La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO



LE AMERICANE DI NICOLA BULGARI

N. 04 - APRILE 2022 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LXI - P.I. 12/04/2022

ISSN 1593 - 7607

ABRUZZO GRAN TOUR

29 GIUGNO - 3 LUGLIO
2 0 2 2

10 YEARS 2012-2022

CIRCUITO DI AVEZZANO

TROFEO ARCANGELI | COPPA DI ADRIANO | TROFEO SEVEL



Info e candidature:
info@circuitodiavezzano.it
infoline 348.4200678

www.circuitodiavezzano.it

IN QUESTO **NUMERO**

N° 04 - APRILE 2022 La Manovella



FOTO DI COPERTINA

32 GRANDI COLLEZIONISTI
Nicola Bulgari, la passione per le americane popolari
di Roberto Valentini



42 TECNICA
Cord: slancio in avanti
di Umberto Anerdi



60 DE LOREAN DMC-12
Con lo sguardo dritto e aperto nel futuro
di Luca Marconetti



68 ANTENATE
La prima "tutta Peugeot"
di Paolo Conti



76 VELOCITÀ & RECORD
I record assoluti di velocità...
di Massimo Grandi, Lorenzo Morello, Rino Rao



46 ALFAROMEO ALFASUD I SERIE
Anema e core
di Luca Marconetti



C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI **82**
Storie italiane d'Africa
di Sergio Remondino

NEWS

EDITORIALE *di Roberto Valentini* **03**
Venti di guerra e di solidarietà

LETTERA DEL PRESIDENTE *di Alberto Scuro* **05**
ASI e la vera tutela del motorismo storico

IN PRIMO PIANO **08**
Circolazione dei veicoli storici

SPECIALE **10**
Verso l'assemblea annuale

GRANDI EVENTI ASI **12**
ASI Youngtimer Stylefest: a Bardolino è tutto pronto

VERSO ASIMOTOSHOW **14**
Yamaha: le moto, le corse

ATTUALITÀ **19**

GRANDI EVENTI ASI **20**
Expolevante 2022 e GP di Bari

ATTUALITÀ **26**
All'ASI l'Archivio della Carrozzeria Alessio

SUL FILO DELLA MEMORIA **30**
Quando correva Vic Elford
di Danilo Castellarin

ALFASUD L & SUPER **52**
Il lusso della solidità - *di Luca Marconetti*

LA FAMIGLIA ALFASUD **58**

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI
Dolomiti, motori e passione - *di Matteo Comoglio* **86**

Abruzzo Winter Race 2022 **90**

COLLEZIONI & MUSEI **92**
MOGAM, galleria d'arte e motori
di Danilo Castellarin

CALENDARIO EVENTI 2022 **93**

IN LIBRERIA **95**

MA-FRA

FALLOUT
IRON REMOVER
DECONTAMINANTE RAPIDO CERCHI E CARROZZERIA



RIMUOVE LE CONTAMINAZIONI FERROSE DA CERCHI E CARROZZERIA CHE I CLASSICI PULITORI NON RIESCONO AD ELIMINARE

Le contaminazioni ferrose penetrate nella vernice del cerchio sono impossibili da eliminare con i metodi classici di pulizia. Grazie a **Fallout Iron Remover**, potrai rimuovere anche i residui più ostinati e le contaminazioni che il lavaggio non è in grado di eliminare.



1. DECONTAMINARE

Eroga il **"Fallout Iron Remover" e lascialo agire per circa 3/4 minuti.**



2. RIMUOVERE

Rimuovi lo sporco in profondità tra i raggi **con la "Spazzola Speciale".**



3. RISCIACQUARE



4. RISULTATO FINALE

Quindi risciacqua il cerchio con abbondante acqua ed asciuga con un panno in microfibra.

RIMUOVE LE CONTAMINAZIONI FERROSE E SPORCO DEI FRENI
RIPRISTINA LA BRILLANTEZZA DI CERCHI E CARROZZERIA



PRIMA



PRODOTTO IN AZIONE



RISULTATO FINALE

MA-FRA

La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

Redazione
Matteo Comoglio, Luca Marconetti

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

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

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

Grafica e Impaginazione
Only One art-design

Foto e Immagini
Actualfoto, Marconetti, Comoglio, Gastaldi, Castellarin, Conti, dell'Erba, Grandi, Morello, Rao, NB Center, Anerdi, Cecconi, Fabbrini, McKlein, Deias, Di Mauro

Hanno collaborato
Danilo Castellarin, Paolo Conti, Franco Daudo, Mario Da Costa, Massimo Grandi, Lorenzo Morello, Rino Rao, Sergio Remondino, Fausto Tronelli

Coordinamento editoriale
Stefano Chiminelli

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

Stampa:
GRAFICA VENETA CARBON FREE
Questo libro è stampato fabbricato da Grafica Veneta S.p.A con un processo di stampa e rilegatura certificato 100% carbon neutral in accordo con PAS 2060 BSI

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
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

VENTI DI GUERRA E DI SOLIDARIETÀ

Tutti siamo rimasti attoniti e scioccati dalle immagini che ci giungono dal fronte della guerra in Ucraina. L'invasione russa ha colto di sorpresa l'Europa, culla della civiltà e della cultura, poco incline a risolvere militarmente le questioni politiche.
In compenso è scattata immediatamente una gara di solidarietà che, come sempre accade in questi casi, nel nostro Paese ha visto l'associazionismo in prima linea. L'Automotoclub Storico Italiano, attraverso Asi Solidale, ha deciso di sostenere la campagna di raccolta fondi straordinaria della RAI con numero solidale 45525 lanciata dalla Croce Rossa Italiana, UNHCR e UNICEF per rispondere con la massima tempestività alla grave emergenza in corso in Ucraina.
I fondi raccolti con questa campagna verranno utilizzati per garantire alle famiglie e ai bambini dell'Ucraina protezione, rifugi, coperte, cure mediche, acqua potabile, kit per l'igiene personale e supporto psicologico.
Oltre a questa iniziativa, sono stati davvero tanti i gesti di solidarietà compiuti dai Club, che si sono subito attivati per recuperare prodotti da inviare in Ucraina, raccogliere fondi e organizzare la permanenza dei rifugiati ucraini nel nostro Paese. Altri tesserati si sono organizzati per missioni più pericolose, siamo venuti a conoscenza dell'impresa di un gruppo di tesserati lombardi che hanno noleggiato dei van per andare a prendere dei rifugiati in Polonia, ai confini dell'Ucraina, mettendo a disposizione il loro tempo e la loro capacità di guida.



Tante attività svolte nel silenzio, messe insieme in rapide riunioni e rese possibili da quella capacità tipica dell'associazionismo di essere tempestivi ed efficaci. D'altronde i Club ASI sono allenati alla solidarietà, come dimostrano le migliaia di interventi e iniziative a favore delle associazioni che si occupano dei più deboli. Una passione comune in genere tende a unire e la dimostrazione è che, a inizio anno, il 12 gennaio, la FIVA aveva organizzato un incontro tra le associazioni di Ucraina, Russia e Moldavia per trovare una più stretta collaborazione tra le Federazioni di Paesi vicini. Lo stesso presidente Tiddo Bresters era presente in Ucraina e aveva spinto i tre Club a interagire per affrontare i temi comuni, come la riduzione delle tasse automobilistiche, la circolazione e una linea univoca per la certificazione. Sembrava iniziare una nuova cooperazione, poi la guerra ha fermato tutto.

Roberto Valentini

4 GIUGNO 2022

16° RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ

2° Memorial Folco Gibellini

Iscritto a calendario nazionale ASI



Broker di Assicurazioni

AMBARDELLA Odontoiatria

www.mozzarelladiseriate.com

terme di trescore
www.termeditrescore.it

RONZONI
www.ronzonisrl.it

SIAD
www.siad.it

CAR OUTLET SILVAUTO
SILVAUTO.IT

ITALIAN OPTIC
www.italianoptic.it

FEDERATO A.S.I. dal 1997

www.cluborobico.it

CLUB OROBICO AUTO MOTO D'EPOCA

Via Signorelli, 6 - 24066 PEDRENGO (BG) - Tel. e Fax 035.513082 - info@cluborobico.it

ASI E LA VERA TUTELA DEL MOTORISMO STORICO



Cari Amici,
è appena stato accolto il ricorso straordinario presentato da ASI al Presidente delle Repubblica per l'annullamento delle norme previste da Regione Piemonte, Città Metropolitana e Comune di Torino sui divieti alla circolazione dei veicoli storici. La nostra iniziativa ha comportato un importantissimo pronunciamento del Consiglio di Stato cui è seguito il Decreto del Presidente della Repubblica.
Il Ricorso Straordinario era stato presentato a fine 2019 e già nei mesi successivi le istituzioni piemontesi avevano recepito le nostre motivazioni varando la Legge Regionale del Piemonte 27/2020 per la "Valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico". Va ricordato che il Presidente della Regione Alberto Cirio e l'Assessore all'Ambiente Matteo Marnati avevano subito dimostrato sensibilità e buon senso incoraggiando e sostenendo la nostra iniziativa. Il recente responso del Consiglio di Stato ha ulteriormente avvallato - ora in maniera inconfutabile - le motivazioni dimostrate dall'Automotoclub Storico Italiano. In particolare, abbiamo evidenziato il piccolo numero dei veicoli storici certificati rispetto al totale di quelli circolanti e, per questo, nei decreti e nelle delibere succitate, sussistevano "il difetto di istruttoria e l'eccesso di potere per irragionevolezza e la lesione del principio di proporzionalità e adeguatezza". ASI ha poi segnalato violazioni della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, in particolare negli ambiti della libera circolazione, della proprietà e della tutela dei valori storico-culturali: il Consiglio di Stato ha accolto anche queste rimostranze, annotando che "I veicoli forniti di Certificato di Rilevanza Storica avrebbero meritato una regolamentazione differenziata". Ecco, quindi, il nostro primo tema accolto dal Consiglio di Stato: i veicoli storici certificati ai fini della circolazione non vanno assimilati ai veicoli vecchi di uso quotidiano. In definitiva, il Consiglio di Stato ha concordato sull'opportunità di una diversa declinazione dei divieti e delle relative deroghe con riguardo ai mezzi storici, "che tenga conto della salvaguardia dei valori e degli interessi del collezionismo privato", di cui ASI si fa - da sempre - promotore.
Siamo davvero ad un punto di svolta per la tutela del motorismo storico ma la nostra azione è proseguita anche su un altro versante. A febbraio, infatti, ASI ha presentato un altro ricorso, questa volta al TAR della Lombardia, dove il 1° gennaio è entrata in vigore la Legge di Stabilità 2022-2024, nella quale è stato inserito un emendamento che prevede l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica "per i veicoli che, trascorsi 20 anni dalla costruzione, risultino iscritti nel Registro ACI Storico".
Qui la situazione è molto più complicata (vi illustriamo i dettagli nelle prossime pagine della rivista) ma i punti principali riguardano possibili criticità costituzionali e, soprattutto, l'implicita legittimazione di una lista di veicoli identificabili come storici che riteniamo una discriminazione non accettabile e un'eccessiva deregulation fiscale a livello locale, che renderebbe più difficile la tutela dei veicoli storici in ambito nazionale.
I ricorsi presentati sono iniziative chiare e coerenti a difesa del motorismo storico e a tutela dei veicoli nell'ottica di normative uniformi a livello nazionale. Normative corrette per la circolazione e per differenziare i veicoli storici certificati dai vecchi euro zero; fiscalità equa e senza eccessi di deregulation che porrebbero i cittadini di fronte a trattamenti estremamente diversi a seconda della regione di residenza.
Il patrimonio storico del motorismo italiano ha eguale valore identitario e culturale su tutto il territorio e, solo se valorizzato con buon senso, continuerà a rappresentare un importante volano di sviluppo.

Un caro saluto a tutti.

Presidente Automotoclub Storico Italiano



Comune di Castell'Arquato

Comune di Lugagnano

Comune di Vernasca

Comune di Piacenza

Provincia di Piacenza

C.P.A.E. CLUB PIACENTINO AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

CIRCUITO TRICOLORE
con i patrocini dei Ministeri del Turismo e della Cultura

26ª Vernasca Silver Flag

10-11-12 giugno 2022

Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture storiche da competizione

Castell'Arquato-Lugagnano-Vernasca

45ª Castell'Arquato-Vernasca

3 luglio 2022

TAG HEUER

Campioni si diventa... a scuola!



FONDAZIONE DI PIACENZA E VIGEVANO

Camera di Commercio Piacenza

Bonhams
AUCTIONEERS SINCE 1793

VIA EMILIA

MOTOR VALLEY

POR FESR EMILIA-ROMAGNA 2014/2020

RegioneEmilia-Romagna

CLUB PIACENTINO AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA - Via Bressani, 8 - 29017 Fiorenzuola d'Arda (PC) Tel. 0523 248930 - Fax 0523 248930 - **info@cpae.it - www.cpae.it - www.vernascasilverflag.it**

CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI STORICI

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA ACCOGLIE IL RICORSO STRAORDINARIO DELL'ASI.



L'Automotoclub Storico Italiano ha raggiunto un importante traguardo, un riconoscimento per l'intero settore del motorismo storico. Il Presidente della Repubblica ha accolto il ricorso dell'ASI, dopo che il Consiglio di Stato - quale organo giurisdizionale e massimo giudice speciale amministrativo - aveva dato parere positivo al Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica per ottenere l'annullamento dei decreti e delle delibere di Regione e Giunta Regionale del Piemonte, Città Metropolitana e Comune di Torino sui divieti alla circolazione dei veicoli storici. Tale istanza era stata presentata da ASI a fine 2019 e già nei mesi successivi le istituzioni piemontesi avevano recepito le nostre motivazioni varando la Legge Regionale del Piemonte 27/2020 per la "Valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico". Il Presidente della Regione Alberto Cirio e l'Assessore all'Ambiente Matteo Marnati avevano dimostrato sensibilità e buon senso incoraggiando e sostenendo la stesura della legge e il recente responso del Consiglio di Stato ha ulteriormente avvallato - ora in maniera inconfutabile - le motivazioni dimostrate dall'Automotoclub Storico Italiano.

Numeri e dati alla mano, ASI ha evidenziato l'esiguità dei veicoli storici certificati rispetto al complessivo di quelli circolanti e per questo" - nei decreti e nelle delibere succitate - sussistono "il difetto di istruttoria e l'eccesso di potere per irragionevolezza e la lesione del principio di proporzionalità e adeguatezza". "L'amministrazione" - si legge sul parere del Consiglio di Stato - "avrebbe dovuto modulare diversamente le misure contenenti il divieto di circolazione".

ASI ha poi segnalato violazioni della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, in particolare negli ambiti della libera circolazione, della proprietà e della tutela dei valori storico-culturali: il Consiglio di Stato ha accolto anche queste, annotando che "i veicoli forniti di Certificato di Rilevanza Storica avrebbero meritato una regolamentazione differenziata". Aggiungendo che "risulta dimostrato che l'impatto emissivo dei veicoli storici è da ritenersi scarsamente apprezzabile". Anche le deroghe concesse per la sola partecipazione alle manifestazioni sono state considerate non idonee - come denunciato da ASI - perché metterebbero a repentaglio la sicurezza: i veicoli storici necessitano di manutenzione e utilizzo periodici e costanti, sia per una corretta conservazione, sia per non arrivare al giorno dell'evento con il rischio di avarie.

In definitiva, il Consiglio di Stato ha concordato sull'opportunità di una diversa declinazione dei divieti e delle relative deroghe con riguardo ai mezzi storici, "che tenga conto della salvaguardia dei valori e degli interessi del collezionismo privato, di cui è portatore il ricorrente", in questo caso l'ASI.

Soddisfatto il Presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio: *"Il Piemonte aveva già accolto le istanze presentate dall'ASI e ha provveduto in anticipo alla valorizzazione di un settore che, non solo storicamente e culturalmente, ma anche sotto il profilo economico, rappresenta un'eccellenza piemontese".*

Dello stesso tono la dichiarazione dell'Assessore ad Ambiente, Energia, Innovazione, Matteo Marnati: *"Visto l'impatto minimo in termini di inquinamento, avevamo già accolto le istanze dell'ASI varando nel 2020 la legge che consentiva ai veicoli storici certificati la circolazione, seppur limitata a giorni e orari. Contemporaneamente abbiamo fornito ai possessori di auto sotto Euro 5 la possibilità di percorrere un certo numero di chilometri annuali aderendo alla piattaforma Move-In".*



Matteo Marnati, assessore all'Ambiente della Regione Piemonte.



Il governatore della Regione Piemonte Alberto Cirio.



