Prezzi dopo visione. Tel. 328 7894109.

VARIE

AUTORADIO D'EPOCA, anni '50, '60, '70, '80, '90, 2000, Blaupunkt, Becker, Philips, Grundig, Autovox, Condor, Voxson, Stereo8, altoparlanti, consolle, an-

tenne, anche elettriche, telefonare dopo le ore 18. Tel. 339 7704801. marcoprovano66@gmail.com.



BOLLI D'EPOCA, '28/'83, per auto, moto e motorini, camion, copie da veri originali d'epoca, no rifacimenti al PC. Per auto € 13, moto € 6. Tel. 388 1221569. s. badoni@virgilio.it.



BOLLI PER MOTO, tutti originali, dal 1959 al 1972 (20 pezzi a € 200, in blocco). Tel. 349 6844119.

CASALINI SYLKY 3 RUOTE, 1975, microvettura con motore Minarelli P3, guida a volante, cambio a 3 marce più retro a volante, primo modello costruito in Italia, usato pochissimo, ottimo stato di conservazione originale, libretto di circolazione a pagine. Prezzo da concordare. Tel. 347 4286328.

LIBRETTI USO E MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depilanti vend. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



MOTO GUZZI MOTOCARRO ERCOLE 500, '50/'60, 2 motori, 1 con avviamento elettrico, l'altro avviamento a pedale e carburatore MC 26 F con filtro ari, serbatoio e manubrio con manettini, inoltre telaio Gilera 150 Sport + forcellone anni '50. Prezzi da concordare, sconti per vendita in blocco. Tel. 347 4286328.

PER A. R. 1600 SPIDER / 1300 SPIDER VEL., dispongono di due motori, uno 00112 per 1600 spider ed un'altro 00106 per 1300 spider sprint veloce. Tel. 338 9369456.

PER ABARTH 850-1000, carburatore Weber 36 DCD7, in buonissime condizioni. € 550. Tel. 346 3045499.

PER ALFA ROMEO, Dispongo di diversi motori: AR 00512 / AR 00526 / AR 00530 / AR 00539. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER ALFA ROMEO 1900, dispongono di due alza vetro per suddetta auto. € 100. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO 1900 SUPER, 1955, vendo motore completo in ogni sua parte, perfetto, revisionato, qualsiasi prova. € 7.000. Tel. 335 6497456. veninata@virgilio.it.

PER ALFA ROMEO ALFETTA 2'500 GTV, 1985, 1 motore completo no. 01646 + cambio più diversi. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER ALFA ROMEO DUETTO, 85/94, porte, cofani, paraurti, e altro materiale vario. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA, dispongono di un cavo per freno a mano nuovo per impianto frenante Dunlop (no ATE). Tel. 347 8786981.

PER ALFA ROMEO GIULIA 1.3/1.6, tutte versioni, dispongono di un radiatore acqua in ottimo stato. Tel. 347 8786981.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone, Duetto Osso di Seppia e Coda Tronca, ricambi vari di carrozzeria, di parti meccaniche e motori, compreso un cruscotto per seconda serie coda tronca più cerchi in lega. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SPIDER, paraurti, mascherine, lamierati vari, meccaniche complete, motori: 1315, 106, 121 per SS, 502, 514, 526, 530, 539, 548, con relativi carburatori. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA E GIULIA SS, vetri, profili rasavetro, serrature, ponte, cavo freno a mano, freni a disco e altro, più per A.R. spider 1300/1600 vetri porte, più cofano baule Sprint. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT, dispongono di un collettore di aspirazione. € 150. Tel. 338 9144434.

PER ALFA ROMEO MONTREAL, 1x blocco motore (AR00564) con albero e bielle, un cambio ZF più diverse ricambi, 1 spinterogeno, pompa Spica revisionata. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER CITROEN SM + MASERATI MERAK, dispongono di un motore AM 114 per questi modelli. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19 (MI)

☎ 02 31 38 30

CLICCA SU SI ACQUISTANO IN BLOCCO INTERE COLLEZIONI

www.tinycars.it



PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FIAT 128, prima serie, dispongo di vari libretti uso e manutenzione originali in buono stato. € 15 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 1400, dispongo di un sedile a tre posti da ricondizionare, 2 schienali + 1, colore grigio. Prezzo da definirsi. Tel. 339 3465513. paradiso1896@hotmail.it.

PER FIAT 500 A, 1947, dispongo di testa motore, garanzia semiasse con cuscinetto frizione, coppe ruote, in blocco o separatamente. Tel. 339 6573913.

PER FIAT 500 E/O ABARTH 595-695 - BMW, 4+4 cerchi in lega Cromodora e CFR, cm 13,5 - 12 x 4 1/2 J fori larghi, conservati ottimamente € 100 cadauno, più per BMW E 36 4 cerchi in lega completi di gomme invernali all'80%. € 1.000 in blocco. Tel. faubem@gmail.com.

PER FIAT 500 GIARDINIERA/A. R. 1750 GT, per 500 motore a sogliola completo di cambio e giunti non bloccato, buono anche F. Monza 875 a € 500, per alfa dispongo invece di un paraurti anteriore e posteriore nuovi 600. Tel. 348 2746120. redmanfredi@gmail.com.

PER FIAT 500 R - 126, dispongo di un motore 594 cc tipo 126A500D restaurato. € 750. Tel. 346 3045499.