ESEMPI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

NORD	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
	100€	**110€**	**191€**	**A PARTIRE DA 250€**
CENTRO	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
	110€	**120€**	**217€**	**A PARTIRE DA 260€**
SUD	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
	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 LAVORO DELLA COMMISSIONE LEGALE

La Commissione Legale dell'ASI ha svolto un lavoro indispensabile per arrivare a questo risultato, al pari di ciò che è stato fatto all'inizio dell'anno per presentare un altro ricorso, questa volta al TAR della Lombardia, dove il 1° gennaio è entrata in vigore la Legge di Stabilità 2022-2024, nella quale è stato inserito un emendamento che prevede l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica "per i veicoli che, trascorsi 20 anni dalla costruzione, risultino iscritti nel Registro ACI Storico".
Come è noto, in regime di deregulation fiscale, le Regioni hanno una certa autonomia in ambito tributario, che in Lombardia viene applicata anche per le imposte sui veicoli, pur non potendone variare gli elementi essenziali.
La Legge di Bilancio 2019 (quella nazionale) definisce la riduzione pressoché totale del bollo per tutti i veicoli ultratrentennali (la tassa di possesso diventa tassa di circolazione forfettaria di poche decine di euro) e la riduzione del 50% della tassa di possesso per quei veicoli tra i 20 e i 29 anni di età in possesso di Certificato di Rilevanza Storica (rilasciato dagli Enti di cui all'art. 60 del Codice della Strada) e registrato alla Motorizzazione. Per questi ultimi, la Lombardia (così come l'Emilia-Romagna) aveva già in essere un diverso regime con la riduzione del 100% e con la sua nuova Legge di Stabilità regionale questa riduzione è stata addirittura allargata ai veicoli iscritti al Registro ACI Storico, che non è un Ente certificatore riconosciuto dall'art. 60 del Codice della Strada.
La scelta legislativa regionale della Lombardia non risponde ad una precisa logica adeguata o congruente rispetto al fine perseguito dal legislatore nazionale, tantomeno può collegarsi all'esigenza di tutelare o salvaguardare precisi interessi pubblici (la tutela del patrimonio culturale motoristico) che solo la scelta nazionale contenuta nell'art. 63 della legge 342/2000 è in grado di garantire ed esprimere attraverso il processo di certificazione di "interesse storico e collezionistico" rimesso alla cura degli Enti di cui all'art. 60 CdS e sotto la vigilanza del Ministero dei Trasporti. Un modo uniforme di individuare i veicoli storici applicato a livello nazionale è l'unico che ne può salvaguardare la tutela. Se è lecito che ogni regione decida di tutelare come storici veicoli che vengono individuati con razionali e modalità diverse non sarà a breve più possibile tutelare in modo congruo un bene nazionale importantissimo che rappresenta la nostra identità.

LA LISTA DI SALVAGUARDIA ANOMALIA ITALIANA

Oltre a ciò in questa legge della Regione Lombardia c'è un riconoscimento indiretto della lista chiusa di ACI Storico che è stata poi ridefinita, per addolcire il concetto, lista di salvaguardia dei veicoli storici che possono essere tutelati. Trattasi di una lista di veicoli che vengono decisi a tavolino: quali possono essere tutelati come storici e quali no. A parità di anzianità, originalità, stato di conservazione e tipologia di utilizzo chi ha un veicolo inserito nella lista può ottenerne la tutela, gli altri no. Una discriminazione che per l'ASI e la FIVA non è accettabile. Può essere anche uno stesso tipo di veicolo: se il papà aveva comprato la versione A di un certo veicolo può ottenerne la tutela, se aveva comprato la versione B no... ogni veicolo è degno di poter essere tutelato come veicolo di interesse storico e collezionistico, se ne ha le caratteristiche. Non è una lista fatta a priori che deve far accedere a questo diritto. Avete paura che i veicoli ventennali tutelati siano troppi? Non è vero punto la risposta chiara nei numeri. Non quelli che diamo noi ma quelli della Motorizzazione. A tre anni dall'entrata in vigore della tutela fiscale con riduzione del bollo del 50% i veicoli storici ventennali (auto più moto) che godono di questa tutela sono 80.629 e cioè lo 0,14% del parco veicolare totale circolante e l'1,1% dei 7.288.000 veicoli ventennali circolanti. Sono questi i numeri così alti da dover imporre una ghigliottina ai collezionisti che vogliono conservare veicoli non facenti parte di una lista? Ovviamente no. Il razionale di questa proposta e ben diverso da quello di impedire l'invasione dei centri storici da parte dei veicoli storici che non è mai si è mai concretizzato e mai si concretizzerà.
La "Lista di salvaguardia" sarebbe inoltre un'anomalia italiana, visto che nessun Paese al mondo basa i propri criteri di certificazione su una tale principio, come ci conferma il presidente della FIVA, Tiddo Bresters: *"L'unico metodo con cui la FIVA e i suoi membri lavorano,* - dice Bresters - *è quello di valutare ogni singolo veicolo in base ai suoi meriti. La ragione per non escludere alcun modello di veicolo storico è che qualsiasi veicolo, a condizione che soddisfi i requisiti di conservazione e autenticità e gli altri criteri pertinenti, può essere una testimonianza della storia dell'automobilismo. È impensabile trattare alcune auto popolari e molto conosciute dal pubblico in modo meno vantaggioso rispetto a modelli più esclusivi e spesso meno accessibili. Basti pensare a come, secondo il concetto di lista di salvaguardia, modelli importanti come le versioni più comuni della Fiat 500 o del Maggiolino Volkswagen avrebbero meno protezione nella legislazione rispetto ai derivati più particolari ed esclusivi di questi modelli dello stesso periodo".*
Il presidente della FIVA aggiunge: *"Utilizzare un concetto come quello di "lista di salvaguardia" discrimina i collezionisti che hanno a cuore le versioni più umili di un modello, e lo fanno con la stessa passione con cui altri presentano le loro auto più eccezionali. Questo è inaccettabile non solo da un punto di vista legale, ma anche sotto l'aspetto che le versioni più popolari di un modello possono persino avere un significato storico maggiore di quelle che apparirebbero in una lista così selettiva".*





VERSO L'ASSEMBLEA ANNUALE

IN PROGRAMMA IL 14 MAGGIO A ROMA

La particolarissima collezione dei rari minimotori che ha trovato posto nell'atrio nobile di Villa Rey, storica sede torinese di ASI, recentemente restaurata.

Con la possibilità di tornare a svolgere l'assemblea in presenza il Consiglio Federale ha deciso di programmarla sabato 14 maggio a Roma. come sempre sarà l'evento nel quale i rappresentanti dei Club possono confrontarsi con il Consiglio in una forma di "democrazia diretta" che è una caratteristica specifica della nostra Federazione.

Sarà l'occasione per presentare il bilancio consuntivo 2021 e quello di previsione 2022, ma anche per illustrare le attività svolte e i progetti futuri.

Nonostante il persistere delle restrizioni per sconfiggere il contagio da Covid-19, il 2021, per l'ASI, è stato proficuo e intenso di iniziative, attività e novità volte alla tutela del patrimonio motoristico, grazie anche al raggiungimento di obiettivi importanti e che, spesso, sono andati oltre le aspettative. Tutto ciò, se si pensa che, dietro a ognuno di questi risultati, c'è il lavoro instancabile di un formidabile gruppo di appassionati, in un impegno sempre corale e condiviso, che dimostra la coesione dell'ASI a tutti i suoi livelli, a cominciare dal Consiglio Federale per arrivare alle decine di Club che lo rappresentano sull'intero territorio nazionale, i veri pilastri della federazione.

Proprio questi, sono stati protagonisti, il 25 novembre, dell'evento probabilmente più importante per l'ASI come ente istituzionale: la convention "Fenomeno Classiche: i veicoli storici come risorsa per il Sistema Paese", tenutasi a Roma, con la rappresentanza di tutti i Club federati che, hanno potuto sedersi a tavole rotonde e di confronto su vari temi, sui quali si svilupperà l'azione futura della federazione e sui quali si concentrerà l'ASI di domani.

Per dare un forte segnale di inclusione e di impegno per abbattere ogni barriera, anche per poter vivere le proprie passioni, a gennaio è stato varato il progetto "Classica & Accessibile", iniziativa nata da un'iniziativa di AdrenalineH24 e fortemente voluta da ASI Solidale, che si occupa di iniziative per i più deboli: si tratta dell'equipaggiamento, allestito da Guidosimplex, azienda leader nel settore, di due vetture d'epoca Lancia Fulvia con comandi guida per portatori di handicap. Durante tutto il 2021, queste due vetture, hanno partecipato a numerosi eventi dei club in giro per l'Italia, permettendo a tante persone diversamente abili di avvicinarsi al mondo delle storiche.

Fra le grandi novità del 2021 poi, c'è stato - dopo lo stop forzato del 2020, anno in cui è nata - l'inizio delle attività della Commissione Giovani... e che inizio! A febbraio è stato presentato il concorso per disegnare la mascotte dell'ASI, il "Character Design" e, a maggio, ha preso il via il "Trofeo Giovani": 6 date fino a settembre che hanno riunito tanti Under 40 in degli eventi piacevoli, non impegnativi e alla portata di tutti. L'iniziativa è stata un successo, tanto che, nel 2022, le date sono cresciute a 16! A suggellare l'impegno di questa neonata commissione poi, la partecipazione dei giovani alla kermesse Summer Jamboree di Senigallia, una grandissima festa yankee con balli, musica e motori americani.

Le Commissioni Nazionali Manifestazioni Auto e Moto, oltre a rilanciare i consueti ricchissimi calendari di eventi, si sono unite per lanciare il format "Circuito Tricolore", dieci date di caratura internazionale, scelte fra le più belle organizzate dai club ASI, in grado di promuovere la conoscenza e la valorizzazione dei territori attraverso il motorismo storico dinamico: cultura,



"Universo Bertone" è stato il fulcro del grandioso stand ASI ad Auto d'Epoca di Padova 2021. Molti gli esemplari provenienti dalla collezione di proprietà della federazione.



La Collezione Morbidelli, ultima importante acquisizione di ASI, ha trovato posto in un'ampia ala dedicata del Museo Benelli di Pesaro.

arte, buona cucina, paesaggi mozzafiato in un mix vincente, che è piaciuto anche alle istituzioni, tanto che il Circuito Tricolore ha avuto il patrocinio dei Ministeri del Turismo e della Cultura.
Questo è stato anche il primo passo di un sensibile riconoscimento istituzionale che, prima ha portato ASI alla Conferenza Nazionale Del Turismo Motoristico, che ha visto coinvolte realtà come il Museo Ferrari di Maranello, l'Associazione Città dei Motori presieduta dal sindaco di Maranello Luigi Zironi e l'ANCI, il cui presidente, il sindaco di Bari Antonio Decaro, ha poi invitato ASI all'assemblea annuale (Parma, novembre), dove, alla presenza del Capo dello Stato Sergio Mattarella, è stato presentato il convegno del 25 novembre. Il presidente Scuro, su invito del Ministro del Turismo Massimo Garavaglia, è stato invece presente all'inaugurazione della Stagione Turistica Italiana sul Lago di Como a giugno e ha firmato una partnership con l'Istituto Italiano del Castelli Onlus, che si occupa di tutelare strutture storiche e dimore d'epoca che gli eventi ASI possono far conoscere e promuovere facendone scenari privilegiati.
Tutte queste iniziative, hanno avuto anche il merito di mettere in luce l'enorme indotto che le manifestazioni con mezzi d'epoca muovono: hotel, alberghi, ristoranti, musei, strutture ricettive pubbliche e private. Tasselli fondamentali, se si vuol fare del turismo la locomotiva dell'economia italiana.
Il dialogo e la collaborazione con le istituzioni e il governo infine, ha permesso di risolvere diversi nodi burocratici. Primo fra tutti, il decreto ministeriale che permette, per mezzi immatricolati entro il 1° gennaio 1960, di effettuare le revisioni in qualsiasi officina autorizzata e non più solo nelle Motorizzazione Civile provinciali. Secondo, il riconoscimento all'interno dell'Art. 60 del CdS - quello che si esprime in materia di possesso e circolazione di veicoli d'epoca - dei mezzi agricoli e industriali, che diventano quindi certificabili, reimmatricolabili e atti alla circolazione su strada pubblica. Terzo, l'apertura alle storiche (vetture con più di 40 anni) dotate di CrS dell'Area C di Milano (centro storico), mentre ai mezzi tra i 20 e i 39 anni, sempre con CrS, la deroga alla circolazione per 25 giorni all'anno.
"Ultimo ma non ultimo", la creazione di un intergruppo parlamentare per i veicoli storici: oltre 60 parlamentari presieduti dall'On. Giovanni Tombolato, molto sensibile alla cultura del motorismo, che si occuperanno di far conoscere e diffondere tra le più alte cariche dello stato la missione di ASI.
Attività fondamentale è da sempre quella di partecipare alle più importanti fiere di settore: gli stand ASI a Milano Autoclassiche e Auto Moto d'Epoca di Padova, sono stati una fucina di eventi, incontri, dibattiti, conferenze, incontri con ospiti internazionali, premiazioni, presentazioni di libri, iniziative, manifestazioni, esposizioni, fra le quali quelle del "Bertone Village" a Padova, con un esemplare proveniente dalla Collezione ASI Bertone ciascuno ospitato negli spazi dei club del Triveneto.
Villa Rey a Torino, storica sede ASI e, dal 2019, anche della FIVA, dopo i lavori di restauro che hanno donato nuova vita ai saloni nobili del piano terra, è sempre più "la casa dei soci" grazie al suo ruolo da protagonista in eventi come la serata "Le Stelle del Motorismo" di sabato 25 settembre - premiati Mauro Forghieri, Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini e Leonardo Fioravanti, in virtù delle loro grandiose carriere come tecnici e car designer -; la Giornata Nazionale del Motorismo d'Epoca del 26 settembre, tenutasi a Torino; la consegna dei premi "Auto Europa 2022" assegnati dall'UIGA (Unione Italiana Giornalisti dell'Auto, che ha anche nominato Alberto Scuro "uomo dell'anno motoristico") alle novità del mercato.
Importante anche la partecipazione di ASI al Motor Valley Fest 2021, il 3 e 4 luglio al Circuito di Varano De' Melegari, dove è stata svolta una speciale seduta di omologazione per vetture da corsa (fra le altre è stata riconosciuta la "Targa Oro" alla SP1000, la prima auto costruita da Dallara).
Molte le iniziative culturali, come le "serate del giovedì", in diretta streaming sui canali social di ASI, organizzate dalla Commissione Cultura e dedicate ai più disparati argomenti motoristici; oppure la presentazione del Docufilm per i 100 anni della Moto Guzzi "Il Coraggio di Andare Oltre", prodotto da Alboran su idea degli appassionati Massimo Zavaglia e Bruno Nava; e ancora le molte iniziative editoriali della Libreria ASI, fra le quali spicca il primo "romanzo" a tema motoristico, "Il Giovane Giorgetto" di Giosuè Boetto Cohen, sulla vita del grande Giugiaro, candidato al premio "Bancarella Sport" e vincitore del premio Ruoteclassiche "Best in Classic".
Infine: sono continuati con successo i corsi di restauro, organizzati in collaborazione con le università di Modena, Reggio Emilia e Ferrara; la collezione di moto della famiglia Morbidelli ha trovato degna collocazione al museo Benelli di Pesaro; una collezione di rari micromotori di tutti i tipi, è ora ospitata nell'atrio di Villa Rey.



Il presidente Scuro consegna nelle mani di Giampaolo Dallara la Targa Oro alla SP1000, la sua prima vettura.



Continuano con successo i corsi di restauro organizzati in collaborazione con le Università di Reggio Emilia, Ferrara e Modena.

ASI SERVICE
UN ANNO DA RECORD

Nonostante le limitazioni imposte dalla pandemia, ASI Service, la società controllata dall'Automotolub Storico Italiano ha chiuso il bilancio 2021 con un risultato molto positivo, soprattutto con l'aumento di fatturato della parte che riguarda l'editoria e il merchandising. L'uscita di nuovi libri e il consolidamento sul mercato di altri - ottime performance di quello relativo alla Fiat 500, andato esaurito, del quale si sta stampando una nuova e più ricca edizione, dei due volumi sulla Lancia Delta Integrale Gruppo A e del romanzo "Il Giovane Giorgetto, che ha vinto il premio Ruoteclassiche "Best in Classic" - oltre all'abbinamento dei prodotti Sparco (azienda leader mondiale nel Motorsport) hanno contribuito a questa crescita, mantenendo elevato il livello culturale dei prodotti offerti. L'impegno nei due settori prosegue anche nel 2022 come conferma Stefano Chiminelli: *"Abbiamo in stampa e in programma altri volumi che si rivolgono a un pubblico eterogeneo di appassionati".*





"Il Giovane Giorgetto" di Giosuè Boetto Cohen, Libreria ASI, 24.00 €.

ASI YOUNGTIMER STYLEFEST: A BARDOLINO È TUTTO PRONTO PER LE GIOVANI CLASSICHE



Il panorama delle Youngtimer è variegatissimo, va dalle berline alle coupé, dalle cabriolet alle spider, dalle monovolume alle utilitarie fino ai fuoristrada.

SUL LAGO DI GARDA E A BRESCIA, IL 9 E 10 APRILE, VA IN SCENA IL PRIMO EVENTO ORGANIZZATO DA ASI DEDICATO ALLE VETTURE YOUNGTIMER.

Ormai è sotto gli occhi di tutti, il fenomeno youngtimer: le vetture tra i 20 e i 30 anni (o poco di più), quelle che, da nuove, negli anni '80, '90 e primi '2000 ci hanno fatto battere il cuore e sognare o semplicemente hanno fatto parte di un tratto della nostra vita, iniziano a infilarsi nei garage dei collezionisti. Dei giovani, sicuramente, che le bramavano da bambini e oggi riescono a comprarsele, grazie ai prezzi, per lo più abbordabili (fatta eccezione per alcuni modelli "cult" come Lancia Delta Integrale, "Lambo", Ferrari, ecc...) ma anche dei più smaliziati e navigati che ne stanno sempre più riconoscendo il valore collezionistico, tecnico e culturale.

A tutto questo non poteva non pensare ASI che, per i suoi soci appassionati di questo genere di vetture, ha organizzato un evento tra Bardolino, antico borgo sulla sponda veneta del Lago di Garda e Brescia, la capitale della Mille Miglia.

Si parte sabato 9 aprile dalle 10.30, quando le vetture verranno registrate e parcheggiate nel bellissimo e ampio parco di Villa Carrara, aperto al pubblico. Le auto poi, rimarranno in esposizione e a disposizione della giuria selezionata da ASI per assegnare premi e riconoscimenti ai modelli più meritevole. La consegna di questi avverrà invece alle ore 18.30 sul bellissimo Lungolago di Bardolino, dove le auto sfileranno anche, fra due ali di folla. Appuntamento quindi a domenica, quando auto ed equipaggi partiranno alla volta del Museo della 1000 Miglia di Brescia.



Fra le più gettonate, ovviamente, le sportive come questa Ferrari 348 GTB.