PER FIAT 600, dispongo di tre cambi di velocità. € 300 in blocco. Tel. 340 3187204.

PER FIAT 600 1ªSERIE, motore, cambio e tutti i suoi ricambi usati da vettura demolita. Tel. 339 1987696.

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@rugloauto.com.



PER FIAT DINO 2'000CC / 2'400CC COUPE, 1x motore smontato + 1 cambio, cofano motore, baule, dischi freni + pinze freni, radiatore d'acqua (nuovo), paraurti. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER INNOCENTI MINI, 1972, 4 cerchi in lega 10, radiatore dell'acqua, paraurti e varie. Tel. 338 8630047.

PER INNOCENTI TURBO TOMASO E 1300, ricambi usati e nuovi di carrozzeria e meccanica. Tel. 329 9622579. silvano103@virgilio.it.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1992, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina in italiano o in inglese, originali o copie rilegate, per alcuni modelli anche su CD-ROM. Tel. 329 4252338. anmiggi@yahoo.it.

PER LANCIA APRILIA, 1938, motori 1350cc e 1500cc, perfettamente funzionante, revisionati, qualsiasi prova. € 6.000 cad. Tel. 335 6497456. veninata@virgilio.it.

PER LANCIA AURELIA B10, 1950, dispongo di un parabrezza anteriore e posteriore per suddetta auto, primissima serie (più piccoli). € 500. Tel. 335 6497456. veninata@virgilio.it.

PER LANCIA AURELIA B10/B21, '50/'51, dispongo di una calotta dello spinterogeno in buone condizioni. € 100. Tel. 329 0454819. 1516@libero.it.

PER LANCIA FLAVIA BERLINA, 1960 - '67, dispongo di un cric, portacenere anteriore e posteriore, plafoniera, serbatoio liquido lavavetri. Tel. 388 0997479.

PER LANCIA FLAVIA VIGNALE CABRIO, 1x motore + cambio, 2x porte, 1x cofano motore, cofano baule, fanalini post. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER LANCIA FULVIA 2ª SERIE, 1974, dispongo di due portiere complete. Tel. 338 8630047.

PER OM LEONCINO E TIGROTTO, dispongo di libretti uso e manutenzione originali ed in buono stato. € 25 cad. comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER VOLKSWAGEN GOLF MKI - MKII, dispongo di libretto uso e manutenzione di vari anni di produzione, tutti in buone condizioni a prezzo modico. Tel. 338 3391744.

RICAMBI VARI, dispongo di vari pezzi per Fiat Balilla, Topolino, 1100 E/A/B e 500. Tel. 329 7460041.

TARGHE / EMBLEMI, provenienza U.S.A. da vari stati, inoltre anche emblemi di varie marche americane, anche italiane. Su richiesta. Tel. 338 9369456.

VARI STAMPATI, riviste americane anni '50 in inglese pubblicate tra gli anni 1988 - 89 - 90. Tel. 388 0997479.

VARI STAMPATI, 1989 - '98, calendari auto Ferrari, circuiti d'Europa, auto americane anni '50, poster auto americane. A Bologna. Tel. 388 0997479.

VARIE - LA MANOVELLA, dispongo di 100 numeri anni '80 - 2000 a € 70, inoltre un telaio Aquilotto e Bianchi Mobylette € 100, più ricambi di carrozzeria Fiat 500 C. Tel. 339 6616415.

VARIE AUTO/MOTO, 1940-70, dispongo di libri auto, scuola guida, codice della strada, segnali stradali, cartine stradali. Tel. 388 0997479.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinielli@gmail.com.

CERCO

ABARTH 850 SPYDER RIVIERA, in qualsiasi condizione purché completa. Tel. 333 1803796. beppe.robasto@tiscali.it.

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinielli@gmail.com.

GIORNALI/RIVISTE, numeri di Quattroruote passati, prezzi modici. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinielli@gmail.com.

JAGUAR E TYPE FHC 4.2, '65-'71, solo originale o perfettamente restaurata, LHD, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. anmiggi@yahoo.it.

LANCIA FLAVIA LX 2000, in buone condizioni e possibilmente ASI. Tel. 328 6738301.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinielli@gmail.com.

PORSCHE 356 AT2 CABRIOLET, '57/'59, sia in buone condizioni che da restaurare. Prezzo in base allo stato della vettura. Tel. 348 3123779. ivandomi@tin.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 lotta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politosy, Mercury, Schuco, Ingap, etc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.



RICAMBI E ACCESSORI PER AUTO INGLESIS CLASSICHE

RICAMBI JAGUAR - DAIMLER - TRIUMPH - MG - MINI

PRONTA CONSEGNA - SPEDIZIONE IN GIORNATA

SCRIVI A INFO@GMAJAG.NET PER RICEVERE UN PREVENTIVO



PARTI CROMATE
E CARROZZERIA



SPINTEROGENI
E COMPONENTI ACCENSIONE



CARBURATORI SU E
KIT REVISIONE CARBURATORI



RADIATORI E
RICAMBI RAFFREDDAMENTO



SITO WEB: WWW.GMAJAG.COM

TEL: 0382-525429 0382-523630

VIA RIVIERA 39 - PAVIA

EMAIL: INFO@GMAJAG.NET



INCANTO.auction
AUTOMOBILES

ASTA di Auto da Collezione
e Automobilia

18 NOVEMBRE 2021



Lamborghini DIABLO
Prima serie, 1991