Le vetture tra i 20 e i 30 anni sono spesso mitiche e leggendarie per i giovanissimi... ma non solo.

CONCORSO DI STILE
PER AUTO STORICHE
ANNI `80 E '90

YOUNGTIMER STYLEFEST 22



ASIFED.IT

BARDOLINO - LAGO DI GARDA
9-10 APRILE



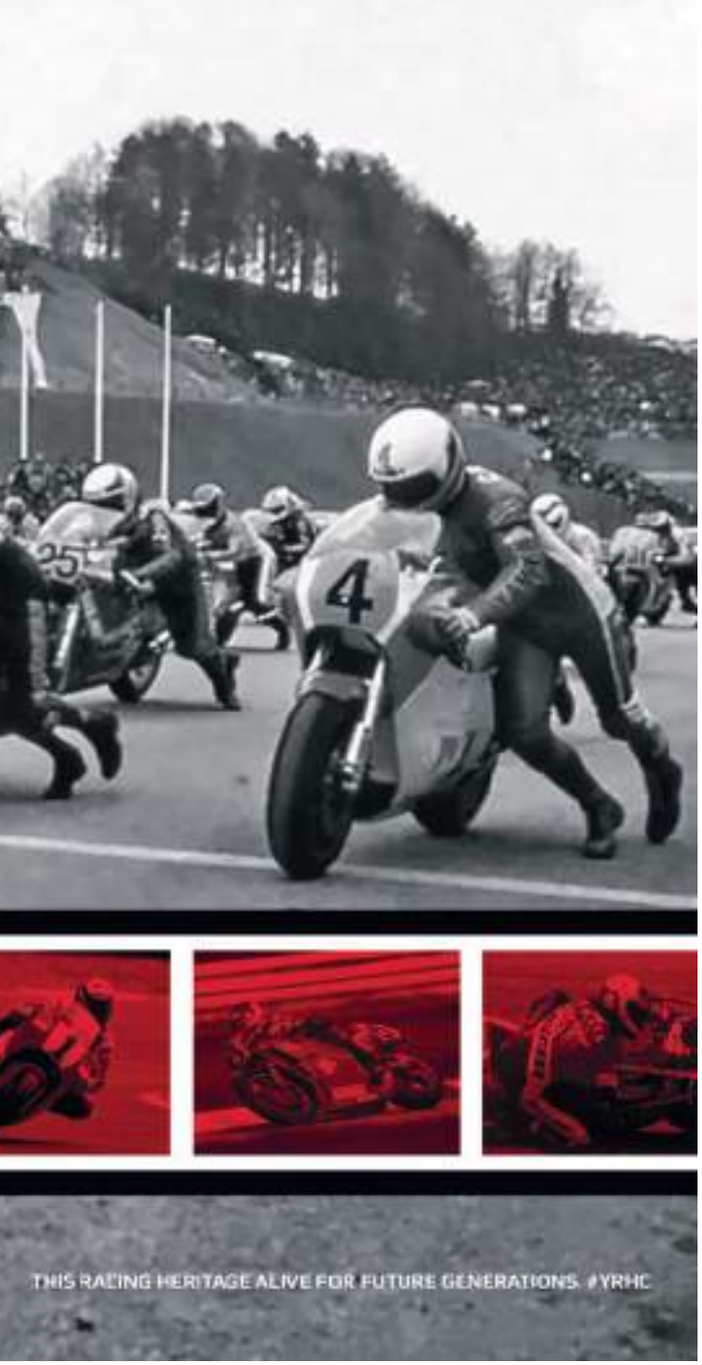
YAMAHA RACING HERITAGE CLUB IS FOUNDED TO COMMEMORATE YAMAHA'S RICH AND STORIED RACING HISTORY THROUGH MEMORIES AND EMOTIONS, AND TO KEEP

Yamaha Racing Heritage Club è stato fondato per celebrare la ricca e appassionante storia sportiva del Marchio, attraverso la memoria, le emozioni e preservando questo patrimonio perché venga consegnato alle future generazioni.

YAMAHA LE MOTO, LE CORSE

IL RACING HERITAGE CLUB FA IL SUO DEBUTTO A VARANO CON I PILOTI E LE MOTO CHE HANNO FATTO LA STORIA DELLA CASA GIAPPONESE.

Il Yamaha Racing Heritage Club, il sodalizio creato "per conservare e celebrare la ricca e leggendaria storia nelle competizioni della Yamaha attraverso i ricordi e le emozioni, e mantenere viva questa eredità delle corse per le generazioni future", è stato presentato in occasione dell'ultima edizione di EICMA a Milano, ma l'esordio ufficiale è previsto in occasione del prossimo ASI Moto Show a Varano de Melegari il 6-7-8 maggio, come è stato ufficializzato alla conferenza in occasione dell'ultima mostra-scambio di Novegro.
Il Racing Heritage Club è destinato a riunire i collezionisti di tutte le Yamaha da corsa. Le stradali da velocità costruite dal 1955 al 2003, per quanto riguarda le due tempi impegnate nel Motomondiale, mentre per quelle a 4 tempi impegnate nella Superbike e nell'Endurance l'arco temporale spazia dal 1987 al 2009. Sono due i periodi anche per i modelli da fuoristrada: quelle da motocross sono ammesse sino a prima del 1998, ovvero escluse le 4 tempi ad eccezione delle HL, mentre per quelle che hanno corso la Parigi-Dakar, o i grandi rally africani, il limite è il 2007.
L'iniziativa della Yamaha scaturisce dal suo forte legame con il mondo delle competizioni, che inizia fin dal suo esordio tra i costruttori di moto. Il debutto nelle corse avviene già con il primo modello prodotto, la 125 YA1 a due tempi che nel 1955 si aggiudica il successo nelle due principali corse del periodo in programma in Giappone, Monte




La TR Z350 e la TZ750.



La XT500 della Parigi-Dakar del 1981.

Fuji e Asama. A questi primi due successi, che contribuiscono a far conoscere il nome Yamaha sul territorio nazionale, ne seguono altri a partire dal 1957, visto che, stranamente, nel 1956 nel paese del Sol Levante non si disputarono gare. Sono vittorie, dal ’57 anche nella 250, ottenute sempre con moto del tutto simili ai modelli stradali, che iniziano a diffondersi a macchia d’olio sul territorio giapponese. La promozione, che scaturisce dai successi agonistici, nel 1958 spinge la Yamaha, prima azienda giapponese a farlo, all’esordio nelle gare USA all’International North America Catalina Island. Per il debutto nel Motomondiale bisogna aspettare il 1961 al GP di Francia di Clermont Ferrand, con un team di cinque piloti giapponesi. Il bilancio della trasferta registra il settimo posto di Noguchi nella 125 e di Ito nella 250. I primi risultati di rilievo arrivano nel 1963, quando Ito conclude al secondo posto staccato di soli 23” dal vincitore della classe 250 al Tourist Trophy sull’Isola di Man, ripete lo stesso risultato in Olanda a Assen e poi vince il GP del Belgio a Spa-Francorchamps. Disputa anche il GP del Giappone a Suzuka, dove finisce ancora secondo e terzo nel mondiale, dimostrando che la Yamaha è pronta per la conquista dell’iride. La conferma arriva l’anno successivo, il ‘64, con Phil Read, che in occasione del GP delle Nazioni a Monza porta la Yamaha a vincere il suo primo titolo iridato. Una vittoria, a conferma dei ricorsi storici, di cui è stato celebrato il cinquantesimo anniversario proprio in occasione dell’edizione 2014 di ASI Moto Show a Varano.

Racing Heritage Club non significa solo le moto del mondiale velocità. La storia Yamaha nella Superbike inizia con l’istituzione di questa categoria, che nel 1988 la vede concludere al secondo posto con il compianto Fabrizio Pirovano, e nel cross, dove l’impegno iniziato nel 1970 con la supervisione del quattro volte campione del mondo Torsten Hallman, nel 1973 si concretizza con il primo titolo iridato nel cross con la 250 affidata a Hakan Andersson, a cui faranno seguito quelli nella 500 di Heikki Mikkola a partire dal 1977. Per non parlare poi di Parigi-Dakar e delle lunghe maratone nel deserto, dove la Yamaha XT, con i successi nelle prime due edizioni con Cyril Neveu si può tranquillamente affermare abbia dato inizio al fenomeno delle “dakariane”.

Yamaha Racing Heritage Club è anche la storia dei piloti che hanno reso celebri queste moto: allora prepariamoci al grande spettacolo, che assieme a tutti gli altri piloti, collezionisti e appassionati, il paddock e la pista di Varano ci regaleranno a ASI Moto Show dal 6 all’8 maggio.

p.c.



CIRCUITO TRICOLORE

con i patrocini dei Ministeri del Turismo e della Cultura e dell'ANCI

UNO STRAORDINARIO VIAGGIO IN 15 TAPPE LUNGO TUTTA LA PENISOLA

1-3 aprile	Valli e Nebbie
22-25 aprile	Rievocazione Storica Gran Premio di Bari
4-8 maggio	Giro di Sicilia
13-15 maggio	Coppa Gentlemen Sardi
20-22 maggio	Coppa della Perugina
2-5 giugno	Strade della Pugliesità DOC
10-12 giugno	Vernasca Silver Flag
18-19 giugno	Motociclettando
23-26 giugno	La leggenda di Bassano
1-3 luglio	Abruzzo Gran Tour e Circuito di Avezzano
2-3 luglio	In moto sulle Alpi
9-10 luglio	Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme
24-27 agosto	Sibillini e Dintorni
27-28 agosto	Circuito del Chienti e Potenza
29 set.–2 ott.	Giro Motociclistico di Sicilia

La passione per il motorismo storico attraversa l'Italia

PARTNER DELL'INIZIATIVA

WWW.ASIFED.IT

europ assistance

MA-FRA

Ford

Te TUA ASSICURIAMO LA TUA STORIA

Talenti

STUDIO DI RADIOLOGIA BRACONI TERNI

XXV^a COPPA BORZACCHINI

TERNI 11-12 GIUGNO 2022

MANIFESTAZIONE NAZIONALE TURISTICA CON PROVE



info e iscrizioni

05100 Terni - via Bertani, 4 (sede museo) tel 0744 420261

www.borzacchinihistoric.it - info@borzacchinihistoric.it

STRAPPINI
Solido equilibrio in movimento

CONCESSIONARIA
IVECO Mirafiori

UNIVERSITÀ DEL SALENTO DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA DELL'INNOVAZIONE

JAGUAR

JAGUAR E-TYPE
IL MITO, LA STORIA, IL FUTURO

Convegno ASI ospitato dal Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione dell'Università del Salento giovedì 5 maggio 2022



Dipartimento di Ingegneria - Complesso Ecotekne, edificio "Corpo Y" - Via per Monteroni, LECCE

Ore 9.30 **Saluti**
Antonio Ficarella
Dir. Dip. Ing. dell'Innovazione Università del Salento
Alberto Scuro
Presidente Automotoclub Storico Italiano
Colomba Annunziata
Presidente Scuderia Jaguar Storiche

Ore 9.50 **Storia e competizioni dei modelli precedenti**
Stefano Bendandi
Commissione Tecnica Auto ASI

Ore10.30 **Contributi degli studi di ricerca e delle esperienze sportive nella progettazione e nella realizzazione della Jaguar E-Type**
Massimo Carrozzo
Commissione Cultura ASI

Ore 11.10 **Jaguar E-Type ed F-Type: il futuro**
Jaguar Italia

Ore 11.50 **Presentazione dei modelli esposti**
Esperti e collezionisti

Si ringrazia la Scuderia Jaguar Storiche per la collaborazione e la partecipazione

JAGUAR E-TYPE: UN CONVEGNO PER LA PIÙ BELLA DEL MONDO

Enzo Ferrari la decretò l'auto più bella che sia mai esistita. Quando venne presentata rivoluzionò il mondo delle GT sportive con una meccanica raffinata, uno stile inconfondibilmente Jaguar ma totalmente rinnovato e presentato in una veste nuovissima, seducente e sinuosa e, per giunta, proposta a un prezzo molto concorrenziale. La Jaguar E-Type ha appena compiuto 60 stupende primavere (è stata presentata al Salone di Ginevra del 1961), portate splendidamente, vissute sempre sull'onda di un clamore che l'ha portata a essere una delle automobili più conosciute nel Mondo. ASI, grazie all'attività del Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione dell'Università del Salento di Lecce, con la preziosa collaborazione della Scuderia Jaguar Storiche, ha organizzato un importante convegno per celebrarla e raccontarla alle giovani generazioni, di modo che, questa pagina di storia, venga tramandata come merita.

Il convegno si terrà giovedì 5 maggio, a partire dalle ore 09.30: dopo i saluti del direttore del Dipartimento Antonio Ficarella, del presidente ASI Alberto Scuro e della presidente della Scuderia Jaguar Storiche Colomba Annunziata, sarà Stefano Bendandi, commissario della CT Auto ASI, ad "aprire le danze" con un lungo e doveroso prologo sui modelli da competizione che hanno portato allo sviluppo della E-Type. La storia del modello sarà invece esposta dal prof. Massimo Carrozzo, profondo conoscitore del Marchio inglese e membro della Commissione Cultura ASI mentre, a fine mattinata, verranno presentati, ai partecipanti, i bellissimi modelli esposti per l'occasione.







EXPOLEVANTE 2022 E GP DI BARI
SPAZIO ALLE CLASSICHE

UN INTERO PADIGLIONE ASI
DEDICATO ALLA PASSIONE
PER LE AUTO E LE MOTO STORICHE
NELLA RASSEGNA DEL TEMPO
LIBERO, DELLO SPORT
E DELLA SMART MOBILITY.
APPUNTAMENTO A BARI
DAL 21 AL 25 APRILE PRESSO
LA NUOVA FIERA DEL LEVANTE.



Expolevante è una fiera dal format innovativo, unisce l'anima espositiva al carattere dinamico delle sue componenti: il tempo libero, lo sport e la smart mobility. L'Automotoclub Storico Italiano, con la partecipazione dei suoi club federati, sarà presente con un intero padiglione dedicato alla passione e alla cultura per le auto e le moto storiche. L'appuntamento è dal 21 al 25 aprile a Bari, nel complesso fieristico della Nuova Fiera del Levante che, dopo dieci anni, rilancia l'importante kermesse affiancandole Externa, principale salone nazionale dedicato all'outdoor living. L'esposizione curata dall'ASI avrà come protagonisti quattro esemplari della Collezione Bertone, tutelati dal Ministero della Cultura per la loro importanza storica. Quattro esempi di design che hanno dettato stili e tendenze nelle rispettive epoche: sono la rivoluzionaria Runabout del 1969, l'innovativa NSU Trapezee del 1973, l'iconica Lancia Stratos del 1975 e l'estrema Birusa del 2003 (nella foto).

Cinque, inoltre, sono le moto della Collezione ASI Morbidelli che verranno esposte presso la Camera di Commercio di Bari dall'11 al 25 aprile per la mostra collaterale alla Rievocazione del Gran Premio di Bari (22-25 aprile). Anche questi esemplari godono della tutela del Ministero della Cultura e sono tutti di marca Benelli per celebrare gli 80 anni della 250 GP4 Compressore del 1942, punta di diamante della mostra insieme alla 175 Bialbero del 1934, alla Sport 500 del 1939, alla 500 VTA del 1940 e alla 250 Sport SS del 1941. Le stesse moto saranno protagoniste, il 15 aprile, nella sfilata "Il Gran Premio è di Moda" insieme agli abiti della stilista Carmen Martorana.

La presenza dell'ASI a Expolevante è arricchita da un palinsesto di appuntamenti che prevedono, in particolare, il Convegno Nazionale dedicato al motorismo storico come strumento di promozione e valorizzazione dei territori, in programma venerdì 22 aprile alle ore 17.00 nell'area conferenze del padiglione ASI. Insieme al Presidente dell'ASI Alberto Scuro, interverranno esponenti di istituzioni come l'Intergruppo Parlamentare per i Veicoli Storici, l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) e gli Stati Generali del Patrimonio Italiano. Altri incontri da non perdere sono quelli di giovedì 21 aprile alle 11.00 con la presentazione della Rievocazione del Gran Premio di Bari, evento che si svolge in concomitanza con Expolevante animando il centro della città pugliese (con un passaggio anche in Fiera domenica 24 aprile alle 10.00); poi un convegno sulla sicurezza stradale (venerdì 22 aprile alle 10.30), le presentazioni delle iniziative "ASI Circuito Tricolore" e di "ASI AutoShow - Puglia 2022" (sabato 23 aprile alle 11.00 e alle 15.00); quindi il tema "Motori Storici in Puglia" (domenica 24 aprile alle 16.00 insieme ai Club della Regione); infine, lunedì 25 aprile alle 11.00, una retrospettiva dedicata alle moto nel cinema, vere star sotto i riflettori.

I sodalizi federati ASI presenti nel padiglione "Auto e Moto d'Epoca" di Expolevante sono l'Automotoclub Aste e Bilancieri Città di Bitonto, il Club dell'Automobile Antica e della Carrozza (Bari), il Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini" (Taranto), il Messapia Automotoclub Storico (Ugento), l'Old Cars Club (Bari), il Rombo Arcaico Auto e Moto d'Epoca (Gravina in Puglia), la Scuderia Fieramosca Club Automoto Storiche (Barletta) e il Veteran Car Club Valle d'Itria (Martina Franca).

"Siamo felici che sia scattato il semaforo verde per Expolevante" - ha sottolineato Alberto Scuro - *"e siamo orgogliosi di far parte della nuova squadra che offrirà al pubblico numerosi spunti di interesse e un weekend denso di appuntamenti. Il motorismo storico è un settore che offre opportunità di ogni tipo: è passione per chi lo vive, è arricchimento culturale per chi riscopre le antiche tradizioni motoristiche, è una grande opportunità per il sistema Paese. Abbiamo tante iniziative in serbo per la Puglia, con tanti Club locali impegnati ogni anno in decine di manifestazioni sul territorio e con l'evento clou della Federazione, ASI AutoShow, che per il 2022 ha scelto questa magnifica regione come scenario del museo viaggiante atteso dal 6 al 9 ottobre".*

"Expolevante sarà l'occasione per tornare a far festa" - ha affermato il presidente di Nuova Fiera del Levante, Alessandro Ambrosi - *"per ritrovarsi tutti insieme a passeggiare tra i padiglioni e gli stand ricchi di attrazioni. Un momento di relax e un'occasione per dimenticare i sacrifici fatti a causa della pandemia. Fiducia e ottimismo ci guideranno nella visita della fiera che torna per regalare, agli amanti della vita all'aria aperta, tante novità e offerte vantaggiose."*

PROGRAMMA ATTIVITÀ PADIGLIONE ASI

GIOVEDÌ 21 APRILE
ore 11.00 Presentazione della Rievocazione del Gran Premio di Bari 2022
VENERDÌ 22 APRILE
ore 10.30 Convegno sulla sicurezza stradale
ore 17.00 Convegno: Il motorismo storico per promuovere e valorizzare territori
SABATO 23 APRILE
ore 11.00 ASI Circuito Tricolore 2022: format, calendario, finalità del progetto
ore 15.00 ASI AutoShow 2022: dal 6 al 9 ottobre alla scoperta della Puglia
DOMENICA 24 APRILE
ore 10.00 Passaggio del Gran Premio di Bari in Expolevante
ore 16.00 Motori storici in Puglia: i Club ASI presentano le iniziative del 2022
LUNEDÌ 25 APRILE
ore 11.00 Le moto nel cinema: quante star sotto i riflettori!



ASI MOTO SHOW 2022

2002-2022
VENTI ANNI
STRAORDINARI

LA STORIA DELLA MOTO IN PISTA

6 - 7 - 8 MAGGIO 2022

AUTODROMO DI VARANO DE' MELEGARI (PARMA)

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

PROVINCIA DI PARMA

YAMAHA Revs Your Heart
Asi Sponsor since 2018

FIVA

CLUB PARMENSE RUOTE A RAGGI AUTO-MOTO D'EPOCA

AKG
ASI KARTIN GROUP

COPPA DEI CAMPIONI

9 ASI GO KART SHOW

Pista Azzurra, Jesolo – Italia, 20-22/05/2022

Manifestazione non Competitiva - No Racing Event

Modulo d'iscrizione – Entry Form

CHIUSURA DELLE ISCRIZIONI/CLOSING DATE OF ENTRIES: 15/05/2022

PILOTA/DRIVER

Cognome/Name: .....
Nome/First name: .....
Cellulare/Mobile: .....
E-mail: .....
Data di nascita/Birthdate: .....
Indirizzo del Pilota/Driver's address: .....
Codice Postale/Postcode: .....
Città/City - Nazione/Country: .....

KART 1	KART 2	KART 3
TELAIO/FRAME	TELAIO/FRAME	TELAIO/FRAME
Marca/Make:	Marca/Make:	Marca/Make: .....
Modello/Model:	Modello/Model:	Modello/Model: .....
Anno/Year:	Anno/Year:	Anno/Year: .....
MOTORE/ENGINE	MOTORE/ENGINE	MOTORE/ENGINE
Marca/Make:	Marca/Make:	Marca/Make: .....
Modello/Model:	Modello/Model:	Modello/Model: .....
Cilindrata/Capacity:	Cilindrata/Capacity:	Cilindrata/Cap city: .....
Anno/Year:	Anno/Year:	Anno/Year: .....
PNEUMATICI/TYRES	PNEUMATICI/TYRES	PNEUMATICI/TYRES
Misure/Dimensions:	Misure/Dimensions:	Misure/Dimensions: .....
Anteriori/Front:	Anteriori/Front:	Anteriori/Front: .....
Posteriori/Rear:	Posteriori/Rear:	Posteriori/Rear: .....

Programma su richiesta/program on demand

CATEGORIA/CATEGORY
Barrare le caselle relative al KART iscritti

☐☐☐ ClasCIK 1, con cambio/gearbox (1956-1963)
☐☐☐ ClasCIK 1, senza cambio/non-gearbox (1956-1963)
☐☐☐ ClasCIK 2, con cambio/gearbox (1964-1971)
☐☐☐ ClasCIK 2, senza cambio/non-gearbox (1964-1971)
☐☐☐ ClasCIK 3, con cambio/gearbox (1972-1977)
☐☐☐ ClasCIK 3, senza cambio/non-gearbox (1972-1977)
☐☐☐ Modern, senza cambio/non-gearbox (1985-1991)
☐☐☐ ClasCIK 4, con cambio/gearbox (1978-1984)
☐☐☐ ClasCIK 4, senza cambio/non-gearbox (1978-1984)

Le iscrizioni dovranno pervenire all'ASI/Application forms must be submitted to ASI
Automotoclub Storico Italiano - Villa Rey Strada Val San Martino Superiore 27 – 10131 Torino – Italy
Tel. +39 011 839 95 37 mail: info@asifed.it – giulio@asifed.it – www.asifed.it

Quote di partecipazione/ Entry Fee

- ☐ € 140,00 per Kart 1 / for Kart 1
- ☐ € 20,00 per kart 2 / for kart 2
- ☐ € 20,00 per kart 3 / for kart 3

Sconto per Soci ASI € 40,00
Discount for ASI partner € 40,00

Beneficiario: ASI - Automotoclub Storico Italiano
Banca/Bank: Banca del Piemonte sede di Torino
Iban code: IT61A0304801000000000092301 - Swift Code: BDCP IT TT
Causale/Reason for payment: Iscrizione/Entry Fee Asi Go-Kart Show 2022
(Specificare nome e cognome del partecipante/please specify the surnames & first names of the participant)
Tutte le spese/commissioni bancarie sono a carico del partecipante. Barrare l'apposita casella sull'ordine di bonifico
All bank charges must be borne by the participant. To this end, please tick the relevant box on the transfer order

Le iscrizioni originali vanno inviate per posta al più tardi il giorno della chiusura. Le iscrizioni possono tuttavia essere anticipate all'indirizzo mail giulio@asifed.it. Le iscrizioni incomplete o senza pagamento della tassa saranno respinte. In caso di ritiro le quote di partecipazione non saranno rimborsate / Original entries must be sent by mail not later than the closing date. Anyway, entries can by sent by email to giulio@asifed.it. The uncomplete entries or without payement will be refused. The entry fee will not reimbursed in case of withdraw. In osservanza a quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (GDPR), autorizzo il trattamento dei dati personali da parte dell'ASI - Automotoclub Storico Italiano Strada Val San Martino Superiore n. 27, 10131 Torino o da un soggetto autorizzato
In accordance with the provisions of the EU regulation 2016/679 (GDPR), I authorize the processing of personal data by the ASI-Italian Historical Automotoclub Strada Val San Martino Superiore 27, 10131 Turin Italy

DA ALLEGARE/TO BE INCLUDED:

1. **Fotocopia carta Identità o Passaporto del Pilota/Photocopy of the Driver's Identity Card or Passport**
2. **Copia del pagamento della quota di iscrizione/Copy of entry fee payement**
3. **Foto del kart (3/4 anteriore) + Foto del motore/Photo ok complete kart (3/4 front view) + Photo of the engine**

FIRMA per accettazione regolamento e condizioni cik (www.cikfia.com) / Signature for acceptance of cik rules and conditions (www.cikfia.com).

PILOTA / DRIVER _____

DATA / DATE_____


ASI
GO
KART
SHOW
ASI
MARTIN
36
PIRELLI
COPPA DEI CAMPIONI
20-21-22 MAGGIO 2022
PISTA AZZURRA, JESOLO (VE)
WWW.ASIFED.IT

ASIbookshop

LE ULTIME USCITE



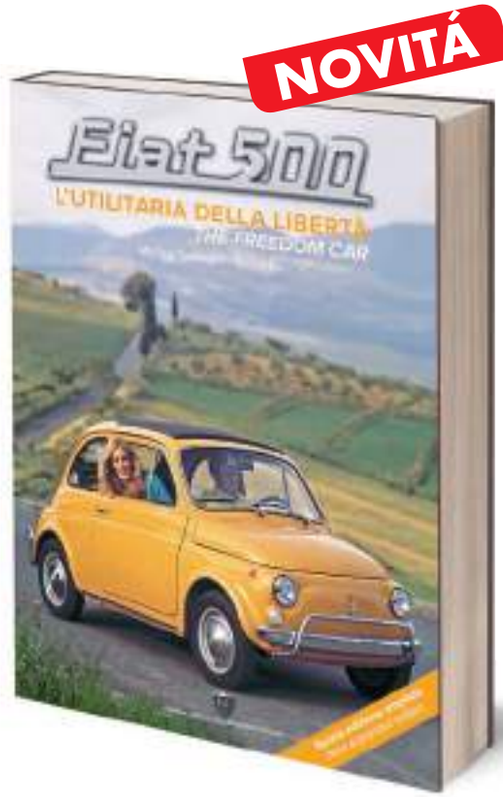
C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI
Storie italiane d'Africa € 60

Sergio Remondino e Sergio Limone

Pag. 224 - Formato 33 x 24 cm - Copertina cartonata - 188 foto a colori e b/n e 11 disegni

Testi in italiano e inglese

Quando pensiamo al Safari abbiamo tutti negli occhi e nel cuore le immagini e le storie di Miki Biasion e Tiziano Siviero, di Sandro Munari, delle Lancia Fulvia, Stratos, 037 e Delta. Delle Fiat 124 e 131 Abarth. Cioè di quell'automobilismo italiano di vertice che si è esaltato e ci ha esaltato in oltre vent'anni, dal primo sbarco della Lancia in Africa, nel 1969, sino alla terza e ultima vittoria della Casa torinese, conquistata da Kankkunen nel '91 dopo la magnifica doppietta di Biasion e Siviero nell'88-'89. Storie meravigliose, esaltanti, belle e a volte drammatiche, proprio come la grande gara sulla quale sono state dipinte. Ma non è tutto qua. Il Coronation Safari Rally, poi East African Safari, quindi Safari Rally per citare le tre denominazioni che si sono succedute dal 1953 ad oggi, è questo ma, anche, tanto altro. Alle grandi storie, infatti, si aggiungono mille piccole-grandi storie, vissute da equipaggi italiani e non, a bordo di vetture italiane. Modelli che a volte è difficile immaginare impegnati al Safari in quella che per essi è stata una lotta per la sopravvivenza.
Parliamo delle Fiat - 600; 850; 127; 128; 125; 1100; 1400; 1500; 1800; 2300 - ma anche delle Alfa Romeo 1750 coupé; Giulia Ti; Alfasud; Alfetta Gtv. Sono le "altre italiane", vetture che hanno contribuito a dar forma alla presenza tricolore in Africa e che nel volume di Sergio Limone e Sergio Remondino sono descritte, raccontate, rivissute. Il tutto corredato da magnifiche immagini, buona parte delle quali provenienti dall'archivio McKlein.



FIAT 500
L'UTILITARIA DELLA LIBERTÀ (Nuova edizione ampliata) € 40

Matteo Comoglio e Enrico Bo

Pag. 248 - Formato 21 x 29,7 cm - Copertina cartonata - Foto e immagini a colori e b/n

Testi in italiano e inglese

Una nuova edizione rivista e ampliata che vuole essere una indispensabile guida per conoscere a fondo la storia e le caratteristiche dalla Fiat 500, oltre ad essere un buon supporto per il restauro. Si è cercato di racchiudere tutte le informazioni per avere un approccio alla vettura, filologicamente e storicamente corretto. Si parla di colori, di abbinamenti, di fornitori e di singoli componenti.
Tutte le informazioni sono basate su documenti ufficiali, cataloghi ricambi, manuali d'officina e complessivi di finizione della Fiat stessa, frutto di una minuziosa e lunga ricerca, fatta per pura passione della 500. Oltre a tutto questo vi è anche un intero capitolo dedicato al restauro con alcuni consigli sull'acquisto della vettura e su come affrontarlo. Questo libro vuole quindi essere un punto di riferimento per l'appassionato della bicilindrica, quasi una guida "definitiva", per destreggiarsi e avvicinarsi a questa piccola e iconica vettura.



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

Modulo d'ordine disponibile a pag. 100, oppure visita il sito www.asishop.it per visualizzare l'intero catalogo e acquistare con un click

IL BOOKSHOP CONSIGLIA

LANCIA DELTA - GRUPPO A - Volume 2 € 45

Sergio Remondino e Sergio Limone

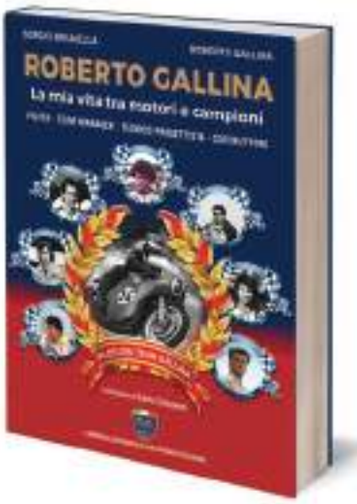
Pag. 240 - F.to 24 x 30 cm - Copertina cartonata - 134 foto a colori - Testi in italiano/inglese



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



Opera intera - Cofanetto con due volumi € 109
Volume 1 € 49
Volume 2 € 45
Cofanetto € 15



ROBERTO GALLINA - La mia vita tra motori e campioni € 34

Sergio Brunella e Roberto Gallina

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

In questo volume gli autori hanno cercato di evidenziare sia il valore dei piloti, nel portare all'estremo un mezzo meccanico, sia le competenze dei tecnici che riuscivano ad improvvisare soluzioni idonee alle condizioni di gara in quel periodo sportivo indimenticabile. Inoltre, grazie alle testimonianze dei campioni che hanno fatto parte del Team Gallina, mettono in risalto gioie, situazioni inedite ed anche qualche incomprensione mai svelata. Famosi giornalisti del settore motociclistico e motoristico, quali Federico Urban e Carlo Maria Florenzano, raccontano piacevolmente gli avvenimenti dal punto di vista dei non addetti alle corse, ma di chi osservava le gare, per raccontarle ai lettori, mettendo però in risalto quanto di importante sviluppato dal Team.
Questo volume analizza anche nuovi concetti tecnici, sviluppati in accordo con i progettisti dell'epoca, con particolare attenzione all'iniezione elettronica, novità assoluta per allora. Un libro imperdibile per tutti gli amanti di quel motorismo sportivo leggendario e molto… Tricolore.

LA PIÚ VELOCE
Breve storia dei record mondiali di velocità su strada ~~€ 25~~ € 21

Giancarlo Genta - Massimo Grandi - Lorenzo Morello

Pag. 280 - Formato: 21 x 29,7 cm. - Copertina cartonata - Foto e immagini a colori e in b/n
Testi in italiano



Il libro è dedicato alle automobili da record e alla descrizione delle loro problematiche. Questo settore automobilistico si distingue dagli altri, perché in esso la tecnica ha dato libero sfogo alle sue potenzialità, senza tener conto di limitazioni economiche, e ha affrontato problemi sconosciuti ai progetti di carattere commerciale e sportivo convenzionale. La singolarità delle prestazioni ha costretto ad affrontare problemi impegnativi di aerodinamica e alleggerimento, talvolta in anticipo rispetto alle produzioni di serie.

PREMIAZIONI

Sabato 18 marzo, a Bologna, sono stati definiti tutti i Calendari ASI 2022 (già pubblicati su **www.asifed.it**), disputate le Finali e consegnati i premi ai vincitori dei Trofei ASI 2021.





Rita Magnanini, vincitrice del Trofeo ASI Manifestazioni Turistiche con Prove. Sotto, Nicola e Martina Alessandrelli, vincitori del Trofeo Giovani e secondi in quello Formula ASI.

ECCO I RISULTATI

TROFEO ASI MANIFESTAZIONI DI ABILITÀ CON STRUMENTAZIONE LIBERA:
1. Giacomo Petrani
2. Pietro Chiarolla
3. Saverio Mazzalupi

TROFEO ASI MANIFESTAZIONI DI ABILITÀ CON STRUMENTAZIONE MECCANICA:
1. Fabio Massimo Pepe
2. Silvio Trombetta
3. Roberto Bastardini / Enrico Bassani

TROFEO FORMULA ASI:
1. Andrea Carnevali
2. Nicola Alessandrelli
3. Giuseppe Rapisarda / Gianpaolo Paciaroni

TROFEO ASI MANIFESTAZIONI TURISTICHE CON PROVE:
1. Rita Magnanini
2. Alessio Bellisai 3.
Andrea Camosci

TROFEO ASI GIOVANI:
1. Nicola Alessandrelli
2. Riccardo Paglicci Reattelli 3. Marco Gaggioli
4. Costanza Valentini 5. Gabriele Sclano

TROFEO MARCO POLO:
1. Duilio Meschini
2. Giuliano Comparozzi
3. Gianfranco Brunelli

TROFEO RALLY DELLE VETERANE:
1. Giovanni Bricchetti
2. Giuseppe Vallero 3. Luca Antonino / Antonio Milanesi

FINALI ASI 2021:
1. Alessandro Virdis
2. Silvio Trombetta
3. Saverio Mazzalupi

GIOVANI E CLASSICHE, UN CONNUBIO SEMPRE PIÙ STRETTO GRAZIE AI SOCIAL

Chi ha detto che ai giovani non piacciono le classiche? Nonostante il fenomeno delle auto e, soprattutto, dei monopattini elettrici, i collezionisti in erba trovano sempre più emozioni forti e tangibili nei mezzi classici, quelli che "suonano" con i loro motori rombanti, che profumano di benzina e olio, che fanno guidare "alla vecchia maniera". Un trend dimostrato dai dati raccolti dalle visualizzazioni dell'account Instagram ufficiale di ASI: il 49,8% del pubblico raggiunto ha tra i 18 e i 24 anni; il 28,7% è tra i 25 e i 34 anni; il 9,4% tra i 35 e i 44 e solo il 6,5% comprende persone tra i 45 e i 54 anni.

ASI è sempre più presente sui social network, dove è più facile intercettare le nuove leve del collezionismo e garantire un futuro a tutti i veicoli del passato. Per lo stesso motivo, in seno alla Federazione è attiva la Commissione Giovani che lavora su iniziative speciali, a partire dall'ormai consolidato Trofeo ASI Giovani e dalla neonata Scuderia ASI Giovani per favorire il coinvolgimento dinamico delle nuove generazioni al volante o in sella di auto e moto storiche. Basti dire che, la 1^ edizione del Trofeo, quella del 2021, ha compreso 6 date sul territorio nazionale, la 2^ edizione che si è appena aperta a Bari, con l'evento organizzato dall'Old Cars Club (ne parleremo nel numero di maggio) ne prevede invece ben 16!

Le premiazioni del Trofeo 2021 si sono tenute lo scorso 18 marzo a Bologna: 1° l'equipaggio Alessandrelli/Alessandrelli, 2° Paglicci Reatelli/Clementi, 3° Gaggioli/Pierini.



LUTTI

CI HA LASCIATI LUIGI GIANGREGORIO

Luigi Giangregorio, storico fondatore (insieme al fratello Antonio) e presidente del Club Antico Sannio di Benevento, grande amico dell'ASI, non c'è più. Perché essergli amico era semplicissimo: bastava incontrarlo una volta, scambiarsi un sorriso e si poteva essere sicuri che, la volta dopo, sarebbe stato lui a chiamarti e chiederti di sederti con lui a chiacchierare o visitare insieme qualche stand in giro per fiere. Per lui il motorismo storico era una passione che lo completava e lo spronava a fare sempre di più: non a caso era organizzatore e animatore di una delle più storiche, riuscite e originali manifestazioni a Calendario ASI, "Le Streghe al Volante" (pluripremiata con la Manovella d'Oro), che, per tre giorni, animava il centro della sua amatissima Benevento con auto, moto, autobus storici e partecipanti in abbigliamento d'epoca. E, nonostante l'età e gli acciacchi, anche quest'anno, con il fedele supporto della moglie Lidia, si era messo a capo della macchina organizzativa per l'edizione 2022 delle "Streghe", in programma a giugno ma il suo cuore ha deciso di smettere di battere definitivamente martedì 9 marzo scorso. Papà e nonno affettuoso della sua famiglia che adorava, a tutti rimarrà il ricordo di una persona gioviale, positiva, simpatica, dal cuore grande. L'ASI tutta e noi della redazione de La Manovella, vogliamo esprimere il nostro più commosso cordoglio per la perdita di "Gigi".



Le Perle del Sud

29 GIUGNO - 03 LUGLIO 2022

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



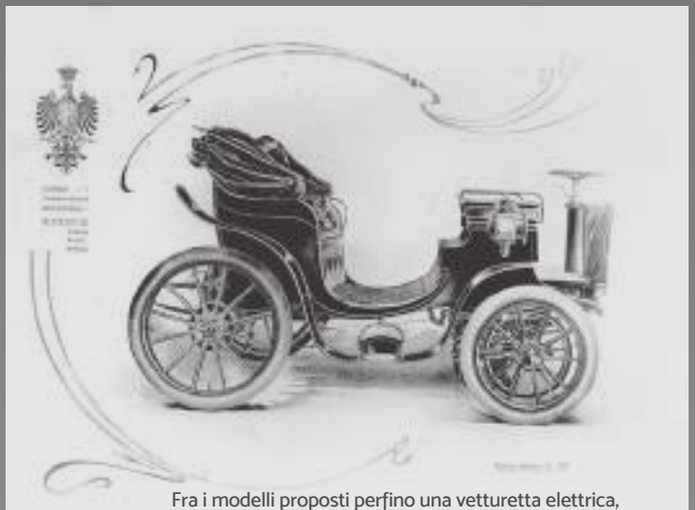
info: 3397067104 murgiamuseum@libero.it leperledelsud.com

BAWER
BPP
Fano del Poggio
JoeFerrante
Dimora Sovrana
Grotte di Castellana

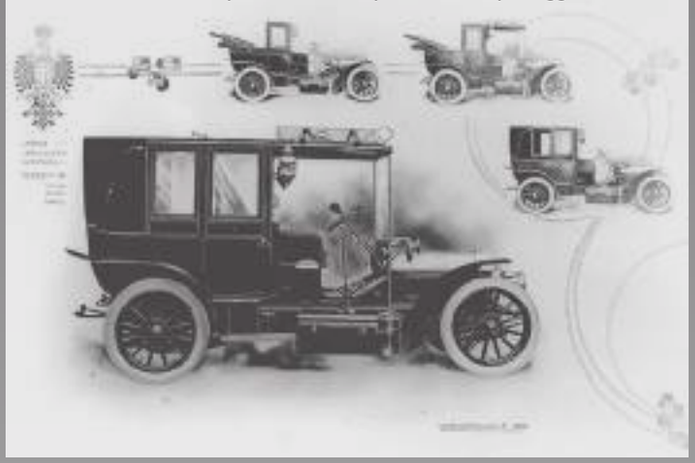
Veduta esterna del complesso della Carrozzeria Alessio di Torino.



L'ARCHIVIO DELLA CARROZZERIA ALESSIO È PATRIMONIO ASI



Fra i modelli proposti perfino una vetturetta elettrica, denominata "Mylord". Sotto, varianti di imponenti carrozzerie Landaulet Limousine (chauffeur allo scoperto e capote abbassabile per l'abitacolo passeggeri).



Continua l'attività dell'Automotoclub Storico Italiano circa la ricerca di archivi, documentazione, memorabilia riguardo tutto ciò abbia a che fare con costruttori, carrozzieri, meccanici, scuderie sportive. L'ultimo importante ritrovamento sono 35 tavole dei primi del '900, serigrafate su vetro, raffiguranti modelli, progetti, brevetti, immagini dello stabilimento e brochure pubblicitarie della carrozzeria Alessio, presente a Torino tra l'inizio del secolo scorso e il 1929, molto attiva nel rivestire telai delle Case automobilistiche più importanti dell'epoca e perfino concessionario ufficiale Weymann, detentrice dell'omonimo brevetto che permetteva di realizzare carrozzerie in tessuto pegamoide.

In Italia il patrimonio archivistico a tema motoristico è molto più vasto di quanto si possa pensare e, spesso, a differenza di altri argomenti, è stato ritenuto meno importante da musei, enti o fondazioni ed è quindi ancora in mano a privati, appassionati, eredi e familiari. Per questo motivo l'ASI, è costantemente alla ricerca di tale materiale, sia esso di grande entità o composto soltanto da pochi documenti ma che potrebbero rivelarsi interessanti pagine della storia del motorismo. Ciò, d'altronde, è una delle missioni precipue di ASI: alimentare e mantenere viva la passione per la cultura e per l'impatto tecnico, evolutivo e sociale che questo ambito rappresenta.

LA CARROZZERIA ALESSIO: LUCENTE COMETA DURATA UN VENTICINQUENNIO

Marcello Alessio iniziò la sua carriera come operaio alla Locati & Torretta, finché, accumulando un piccolo gruzzoletto, riuscì a fondare un'azienda tutta sua. Quando sopraggiunse l'automobile, nei primissimi anni del Novecento, Alessio si dedicò completamente all'astro nascente e la sua prima costruzione fu un avantreno da applicarsi al triciclo per il trasporto di un passeggero. Molti nomi noti, come Roberto Biscaretti di Ruffa, Giovanni Agnelli, Prinetti e Stucchi, Guido Poggio e Michele Lanza, componevano la clientela di Alessio concorrendo alla sua crescente fama. Segue un periodo di intensa attività e di conseguente ingrandimento dell'azienda per far fronte al numero sempre maggiore di richieste da parte dei grandi marchi. Nel 1906, in pieno splendore, fonda una società anonima di cui lui stesso è l'amministratore delegato. Carrozza vetture complete ed è anche concessionario del celebre atelier Weymann, famoso per rivestire i padiglioni delle sue carrozzerie in pegamoide tesa su una leggera ossatura di legno o acciaio. Con la crisi del 1907 e degli anni seguenti, la società rischia la bancarotta e solo con l'aiuto del figlio Giovanni, Alessio riesce a riprendere le redini dell'azienda. Marcello, ormai vecchio, lascia il timone al figlio che nel 1929, attratto da altri ideali, liquida lo stabilimento che per tanti anni fu vanto della carrozzeria torinese. Noi de La Manovella torneremo presto sulla vicenda della Alessio per approfondirla.

CRISTIANA ZANON, NIPOTE DI DANTE GIACOSA E FIGLIA DEL PRESIDENTE ASI, AL MUSEO 500 DI GARLENDA

Sabato 19 febbraio il Museo Multimediale "Dante Giacosa" di Garlenda (SV) ha ricevuto la graditissima visita di Cristiana Zanon, nipote di Dante Giacosa ideatore della mitica Fiat 500.

Ad accoglierla lo staff della segreteria del Fiat 500 Club Italia e il fondatore Domenico Romano, che le ha consegnato una targa ricordo. *"È stata una visita emozionante e voglio ringraziare tutti per la calorosa e amichevole accoglienza"* - ha dichiarato Cristiana - *"Mi ha colpita innanzitutto la così ben strutturata realtà organizzativa condotta con passione già dal lontano 1984 dal fondatore del club e da tanti appassionati Cinquecentisti. Spero di potermi impegnare al loro fianco in futuro nella speranza di dare il mio contributo come simbolo di continuità per ciò che ha realizzato mio nonno. Era riservato, estremamente rispettoso e appassionato di natura, si prendeva cura personalmente del suo giardino. Amante della musica classica, l'ascoltava spesso. Era bello condividere il tempo libero con lui. Vivo ancora nel suo esempio."*



Anche la nostra ultraventennale federazione all'ASI ci accomuna con la famiglia Giacosa Zanon: il padre di Cristiana, Vittorio Zanon di Val Giurata, grande sportivo e conoscitore di auto storiche, è stato presidente ASI dal 1987 al 1997. Prima di salutare, Cristiana si è iscritta con orgoglio al Fiat 500 Club Italia, con la targa dell'auto del nonno.

OPEL, NEL 1982 E 1992 DUE PROGETTI CHE AVREBBERO CAMBIATO L'IDENTITÀ DEL MARCHIO

Ai Saloni di Ginevra del 1982 e del 1992, Opel presentò due concept car che avrebbero influenzato profondamente il futuro del marchio tedesco. Nel primo caso, parliamo di un prototipo spider, dalla linea spigolosa e dall'immagine futurista, col suo frontale in plastica scura specchiata in contrasto con il resto della carrozzeria - in fibra di vetro - bianco brillante, che anticipò le linee e i contenuti della futura Corsa, l'utilitaria diventata simbolo di Russelsheim, una delle auto che mantiene le prime posizioni nelle classifiche di vendita mondiali. Aveva motore 1.0 della Kadett, 1, 2 o 4 posti coprendo quelli inutilizzati da una tendina riavvolgibile. Non rimase un progetto fine a sé stesso: il preparatore Irmscher ne avrebbe realizzato una piccola serie dal 1984. Nel secondo caso invece, siamo di fronte a una compatta "tutto-tondo", la Twin, caratterizzata da due moduli guida facilmente intercambiabili, uno con un motore termico (3 cilindri 800 cm^3 da 34 CV), uno elettrico completo di batterie. Pesava appena 540 kg con il termico e 740 con l'elettrico, aveva guida centrale, interni spaziosi in appena 3,47 metri e perfino una telecamera a infrarossi per la guida notturna!









Elford festeggia la vittoria al Rallye Monte-Carlo 1968 su Porsche 911.



Poster Porsche dopo la vittoria alla Targa del 1968.

QUANDO CORREVA VIC ELFORD

IL RICORDO DEL CAMPIONE INGLESE SCOMPARSO IL 13 MARZO.

di Danilo Castellarin

È morto di domenica, 13 marzo 2022. La notizia è stata diffusa con un tweet dal meccanico e suo grande amico, Marshall Pruett. Aveva 86 anni Vic Elford, inglese, uno dei più veloci piloti degli anni Sessanta e Settanta. Proprio di domenica aveva vissuto i giorni memorabili della sua carriera per quel suo stile anni Cinquanta, più ribaldo che cerebrale, più istintivo che ragionato. Insomma più pancia che testa.

Del resto non poteva guidare in altro modo perché per lui la scintilla magica, quella che aveva acceso la sua grande passione, era scoccata nel 1949 quando suo padre ebbe la bella idea di portare il figlio appena tredicenne al British Grand Prix, sulla pista di Silverstone, dove, anche se il Campionato del mondo sarebbe iniziato l'anno dopo, nel 1950, i drivers se le davano già di santa ragione. Ed erano personaggi del calibro di Gigi Villoresi, vincitore su Maserati, il principe Bira, Reg Parnell, Louis

Chiron, George Abecassis, Peter Walker, tanto per citarne alcuni. Vic rimase molto impressionato da come guidavano, controsterzi, derapages, frenate al limite e annusò a pieni polmoni l'aria intrisa di olio e benzina bruciata. Dopo un panino disse a suo padre: *"Da grande farò il pilota da corsa"*. Mantenne la promessa.

La carriera iniziò come copilota del rallista David Seigle-Morris su Triumph TR3 prima di diventare lui stesso pilota nel 1961 su Mini e DKW Junior, Triumph TR4, fino a farsi notare dalla Ford britannica che dal 1964 al 1966 gli affidò le Ford Lotus Cortina, avversarie acerrime delle nostre GTA. Nel 1967 passò alla Porsche con la quale diventò campione europeo rally su 911. Ma il bello doveva ancora arrivare.

Nei primi sei mesi del 1968, sempre con la casa di Stoccarda, portò a casa le vittorie al Rallye di Monte-Carlo, alla 24 Ore di Daytona, il secondo posto alla 12 Ore di Sebring, il successo alla Targa Florio con Umberto Maglioli dopo aver recuperato un ritardo di 18 minuti causato da una foratura e, due settimane dopo, il primo alla Mille Chilometri del Nürburgring. Non è finita perché alla 24 Ore di Le Mans la vittoria gli sfuggì a due ore dalla fine per un guasto alla frizione. In luglio debutta in Formula 1 con una Cooper T86B che arranca nelle retrovie e che solo la sua abilità riesce a portare a un passo dal podio, quarta. È subito gloria e tragedia. Perché le corse gli fanno capire subito di che pasta sono fatte. Al Monte del '68 muore Luciano Lombardini, copilota di Sandro Munari e nel giorno del suo debutto in Formula 1 muore Jo Schlesser, bruciato dal magnesio della sua Honda.

Elford brilla anche nelle Can Am, TransAm, Nascar e maratone africane, e il suo nome è scritto nell'albo d'oro dei recordman di Targa Florio, Le Mans, Nürburgring, Monza, Buenos Aires, Daytona, Sebring, Norisring, Road Atlanta, Laguna Seca, Riverside. Per dire che tipo era, basta dire che Steve McQueen, dopo l'incidente capitato a David Piper che perse una gamba durante le riprese del film su Le Mans, decise di affidare proprio a Elford la 917 a coda lunga per tentare le riprese sul filo dei 380 nel rettifilo dell'Hanaudières, che allora era lungo cinque chilometri filati -senza chicane- e finiva con la curva ad angolo retto di Mulsanne. Nel 1972, sempre a Le Mans. Elford, fu protagonista di un drammatico episodio mentre era alla guida di un'Alfa Romeo 33: dopo essere stato sorpassato dallo svedese Jo Bonnier su Lola, vide quest'ultimo finire fuori strada nel tentativo di sorpassare una Ferrari 365 GTB/4 Daytona. Dal groviglio si sprigionarono subito le fiamme, perché così erano le corse ruvide di quell'epoca. Vic avrebbe potuto proseguire, tirar dritto, come fecero altri. Invece si fermò, accostò l'Alfa e scese per lanciarsi tra le fiamme e cercare di salvare i due colleghi, credendoli ancora intrappolati. Scoprì che nella Daytona non c'era nessuno (il pilota si era già portato in salvo dietro il rail) mentre i rottami della Lola erano tra gli alberi e Jo Bonnier aveva avuto la peggio. Questa era la sottile filigrana che separava la vita dalla morte delle corse di allora.

Le telecamere della TV francese ripresero l'azione e Vic fu nominato Chevalier de l'Ordre National du Mérite dal presidente Georges Pompidou per il suo atto di coraggio ed eroismo. Pochi mesi dopo, la moglie lo implorò di ritirarsi. In Italia tornava spesso, soprattutto in Sicilia, dove venne più volte invitato da Giuseppe Valenza, oggi consigliere della Commissione Storia e Musei ASI e per lunghi anni direttore e anima del Museo Targa Florio di Collesano: *"Aveva un carattere signorile, affabile, elegante, modesto e donò al Museo Targa Florio di Collesano il casco e le scarpe utilizzate in corsa fatte da Ciccio, suo grandissimo amico. Guidò la Porsche di mio fratello sulle Madonie come fosse una piuma e andava pazzo per gli spaghetti con il nero di seppia. Purtroppo non smetteva mai di fumare ed io, da medico, lo esortavo a smettere, purtroppo senza mai riuscire a convincerlo"*.



La Porsche di Elford-Maglioli alla Targa Florio del 1968.


Anita Fol, Vic Elford, Kaori Sakurada, Giuseppe Valenza, Ed McDonough e Peter Collins.



Elford su Porsche a Zeltweg nel 1968.



Una Buick coupé sedanette 1947 e una Buick coupé 1940 splendidamente originale, mai restaurata.

NICOLA BULGARI
LA PASSIONE PER LE AMERICANE POPOLARI



GRANDE PASSIONE E COMPETENZA DANNO VITA A UNA GRANDE COLLEZIONE CHE PERMETTE DI CONOSCERE NEI DETTEGLI L'EVOLUZIONE DELLE AUTO AMERICANE.

di Roberto Valentini - foto Michele Di Mauro

Nicola Bulgari ha una passione autentica per il motorismo storico e, soprattutto, una grande competenza, che riversa nella sua collezione che si divide tra l'Italia e gli Stati Uniti. Quando lo abbiamo incontrato nella sede di Roma abbiamo avuto modo di constatare immediatamente queste sue caratteristiche. Appena arrivato nel garage-officina si è rivolto allo staff tecnico per sapere le ultime novità sui restauri di carrozzeria delle vetture. È poi passato in officina a vedere di persona le ultime operazioni di manutenzione e rispristino.

Una delle caratteristiche dell'intera collezione è la fruibilità. Ogni vettura che non sia in riparazione o manutenzione è pronta ad essere avviata e utilizzata. Lo dimostra anche l'equipaggiamento di base che prevede due bottigliette d'acqua e generi di conforto su ogni mezzo. Per l'industria automobilistica americana Bulgari ha una vera e propria predilezione, nata moltissimi anni fa dallo studio della storia industriale degli Stati Uniti, con lo sviluppo tecnico e stilistico dell'automobile negli anni Venti e, soprattutto, negli anni Trenta e Quaranta, con una produzione decisamente superiore a quella dei Paesi europei e una larghissima diffusione, con 3 milioni e mezzo di vetture prodotte ogni anno.



Un padiglione della sede Americana di Allentown: in primo piano una Nash Advanced 8 del 1934.



Nicola Bulgari.



Una Packard roadster serie 1507 del 1937
con sportello per le mazze da golf e posto della suocera.



Quasi tutte le auto della Collezione sono certificate ASI.



Molta cura nei dettagli degli interni: IL cruscotto della Cadillac serie 61 coupé del 1941.



La Buick roadmaster cabriolet del 1948.

La collezione di Nicola Bulgari concentra maggiormente le sue attenzioni sui modelli degli anni Trenta e Quaranta, in pratica dal crack di Wall-Street alla Seconda guerra mondiale, con la serie quasi completa delle Buick. Un preciso arco temporale, che ci illustra Nicola Bulgari.
"C'è una svolta nell'automobile americana. Dopo il '55 quando incomincia questa specie di follia delle pinne, ispirate da aerei, razzi e un considerevole aumento delle dimensioni. Onnipotenza da dopoguerra Esagerate. Tutto questo è degenerato non solo nel design, ma anche nella qualità e quindi molti costruttori americani non hanno avuto la lungimiranza di vedere che da altre parti si andava verso veicoli più razionali".

"Questo mi ha fatto pensare già in giovanissima età che le auto degli anni precedenti sarebbero sparite e la storia non sarebbe stata salvaguardata. Le macchine che l'America ha salvato sono tutte quelle dei soliti collezionisti che devono consumare, devono mettere da parte quelle che valgono tanti soldi, che rappresentano un buon investimento".
"Cominciando in America e a collezionare queste auto mi sono reso conto che i veicoli che hanno costruito l'America sono quelli tra gli anni Venti e gli anni Cinquanta, tolta qualche marca, tutti buttavano via. Mi sono detto: no, è tutto sbagliato, bisogna salvare le auto di tutti i giorni, quelle che hanno fatto grande l'America in tutti i sensi. Per fare un esempio, nell'anno della crisi del '29 in America si sono prodotti 5 milioni di macchine, nel resto del mondo 500.000".

Un bel paragone.
"Le auto americane sono diventate molto popolari a cominciare dal 1920, perché erano molto più evolute, poi costavano di meno perché la produzione in serie riduceva i costi e non si rompevano come le nostre. Anche i nostri Costruttori, e faccio su tutti l'esempio delle Fiat 6 cilindri, si ispiravano a quelle americane".

Da noi ammiraglie da loro auto accessibili.
"Però bisogna pensare che ogni marca che esisteva negli anni Venti era rappresentata in Italia e in Europa e soprattutto in Inghilterra. In questo caso perché le auto erano assemblate in Canada e non pagavano le dogane e poi altre marche producevano direttamente nel Regno Unito; vedi Chrysler, Hudson..., per fare qualche esempio".
"Per non parlare del livello della comunicazione e pubblicità degli anni Trenta dei marchi americani, con pubblicità e prove su strada".

Fiat chiamò Mario Revelli di Beaumont, che era stato in America e ha portato in Italia molte influenze stilistiche.
"Un esempio è la Fiat 1500: un capolavoro!"

Poi Revelli ha portato in America lo stile italiano alla fine degli anni Cinquanta e negli anni Sessanta. Comunque negli anni Trenta le auto USA erano superiori a quelle europee.
"Gli europei facevano ottime auto da corsa, ma sulle berline di tutti i giorni gli americani erano decisamente avanti. Forse gli unici che tecnologicamente potevano forse essere superiori erano i francesi: 42 marche in quegli anni. Nella collezione ho un'auto che mi ha lasciato un amico, una Citroën 11 BL, disegnata da un italiano, Flaminio Bertoni: un condensato di modernità. Abbiamo salvato anche una Hotchkiss, 686 PN simile a quelle che hanno partecipato al Rallye di Montecarlo. Per i collezionisti non vale niente, eppure è una macchina spettacolare".
"Questo fatto del collezionismo selettivo, non comprende che invece l'automobile è stata fatta fondamentalmente per trasporto. Vogliamo collezionare le auto che andavano bene per tutti, che poi solo le migliori, non solo quelle destinate a un'élite".

La Cadillac serie 61 coupé del 1941e la Packard roadster 507 del 1937.

In questo periodo assistiamo alla promozione da parte dell'Automobile Club d'Italia della lista di salvaguardia, nella quale mancano le versioni più povere dei modelli popolari. Cosa ne pensa?
"Pensiamo alla Topolino del '36. Ho una cotta per una che ho visto con il tetto rigido, molto rara. Disegnata da Dante Giacosa, esempio di razionalità e stile. Anche la Fiat 500 del dopoguerra, che ha soffiato alla 600 il favore dei collezionisti. La mia prima auto è stata una Balilla 4 marce, poi una Fiat 509 torpedo e quindi una Buick".

Ho notato che le Buick prevalgono nella sua collezione.
"Sicuramente ho avuto una grande passione e ce l'ho sempre. Innanzitutto per la tecnica: aveva ad esempio le valvole in testa quando tutte le altre le avevano laterali. Le Buick hanno sempre avuto una godibilità di guida incredibile. Ne abbiamo una importata in Italia, comprata attraverso Righini, ma appartenuta a un mio amico; a quest'auto non abbiamo fatto niente e funziona benissimo. Frena tantissimo, nonostante abbia i freni a bacchetta. Un'auto perfetta-


la Checher Vaticana del 1965.


La Buick Master six 1928 e I suoi interni conservati..



mente originale che è un piacere guidare nelle strade della Toscana". Le vettura si trova infatti nella sede di Sarteano.

Quale ritiene sia il periodo storico più interessante per il motorismo?
"La storia dell'automobile è stata fatta tra il 1910 e il 1950. Le auto di oggi mi lasciano abbastanza indifferente, a parte qualche eccezione. Ad esempio la Fiat 124 spider trovo abbia un suo fascino".

Non è stata capita dal mercato.
"È fuori moda, se non è un SUV, non si vende".

Tornando alla sua collezione, abbiamo notato come ci sia una certa attenzione verso i marchi indipendenti, che non fanno parte dei grandi gruppi General Motors, Chrysler, Ford.
"I marchi che abbiamo nella memoria sono quelli sono durati di più, ma macchine come Nash, Husdon Studebaker sono di grande valore.





La Packard Clipper Custom 8 del 1946.



Panoramica della sede americana.

Le auto Vaticane, da sinistra: Cadillac v8 serie 75 del 1938, Cadillac V8 serie 7533 del 1949, Buick Limited serie 90 del 1938.

In primo piano una Buick limited 90 del 1938.

Il garage a Sarteano.

La Studebaker è un'auto straordinaria che ha avuto successo anche da noi; si vendevano negli anni '20. Dopo la guerra il design di Ray Loewy l'ha resa piacevole anche per gli europei".

Lei segue personalmente i restauri?
"È una specie di ossigeno. Arrivati a una certa età se non ce l'abbiamo... C'è una passione che è andata crescendo. Una delle cose più divertenti che facciamo è andare in giro a vedere le auto che vengono offerte. Prima consultiamo gli annunci on line. Certe volte partiamo tutti gasati poi c'è la delusione di non trovare l'auto nelle condizioni giuste".

I suoi restauri sono molto rigorosi e pignoli, soprattutto nei dettagli.
"Più che di pignoleria parlerei di esattezza. In ogni caso le auto più belle sono quelle originali. Quando si trovano originali è una bellezza. Nei restauri purtroppo a volte c'è una tendenza ad esagerare. È un fenomeno che si è sviluppato soprattutto nel Concorso di Peeble Beach che ha contaminato tutti: il super restauro. Una malattia quella di fare i restauri troppo bene. Su certe auto, che erano anche popolari, le lamiere non erano così perfette, la vernice così brillante. Uno si crea anche della fantasie mentali che non corrispondono alla realtà".

"Quando vedi un'auto originale capisci che è diversa e non puoi toccare. La malattia di volerla fare perfetta non è giusta".



LA COLLEZIONE TRA L'AMERICA E L'ITALIA
ALLENTOWN, ROMA E SARTEANO





Le automobili della collezione Nicola Bulgari sono suddivise in tre diverse sedi e da queste possono essere spostate a seconda delle esigenze. La location più grande, il NB Center for American Automotive Heritage, è quella che si trova ad Allentown, in Pennsylvania (USA). È un ex drive-in allestito su una collina, del quale si è conservato anche lo schermo gigante. Fanno parte del centro una serie di costruzioni dove sono ospitate circa 150 vetture. Al centro c'è la costruzione dalla quale venivano proiettati i film - la cinematografia è un'altra passione di Nicola Bulgari - e oggi è una clubhouse nella quale possono essere ospitati eventi. Altre costruzioni ospitano l'officina, la carrozzeria e le esposizioni. All'interno di uno dei capannoni espositivi è stato costruito un appartamento con vista sulle automobili. Un altro padiglione ospita il laboratorio di ricerca dell'Historic Vehicle Association (HVA), l'ente affiliato FIVA dell'America del Nord.

Questa sede è anche il luogo ideale per organizzare eventi. Nel 2016, ad esempio, si è tenuto il raduno internazionale per la celebrazione dei 50° anniversario del Buick Club of America, con più di 600 vetture presenti.

Più piccola, ma molto funzionale, la sede di Roma, dotata anch'essa di un'officina per la manutenzione e ampi spazi per la conservazione delle vetture. Qui trovano posto in una sala alcune automobili appartenute ai papi. È una passione quasi adolescenziale, nata in occasione di una visita alla Santa Sede con la famiglia. Il giovane Nicola fotografò le imponenti berline targate SCV e, probabilmente, da qui il suo interesse nei confronti delle auto storiche.

Negli anni Nicola Bulgari ha raccolto e riunito molte delle limousine che servivano prevalentemente nelle cerimonie ufficiali del Vaticano, con particolare attenzione ai rapporti diplomatici con i Paesi stranieri. Tra i pezzi più storicamente interessanti la Cadillac di Papa Giovanni XXIII, con gli adattamenti da lui stesso richiesti, e la più modesta Checker, l'azienda che produceva i taxi di New-York, che per la santa Sede produsse una versione allungata della sua celebre berlina.

Il terzo luogo di conservazione delle vetture della collezione è in Toscana, a Sarteano, in una posizione strategica: comodo all'autostrada A1 e nel cuore della regione, con una serie di strade adattissime a godersi il paesaggio al volante delle auto d'epoca. Qui le auto trovano posto all'interno di una costruzione appositamente costruita per godersi le automobili in un'atmosfera più intima, evidenziata dal piccolo appartamento che fa quasi un tutt'uno con il garage. Qui si può vivere a contatto con la tecnica e lo stile in un ambiente gradevole dal punto di vista estetico, studiato proprio perla convivenza con le automobili. Qui sono custodite alcuni dei pezzi preferiti da Nicola Bulgari, come la Buick del '29 e una Packard Clipper 8 del 1946 appartenuta al conte Trossi, entrambe con targa originale italiana.

Tutte le auto però non hanno un posto fisso, ma vengono spostate da una sede all'altra a seconda delle esigenze.



UNA GRANDE PASSIONE PER IL MODELLISMO

Tutti i luoghi dove sono custodite le auto hanno intorno scaffali e vetrine piene di modellini in scala 1/43. Complessivamente sono circa 6000. Oltre a salvataggi di automobili "vere" Nicola Bulgari si è dedicato alla Brooklin Models, azienda che produce modelli in scala di qualità elevatissima, costruiti in modo artigianale in metallo pesante.

Grandioso il catalogo, con un volume dedicato esclusivamente alle vetture americane.

AUTOGIRO D'ITALIA 2022



Programma

22 Maggio Operazioni Preliminari - Pescara
23 Maggio 1 tappa: Pescara - Vieste
24 Maggio 2 tappa: Vieste - Polignano a Mare
25 Maggio 3 tappa: Polignano - S.M. di Leuca
26 Maggio 4 tappa: S.M. di Leuca - Matera
27 Maggio 5 tappa: Matera - Campobasso
28 Maggio 6 tappa: Campobasso - Pescara

€2.100 ad equipaggio per i primi 20 iscritti ASI

www.autogiroitalia.it

Una 812 Supercharged Beverly Sedan Bustlback. È l'ultima Cord prodotta: le soluzioni di estrema avanguardia e gli ardimenti tecnici non avrebbero giovato all'azienda. Oggi però, l'eleganza della linea e la loro originalità, rendono le Cord tra gli oggetti più apprezzati e bramati nel mondo del collezionismo.

CORD: SLANCIO IN AVANTI

Una L29 Convertible del 1929.

NELLA SECONDA METÀ DEGLI ANNI '20, LA CORD, CON IL SUO MODELLO L29, HA RIVOLUZIONATO LA TECNICA COSTRUTTIVA DELLE AUTOMOBILI AMERICANE, INTRODUCENDO LA TRAZIONE ANTERIORE. CON I SUCCESSIVI MODELLI 810 E 812 HA PROPOSTO LE CARROZZERIE MONOSCOCCA E LE TRASMISSIONI SEMI AUTOMATICHE.

di Umberto Anerdi

Errett Lobban Cord nasce nel 1894 a Warrensburg (Missouri) e inizia giovanissimo a occuparsi di automobili, come venditore presso la Quinlan Motor Company, divenendone presto direttore generale e, successivamente, azionista di maggioranza.
Abilissimo negli affari, approfittando dello stato di crisi di alcune industrie del settore, derivante dalla riconversione produttiva dopo la fine del Primo conflitto mondiale e al conseguente calo delle vendite, Cord - nel 1924 - acquisisce il pacchetto di maggioranza della Auburn di Auburn (Indiana) e della Duesenberg di Indianapolis, a cui si aggiungeranno, in seguito, la Lycoming Motors di Williamsport (Pennsylvania) costruttrice di motori per auto e aerei, la Limousine Body di Kalamanzoo (Michigan) per le carrozzerie e la fabbrica di aerei Stinson, venendo così a costituire la Cord Corporation, società finanziaria che coordina tutte le attività del Gruppo.
Come tipologia di prodotto le due Case automobilistiche sono all'opposto: la Auburn costruisce vetture di buon livello qualitativo con un'immagine sportiva, inserite nel mercato di fascia media, mentre la Duesenberg (che durante il conflitto ha prodotto armi e motori aeronautici di alta tecnologia) rivolge i suoi prodotti verso una clientela di altissimo livello e conseguenti disponibilità finanziarie, in grado di spendere cifre molto elevate per un'automobile d'élite.
La Auburn si vende bene, grazie all'impronta di sportività impressa da Cord e al prezzo competitivo rapportato alla qualità del veicolo, ma tra la produzione delle due aziende del gruppo resta da colmare il divario, con una vettura di fascia medio-alta con prezzi oscillanti tra 3000 e 3300 dollari. Nasce così il progetto della Cord L29.

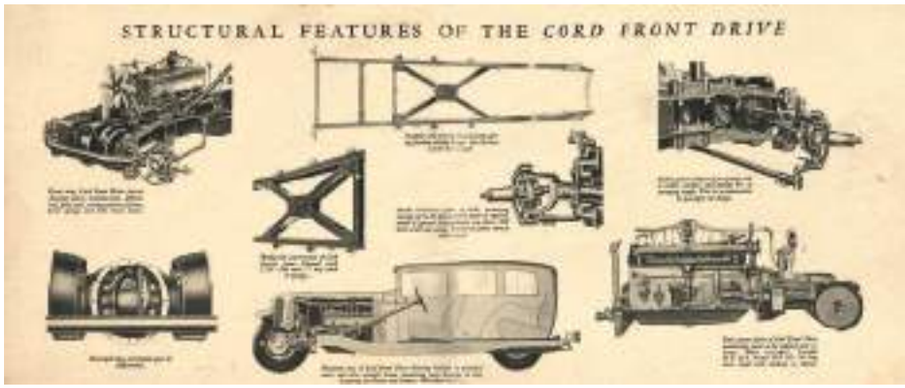
TRAZIONE ANTERIORE

Per la prima automobile che avrebbe portato il suo nome, Errett L. Cord sceglie la formula, allora inusuale, della trazione anteriore. Rifacendosi ai progetti delle vetture da corsa di Miller (di cui acquisisce la licenza) e alle soluzioni adottate da Cornelius W. van Ranst sulla Detroit Special destinata ad Indianapolis Cord, alla fine del 1926, riunisce i due tecnici un solo gruppo di studio, assistiti da Leo Gossem, per la realizzazione del prototipo.
Per quanto riguarda l'architettura della trasmissione prevale la soluzione studiata da van Ranst, con il cambio rivolto in avanti in posizione intermedia tra la frizione e il differenziale, all'uscita del quale sono collocati i tamburi dei freni (a comando idraulico). Allo scopo di ridurre le masse non sospese, il ponte anteriore è del tipo De Dion, mentre la sospensione a doppia balestra semiellittica rovesciata deriva direttamente dalle Miller da corsa.
Il motore, costruito dalla Lycoming, è l'8 cilindri in linea con valvole laterali di 4934 cm^3 erogante 115 CV, comune anche alla Auburn 120, ruotato di 180° rispetto alla posizione consueta, per presentare il complesso cambio-differenziale nella parte anteriore, subito dietro il radiatore.
I giunti universali doppi, di provenienza Rzeppa, pur non perfettamente omocinetici, assicurano una trasmissione sufficientemente fluida e consentono un angolo di sterzata superiore a quello di molte autovetture a trazione posteriore.

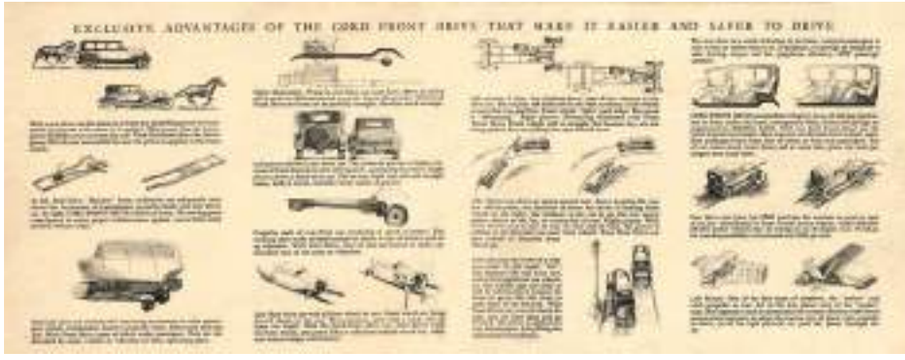
UNA CARROZZERIA AUDACE

La soluzione, stilisticamente audace e inusuale per l'epoca, della calandra del radiatore appuntita che caratterizza la L29, unitamente alla lunghezza del cofano motore che deve ospitare un otto cilindri in linea con annesso cambio e differenziale, conferiscono alla vettura un aspetto aggressivo e prestigioso, avvalorato dalla ridotta altezza da terra grazie al telaio ribassato per via dell'assenza dell'albero di trasmissione anche se, in conclusione, le prestazioni velocistiche non possono dirsi entusiasmanti.
La produzione di serie, iniziata nel giugno del 1929, viene colpita in pieno dalla "Grande Depressione" nel settembre dello stesso anno.





In una brochure originale Cord del 1930 (sopra), si mettono in risalto le particolarità tecniche della L29: in senso orario, il gruppo cambio-propulsore, il telaio a longheroni e crociera, i giunti omocinetici dell'asse anteriore, le mezze balestre e i freni a tamburo "inboard", il motore visto dal lato aspirazione col cambio di fronte, trasparente laterale della vettura che mette in luce il pavimento piatto e l'abitacolo sgombro dal tunnel di trasmissione, il differenziale anteriore. Si passa poi a mettere in luce i vantaggi della trazione anteriore (sotto): fra le vignette più curiose il cavallo che fatica a spingere l'auto a trazione posteriore (in alto a sinistra), l'asse anteriore con maggior direzionalità (come si vede nelle tre vignette a destra e in basso) e la capacità di non "scodare" sul bagnato in partenza (in basso).





Una pagina pubblicitaria dove si sostiene sempre la trazione anteriore come la soluzione per la tenuta di strada.



La presentazione della 810 al Salone di New York di novembre 1935: i fari sono ancora alloggiati all'interno del parafango, poi verranno posti frontalmente.



810 Convertible Phaeton Sedan del 1936.



I proiettori sono una coppia di fari d'atterraggio aeronautici modificati prodotti dalla Stinson, fabbrica di aerei del Gruppo Cord.

La vettura che, secondo Ellet L. Cord, "doveva vendersi da sé", non riscuote presso l'utenza il successo sperato, nonostante i prezzi di vendita (3095 dollari per la berlina e 3295 per cabriolet e phaeton) risultino essere contenuti, se rapportati alla qualità del prodotto. Il timore del nuovo, presso la conservatrice clientela statunitense, e l'assenza di prove agonistiche che ne possano mettere in risalto le eccezionali doti di tenuta limitano le vendite delle due serie a poco più di 5300 esemplari. Molti per un'auto eccezionale, pochi per una vettura di serie con un prezzo concorrenziale.
All'inizio del '32, anche l'installazione del nuovo motore maggiorato a 5270 cm^3 per 125 CV non ottiene l'incremento delle vendite sperato, per cui nel 1933 la produzione finisce.
Passeranno due anni prima di vedere nuovamente sul mercato una nuova auto con il marchio Cord.

LA 810-812

Quella che, nelle intenzioni del costruttore, avrebbe dovuto essere una "piccola" Duesenberg, destinata ad avvicinare alla marca una clientela abbiente ma meno elitaria di quella fino ad allora goduta dalla Casa di Indianapolis, finisce per portare nuovamente alla deriva il marchio Cord.
Il progetto, affidato ad August Duesenberg e alla équipe di stilisti guidati da Gordon Buherig, è altamente innovativo sia dal punto di vista meccanico, sia della carrozzeria. Contrariamente ai criteri costruttivi allora usuali negli USA, la nuova vettura è strutturata su un pianale portante che, unitamente alla trazione anteriore, permette una ridotta altezza da terra e una maggiore rigidità del complesso.
Nella nuova Cord tutto è innovativo: la carrozzeria prefigura la linea "ponton" con i parafanghi anteriori semi integrati nel corpo vettura in cui sono alloggiati i fari a scomparsa, azionati da un comando a manovella posto sul cruscotto (una coppia di fari d'atterraggio aeronautici modificati prodotti dalla Stinson, fabbrica di aerei del Gruppo Cord); i tergicristalli elettrici a velocità variabile; il cruscotto, completo di strumentazione, comprendente il contagiri e la radio di serie; tutte novità assolute nel panorama automobilistica americano.

LA MECCANICA

Nell'innovativa 810, che esordisce al Salone di New York del novembre 1935, solo il motore è convenzionale. Si tratta di un V8 a



810 Westchester Sedan 4 porte (1936).



Gli eleganti interni. A destra del volante si riconosce il comando del cambio elettropneumatico Bendix, simile, ma non uguale, al Cotal francese azionato elettricamente mediante solenoidi.



812 Superchargerd Custom Beverly Sedan Bustlback del 1937.
Le versioni sovralimentate si riconoscono per i collettori che escono dai cofani motore. Le Custom presentano il passo lungo.

valvole laterali costruito dalla Lycoming che eroga 125 CV a 3200 giri/min, per 4730 cm^3 con un rapporto di compressione 6,25:1, considerato all'epoca piuttosto elevato. La parte più interessante dal punto di vista tecnico, oltre alla posizione del motore con cambio disposto in avanti, è il dispositivo di comando del cambio stesso, con quattro marce avanti di cui la quarta surmoltiplicata, comandato dal cruscotto mediante una levetta. Si tratta, in pratica, del sistema a preselettore (innesto elettropneumatico Bendix, simile, ma non uguale, al Cotal francese azionato elettricamente mediante solenoidi).
Nei piani di E.L. Cord il ritmo produttivo dovrebbe attestarsi sulle mille unità al mese, ma le difficoltà di messa a punto del comando semi automatico del cambio e altre anomalie emerse duranti i collaudi e anche sui primi esemplari consegnati ai clienti, rallentano le consegne tanto che nel 1936 vengono venduti complessivamente 1174 esemplari nelle varianti di allestimento previste (Berlina a quattro porte, Cabriolet e Phaeton).

IMMAGINE SPORTIVA

Nell'intento di rivitalizzare l'immagine del modello, nell'autunno del 1936 viene proposta la 812. La carrozzeria si discosta dalla serie precedente solamente per alcuni particolari salvo che sui modelli Custom che presentano un allungamento del passo (da 125' a 132') allo scopo di migliorare l'abitabilità. La grossa differenza si nota nei modelli sovralimentati (Supercharged) i quali si presentano con grossi tubi di scarico cromati fuoriuscenti da entrambi i lati del cofano, dando una immagine di potenza e di sportività.
In effetti l'aumento della potenza a 170 CV, contro i 125 CV della versione normale grazie all'impiego del compressore centrifugo Schwitzer-Cummins, permette di migliorare sia le prestazioni velocistiche sia la ripresa.
Ciò nonostante il successo commerciale sperato non arride a entrambe le versioni e anche la 812 si ferma a non più di 2500 esemplari venduti.
Valutando a posteriori l'insuccesso delle automobili Cord, occorre tenere presenti le caratteristiche dell'utente medio americano, piuttosto tradizionale e abituato a servirsi di auto non troppo innovative purché esenti da problemi di messa a punto, cosa che al contrario si è verificata con gli ultimi modelli della Cord, i quali, pur originali nelle soluzioni tecniche ed estetiche, rivelano nell'impiego pratico l'affrettata messa punto della meccanica.
Nonostante l'insuccesso commerciale il design della Cord 810-812 rimane uno dei più caratteristici dello scorso secolo, prova ne siano i numerosi riconoscimenti ottenuti da esemplari originali nei più prestigiosi concorsi di eleganza nel mondo.

ANEMA E CORE



Le protagoniste del nostro servizio sono la 1.2 "ti" I serie rosso Alfa di Biscioni1 - di marzo 1975, unico proprietario, mai restaurata, sembra appena uscita dal concessionario - la 1.2 berlina I serie bianco Capodimonte di Biscioni6 - del dicembre 1973, conservata come in origine - e la 1.2 L rosso Alfa di Biscioni34 - del giugno 1975, completamente restaurata dal secondo proprietario che l'ha inseguita per anni. L'associazione "Biscioni Torino", che ci ha fornito le auto che vedete in queste pagine e ci ha supportato per il servizio, è nato cinque anni fa con l'obiettivo di stanare tutte le Alfa Romeo d'epoca e di interesse collezionistico, presenti a Torino è provincia.

Si dice che le Alfa Romeo siano auto con un cuore, caldo e passionale, perché create "da uomini per gli uomini", per far vivere emozioni e sensazioni che sfamano l'anima. E, nonostante il marchio del Biscione abbia realizzato auto di una bellezza straordinaria, con palmarés sportivi ineguagliabili e modelli più unici che rari che persistono in cima alla classifica dei modelli più desiderati dai collezionisti, l'Alfa che più di tutte incarna quel sentimento verace, umano e quindi, puro, di emozionalità, è l'Alfasud. Perché? Bisogna conoscere la sua storia per rispondere esaurientemente a ciò. Per il momento vi basti sapere che, proprio per la sua vicenda, l'Alfasud è una di quelle auto che fanno parte della nostra vita e, soprattutto, di quella del nostro Paese.

PORTARE LA FABBRICA AL SUD

Intanto i prodromi della sua storia vanno ricercati tra chi, a un certo punto, decide che non devono più essere i migranti dalle regioni meridionali ad abbandonare la propria terra per andare a lavorare al Nord ma, piuttosto, parte di questi si possono impiegare direttamente al Sud, nel tentativo di appianare le differenze fra due zone fortemente diseguali dello stesso Paese; un'operazione che, con l'istruzione di maestranze locali e coinvolgendo altre realtà in un florido indotto, avrebbe creato una realtà industriale forte e strutturata, un miglioramento della condizione lavorativa, un salario stabile e adeguato, maggiori diritti civili e supporto sociale.

HRUSKA, L'AUSTRIACO DAL CUORE LATINO

Capita a volte che un uomo coriaceo e risoluto che viene dall'Austria si appassioni al suo lavoro, e trovi in un progetto - nei confronti del quale molti avrebbero gettato la spugna presto - una ragione di vita. È il caso di Rudolf Hruska (Vienna, 1915 - Torino, 1995) che, dopo aver lavorato gomito a gomito con tal Ferdinand Porsche alla progettazione del Kdf-Wagen, il futuro Maggiolino, nel 1951 viene chia-

LA PIÙ "PASIONARIA" DELLE ALFA ROMEO È ANCHE LA FIGLIA DI UN SOGNO: QUELLO DI PORTARE UNA GRANDE FABBRICA AUTOMOBILISTICA AL SUD ITALIA. QUELLA DELL'ALFASUD NON È SOLO LA STORIA DI UN'AUTOMOBILE ICONICA DELLA CASA DEL BISCIONE, MA ANCHE DI UN FENOMENO SOCIOCULTURALE ENTRATO NELL'IMMAGINARIO COLLETTIVO PER TANTISSIMI MOTIVI. VEDIAMO LA SUA GENESI.

di Luca Marconetti





Oggi il gruppo, attivissimo sui social (potete trovarlo su instagram inquadrando il qr-code qui affianco o cliccando su www.biscionitorino.it), consta di una centinaia di aderenti con almeno 130 auto. I suoi membri sono identificati dalla sigla "Biscioni" seguita da un numero (per esempio, il presidente e fondatore, Steve, proprietario della "nostra" "ti", è Biscioni1).

mato da Finmeccanica in Alfa, poi in Fiat e infine di nuovo al Portello nel '67. In quel periodo l'Alfa, nonostante i cordoni della borsa, che tiene l'IRI (un ente statale, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale), siano sempre troppo stretti, veleggia spedita in acque tutto sommato calme. Luraghi si ricorda che Hruska, dieci anni prima, ha espresso l'intenzione di seguire due progetti - quelli che gli erano stati bocciati nel '59 e che lo avevano indotto a girare i tacchi - ambiziosi e rivoluzionari: presentare una vettura compatta, che sarebbe stata la più piccola in gamma e, per costruirla, impiantare uno stabilimento ex-novo a Pomigliano d'Arco, a dieci km da Napoli, sulle ceneri della fabbrica dove si costruiscono parti di motori per aerei e dove in passato si sono assemblati su licenza due modelli Renault per il mercato italiano, la Dauphine e la R4. È proprio quello che l'IRI e Luraghi ritengono ora importante per un'azienda di Stato come l'Alfa Romeo. E questa volta, a Hruska, viene data carta bianca.

L'Alfa, che già detta legge nel settore delle berline sportive con i suoi bialbero e la ciclistica raffinata (che raggiungerà l'apoteosi con il transaxle dell'Alfetta coscritta dell'Alfasud), dovrà primeggiare anche tra le compatte. Il nuovo modello - che intanto ha assunto la sigla interna "901.00" - infatti non sarà una replica di quanto già esiste sul mercato (Hruska ha appena assistito alla realizzazione e al lancio della Fiat 128) ma nascerà da concezioni totalmente nuove: basta leggerne il Cahier des charges, siglato nell'estate del 1967: lunghezza di massima 3,9 m, peso in ordine di marcia di 830 kg, immagine dinamica e sportiveggiante, abitacolo con assoluta abitabilità longitudinale (deve essere all'incirca pari a quella di una Fiat 124), con spazio per cinque persone e, nel vano bagagli, per quattro valigie (delle quali Hruska fornisce perfino le misure: 72x45x23 cm ognuna). Tutto ciò, ovviamente, dovrà essere abbinato a una meccanica d'eccezione - per garantire stabilità di strada con guida brillante, buona riserva di potenza, sound coinvolgente - che, ›

considerate le richieste sovresposte, non potrà coincidere con quella tipica Alfa Romeo: Hruska infatti sostiene come unica soluzione la trazione anteriore, da abbinare a un motore a cilindri contrapposti boxer (tipologia che Hruska ha studiato approfonditamente in Volkswagen, teorizzando dei vantaggi che avrà modo di confermare di fronte al 1,5 litri della Lancia Flavia dell'ingegner Fessia), utile ad abbassare il baricentro dell'auto e migliorare la ripartizione dei pesi sull'avantreno, che non potrà che essere a ruote indipendenti McPherson; inoltre, l'ingombro limitato del propulsore permetterà uno spettro di cilindrate variabili da 1,2 a 1,5 litri e vari tipi di scatole cambio, eventualmente anche con trazione integrale.



Una foto del lancio di fine '71 sulla pista prova di Pomigliano d'Arco, fiore all'occhiello del nuovo stabilimento. Si riconoscono molti dei colori disponibili in gamma: bianco Capodimonte, giallo Pompei, grigio Soma, blu Posillipo, bruno Cilento, verde Matese.

GIUGIARO E CHIRICO

Tutto ciò avrà "un involucro" moderno e sportivo, sì, rispettoso dei canoni Alfa Romeo ma in grado di farla riconoscere subito al primo sguardo come una vettura nuova e inedita: per questo motivo Hruska, preferisce "bypassare" il Centro Stile del Portello per rivolgersi alla Sirp di Giorgetto Giugiaro e Aldo Mantovani, la futura Italdesign, alla quale, oltre alla linea, viene affidata anche la progettazione degli interni.

Hruska procederà diversamente anche per quanto riguarda lo sviluppo della meccanica: non se ne occuperanno impiegati del Portello, ai quali verrà chiesta una collaborazione esterna nei ritagli di tempo ma un gruppo di ingegneri e tecnici, molti neoassunti, alle dipendenze di Domenico Chirico, affiancato dal tecnico austriaco, già Porsche e Abarth, Fritz Hoffman e supervisionato a stretto giro da Hruska stesso, che darà massima disponibilità e sarà sempre presente alle riunioni esecutive. Giugiaro - che, lavorando a stretto contatto con l'ufficio tecnico (lo racconta nel libro-intervista "Il giovane Giorgetto", a cura di Giosuè Boetto Cohen, edito dalla Libreria ASI) può procedere come se la meccanica fosse già impostata - presenta il primo modello in plastilina a inizio '68, mentre il telaio marciante sarebbe stato pronto a novembre.

Nel frattempo, ad aprile del 1968, con il benestare entusiastico di Governo, sindacati e Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), il presidente del Consiglio Aldo Moro posa la prima pietra del nuovo stabilimento di Pomigliano che occuperà i 2,4 milioni di m² di proprietà di IRI dove nascerà la catena di montaggio dell'Alfasud, a fianco di quello



La linea compatta disegnata da Giugiaro, con il caratteristico profilo spiovente del tetto e la codina tranciata di netto, abbinata al passo lungo, permette, allo stesso tempo, compattezza, eleganza e spazio interno.



Sull'Alfasud berlina I serie troviamo interni essenziali ma robusti: pavimento rivestito in gomma, selleria in skai senza poggiatesta. Il volante è già regolabile in altezza.

La "ti", presentata nell'estate del 1973, riprende la carrozzeria a due porte scartata a inizio produzione e presenta una caratterizzazione sportiva data dai 4 proiettori tondi, dalla mascherina nera e dai rostri ai paraurti. Sotto, gli interni della "ti" sono più ricchi di quelli della berlina: volante a razze sdoppiate, contagiri, termometri di olio e acqua a centro plancia. L'esemplare del nostro servizio ha i rarissimi interni in skai e tessuto blu.





La coda si arricchisce invece del caratteristico spoiler in gomma che segue l'intera linea e la piega del cofano, la presa d'aria alla base del finestrino posteriore è nera e i cerchi sono di disegno dedicato, con canale da 5".

già presente, dove vengono realizzati motori. A Pomigliano si sarebbe costituito un vero e proprio nuovo gruppo, l'INCA (Industria Napoletana Costruzione Autoveicoli), partecipata da Alfa Romeo (88%), Finmeccanica (10%) e IRI (2%), mossa che permetterà l'ottenimento dei 300 miliardi di lire preventivati, a tasso agevolato, emessi dalla Cassa del Mezzogiorno, dagli Istituti di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità, Mobiliare Italiano e per lo Sviluppo Economico dell'Italia Meridionale, oltre che dal Banco di Napoli. Lo stabilimento, moderno e climatizzato, insieme a una pista di prova da 7 km e uno scalo ferroviario da 13, sarebbe stato pronto a inizio 1971 e, nel secondo semestre dello stesso anno, i primi macchinari provvisori avrebbero completato la pre-serie di 100 vetture mentre, nella primavera del '72, l'assetto definitivo avrebbe garantito l'inizio della produzione ordinaria.

LA PRIMA: 1.2 4 PORTE (1972-1975)

Al Salone di Torino del 1971, il presidente dell'Alfa, Luraghi, scopre il telo sulla nuova Alfasud. La linea di Giugiaro è una 2 volumi bassa (è alta solo 1,37 cm), dalle linee tese e armoniche, con frontale acquattato, a due fari quadrangolari arrotondati, ai lati della mascherina, che include l'immancabile scudetto Alfa, fiancate mosse da un diedro all'altezza dei passaruota, posteriore molto spiovente con codina raccolta e ampia vetratura, mentre le ruote da 10" teorizzate da Hruska hanno lasciato il posto a delle più convenzionali da 13" (con gomme 145 SR13 di serie ma con l'optional obbligato delle 165/70 SR13), con un elegante borchia cromata impreziosita di un cerchio nero con scritta "Alfa Romeo" che, negli stemmi, per ovvi motivi, perde la dicitura "Milano" che fino a quel momento l'ha accompagnata. Rispetto ai primi modelli di stile, che fanno registrare un Cx di 0,48, peggiore di quello della Giulia, la linea è ripulita di qualsiasi orpello e appendice, così da arrivare a un ben più positivo 0,41.

La meccanica è ancora più raffinata di quella pensata da Hruska. Nonostante si decida che il modello di lancio avrà il più piccolo 1186 cm^3 (alesaggio e corsa 80x59 mm) abbinato al carburatore monocorpo verticale invertito Solex C32 DISA/21, erogante 63 CV a 6000 giri/min (rapporto di compressione 8,8:1), per realizzare l'intera famiglia dei nuovi boxer raffreddati ad acqua concepiti per l'Alfasud, ›

si manterrà un unico basamento sul quale declinare le tre cilindrate partendo dal più grande 1490 cm³, così come si concepirà prima il cambio a 5 rapporti, nonostante la 1.2 venga abbinata al 4 marce (tutte sincronizzate con brevetto Porsche): questo per adattare il vano motore e la scatola trasmissione alla massima evoluzione. Inoltre ciò permetterà un vano ordinato e ben accessibile, grazie anche alla paratia trasversale inserita per rinforzare i fianchetti della scocca indeboliti dagli attacchi della sospensione McPherson che, di fatto, divide il motore dalla "vasca servizi" (dove trovano posto batteria, pompa freni/frizione, scatola fusibili, convogliatore dell'aria) e isola anche molto bene il rumore del motore. Il boxer infine, permette l'utilizzo di due corti semiassi che garantiscono una sterzatura perfetta.
Troviamo poi: alberi della distribuzione (uno per bancata, mossi da cinghie dentate) con due camme per ogni valvola e vite per la registrazione del gioco fra una coppia e l'altra, mentre le camere di scoppio sono parzialmente ricavate sul cielo dei pistoni; per evitare troppo gioco tra il cambio e l'attacco della cloche che va all'abitacolo, il gruppo trasmissione viene rinforzato da un prolungamento della lamiera "a naso", permettendo anche di scaricare sul pianale parte dell'energia cinetica in caso di urto frontale, eludendo così le critiche che sostengono essere il propulsore troppo a ridosso dell'abitacolo; frenata garantita da quattro freni a disco, gli anteriori "inboard" (montati all'uscita del differenziale), sui quali agisce anche il freno a mano, dotata di servofreno di serie dall'aprile 1973; piantone dello sterzo (regolabile in altezza e inclinazione, primizia assoluta, soprattutto per il segmento) in due tronconi, collegati con giunti cardanici, il più basso precurvato (brevetto Alfa) per collassare in caso di incidente; sospensioni anteriori del tipo McPherson con una modifica, brevettata dalla Bilstein, che evita la fine corsa degli steli degli ammortizzatori poiché i carichi di flessione sono tutti sopportati dal lungo cilindro e non dallo stelo (motivo per cui la molla elicoidale con l'ammortizzatore sono montati molto in alto); sospensione posteriore tipica delle berline Alfa Romeo, ossia assale rigido con 2 tiranti longitudinali per lato e barra Panhard; per far posto alle famose 4 valigie volute da Hruska, per il cofano Giugiaro studia delle cerniere esterne.
Gli interni semplici e molto essenziali (pavimento in gomma, selleria in skai, plancia e pannelli in preformati plastici, strumentazione priva di contagiri e orologio) sbalordiscono per l'enorme spazio a disposizione: merito della linea due volumi, del passo lungo e dell'assenza del tunnel di trasmissione al pavimento.
Per permettere ai tecnici ancora diverse prove - tra il Marocco e la Svezia, di aerodinamica e perfino crash test - la commercializzazione inizia solo nel giugno del 1972, esattamente 50 anni fa.
Pomigliano d'Arco sarà la vera croce della vicenda Alfasud, per diversi motivi. Moltissimi dei 16.000 dipendenti che sarebbero stati occupati a pieno regime, sono muratori e carpentieri che hanno realizzato lo stabilimento, oltre a tanti disoccupati della zona, dediti a mansioni saltuarie, quasi esclusivamente nel settore primario. Queste mae-

COMPETIZIONI: IL TROFEO ALFASUD "TI"

Come gran parte delle Alfa Romeo anche l'Alfasud ha avuto una brillante carriera agonistica, perlopiù concentrata nell'ambito dell'omonimo trofeo monomarca. Dal 1975 al 1981 sono state protagoniste di 164 gare, 142 delle quali valide per i trofei nazionali, 12 per la Coppa Europa e 10 per il Trofeo Europa. L'idea è partita in Austria nel 1975, quando l'ex pilota Johannes Ortner organizza un campionato monomarca riservato alle Alfasud "ti". L'iniziativa ha un grande successo e l'Alfa Romeo organizza per l'anno successivo la prima edizione del Trofeo Alfasud "ti", che si svolge con due campionati nazionali separati in Austria e Italia.
Il kit di elaborazione è realizzato dall'Autodelta che riesce a ottenere dal motore di 1286 cm³ una potenza di 126 CV. Prevede vistose appendici aerodinamiche, codolini che allargano la carreggiata ospitando pneumatici 235/45 13"; davanti un grande splitter con una grande presa d'aria al centro e dietro l'alettone è più prominente rispetto a quello di serie. Il peso di solo 800 kg permette prestazioni esaltanti, grazie anche alla proverbiale tenuta di strada accentuata dalle carreggiate allargate. La velocità massima è di circa 200 km/h.
La seconda stagione si articola su più campionati nazionali: Italia, Austria, Francia e Germania, ai quali si aggiunge una serie europea, denominata Coppa Alfasud Europa. Tra i partecipanti anche un giovanissimo Gerard Berger.
Altri piloti di Formula 1 l'hanno guidata in pista a Varano de' Melegari in occasione della giornata organizzata dal settimanale Autosprint, con la collaborazione di Gianpaolo Dallara, "Una corsa per il Friuli", per raccogliere i fondi necessari a costruire una scuola nel territorio martoriato dal terremoto. Il 2 giugno 1976 si sfidano Niki Lauda, Jody Scheckter, Ronnie Peterson, Clay Regazzoni, Jaques Laffite, Vittorio Brambilla, Alan Jones, Emerson Fittipaldi, Arturo Merzario, Bruno Giacomelli, Lella Lombardi, Renzo Zorzi, Maurizio Flammini, Sandro Munari, Bobo Cambiaghi, i motociclisti Giacomo Agostini e Jonny Ceccotto e il campione di motonautica Renato Molinari.



A Monza, nel 1977, per il secondo campionato Trofeo Alfasud "ti".



L'Alfasud "ti" di Gerard Berger a Vallelunga nel 1981.



Le code del modello base, in primo piano e della più curata "L": su quest'ultima appaiono i rostri, il profilo cromato attorno alla piega del cofano e alla base delle portiere, lo svaso per il terminale di scarico, i cerchi invece hanno ora i bulloni a vista. Le caratteristiche cerniere del baule esterne rimarranno fino alla III serie.
Nel riquadro, di nuovo la bella I serie di Luigi Cecconi fotografata a Roma all'EUR.

stranze, poi, oltre a essere addestrate in fretta e sommariamente, verranno fortemente sindacalizzate, con ricadute inevitabili quanto drammatiche sulla produzione. All'utilizzo di materie prime scadenti, scelte per alimentare l'indotto locale, agli scioperi a singhiozzo che vogliono dire forti ritardi nelle consegne, si aggiunge poi un problema gravissimo: praticamente tutta la produzione I serie, in diversi punti della carrozzeria sarà aggredita dalla ruggine, causata, oltre che dalla poca cura nella realizzazione, da microrganismi inquinanti formatisi nel bagno di cataforesi.
Come vedremo nel servizio successivo, questi problemi sarebbero stati brillantemente risolti ma, comunque, l'immagine dell'Alfasud (a partire dal nome stesso, che porterà a etichettarla come "Alfa di serie B"), ne uscirà irreparabilmente infangata, entrando nel novero dei peggiori flop automobilistici, nonostante la meccanica raffinata che abbiamo descritto.

LA TI 1.2 (1973-1977)

La sigla "ti", in Alfa, è sempre stata sinonimo di vetture veloci per una clientela volenterosa di qualcosa in più da un'auto del Biscione, praticamente vetture da famiglia "vitaminizzate" per correre la domenica e andare in ufficio il lunedì, parafrasando il famoso spot della 1900: "La Berlina che vince le corse". Anche l'Alfasud sarebbe stata insignita da questa sigla nel luglio del 1973.
Non si tratta solo di un allestimento ma di un modello totalmente nuovo (Tipo 901C): la scocca è quella del prototipo della normale Alfasud 2 porte che, al lancio, si preferirà non mettere in produzione, quindi dotata di un disegno generale simile alla 4 porte ma con le fiancate caratterizzate da un unico sportello più ampio. Ma non è tutto. Per la "ti" si studiano cerchi di nuovo disegno in acciaio stampato da 13" con canale da 5" montati su pneumatici 165/70, paraurti con rostri in gomma, spoiler anteriore inferiore, appendice posteriore in gomma nera (piazzata sulla piega del baule) e calandra nera con i tradizionali 4 fari Alfa. Questi accorgimenti permetteranno un abbassamento del Cx da 0,41 a 0,38. Rivisto l'interno: volante a razze sdoppiate, contagiri di serie, pannello ridisegnato con batteria di tre strumenti (uno a disposizione, temperatura di acqua e olio), selleria in panno e finta pelle. Il motore è sempre il 1186 cm^3 ma qui dotato, grazie all'adozione di un carburatore doppio corpo Weber 32 DIR41, di 68 CV a 6000 giri/min di un maggior rapporto di compressione e un diverso incrocio delle valvole. Optional obbligatorio è il cambio a 5 marce. Come la berlina (alla quale sopravviverà un altro anno) anche la "ti" avrà una carriera lunga e articolata.



Giorgetto Giugiaro e Luigi Cecconi, presidente del gruppo Alfasud Club Italia, "svelano" la I serie verde Ischia di Luigi, in occasione dell'evento "Rivoluzione Alfasud - 50 anni del Mito", organizzato a Torino Esposizioni il 10 ottobre 2021. Affianco a loro il 1° modello di ricerca per l'Alfasud del 1968.



Da destra verso sinistra: Alfasud L bianco Capodimonte di febbraio 1976, 1.2 4 marce "base" bruno Cilento del maggio 1979 e 1.3 SC 5 porte rosso Alfa del giugno 1983. Nel '76 una L costa 2,7 milioni di lire, 140 mila più di una N e 400 meno di una ti. Una "base" nel 1979 viene 4,5 milioni; nello stesso periodo una Fiat Ritmo 60 L costa 4,85 milioni, come una Ford Escort 1100 L, una Citroën GSpecial 5. Questo servizio è stato possibile grazie all'impegno di tre dei soci fondatori dell'Alfasud Club Italia (www.alfasudclub.com).

È difficile scrollarsi di dosso una cattiva nomea, soprattutto quando questa nasce su basi decisamente negative. Per l'Alfasud prima serie, il grande cruccio è stata la ruggine. Questa sarebbe stata risolta nel corso degli anni, grazie a un adeguamento e a un miglioramento dei sistemi di stampaggio delle lamiere, verniciatura e trattamento della carrozzeria ma la macchia "morale" sarebbe restata. Peccato, perché la carriera dell'Alfasud (che avrebbe comunque fatto registrare un discreto successo di vendite), sarebbe stata ancora lunga e costellata di novità interessanti, come l'esordio del cambio a 5 marce, dei motori 1.3, "1350" e 1.5 e delle versioni particolari come la Junior, la "by Valentino" e le Quadrifoglio Oro e Verde.

SI INIZIA CON LO SDOPPIAMENTO DELLA GAMMA: "N"/L (1973-1976)

Se l'unica modifica tecnica di rilievo del 1973 è l'introduzione del tanto richiesto servofreno, la risposta commerciale alle agitazioni sindacali all'interno dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, è quella di ampliare la gamma, così da offrire alla clientela un prodotto più adatto alle diverse esigenze. Nascono le versioni base "N" (mai ufficialmente definita così) e la più rifinita L (Tipo 901D), cioè "Lusso". Per entrambe il motore è sempre il 1.2 da 63 CV. Vengono effettuate solo poche modifiche di dettaglio, come quella al carburatore, per favorire il ricircolo di benzina. La "N" è identica alla versione '72. La L - che sarà disponibile solo dal gennaio 1975 - presenta calandra con fregio e due listelli cromati, rostri gommati ai paraurti, profilo lucido alla base della

IL LUSSO DELLA SOLIDITÀ

L'EVOLUZIONE DELL'ALFASUD VEDRÀ DAPPRIMA LA COMPARSA DELLA VERSIONE "L" PIÙ CURATA E RIFINITA RISPETTO AL MODELLO BASE E FINALMENTE ADATTA ALLA CLIENTELA ALFA ROMEO; POI L'ESORDIO DELLA SUPER E DEI MODELLI DA LEI DERIVATI FINO ALLA TERZA SERIE COL PORTELLONE. LA RUGGINE SPARISCE, LA CATTIVA REPUTAZIONE, NO...

di Luca Marconetti



fiancata. All'interno c'è la moquette, il volante ha la corona più spessa, la plancia ha una fascia centrale imbottita color bluette (in contrasto con la parte alta che rimane nera), il vano porta-guanti con serratura, il portacenere di serie (anche per i posti posteriori), il lavavetro elettrico, i comandi del riscaldamento di nuovo disegno e illuminati, si può avere il contagiri e, finalmente, si possono ottenere i sedili in panno con poggiatesta. I cerchi mantengono sempre il classico disegno a fori ma i bulloni sono a vista, con solo il coprimozzo centrale. Questi sono condivisi sia dalla "N" che dalla L. Nel giugno 1976 è disponibile il cambio a 5 marce: le vetture che ne sono dotate si riconoscono per il curioso fregio adesivo "5M" in cima al terzo montante, mentre per quelle che mantengono 4 rapporti, troviamo un semplice Biscione nero su fondo grigio. L'esemplare del nostro servizio, in livrea bianco Capodimonte, è una L del febbraio 1976, quindi ancora con cambio a 4 marce. L'abbinamento livrea bianca con interno in moquette e sedili in skai blu (con poggiatesta), è molto elegante. L'auto è di proprietà di Giuliano Fabbrini, uno dei soci fondatori dell'Alfasud Club Italia, che si prefigge di censire e riunire possessori dell'omonimo modello e che conta già una cinquantina di soci. Fra le iniziative organizzate dal Club, le celebrazioni del 50° della Presentazione del modello l'anno scorso, al Museo Alfa Romeo di Arese, dove erano presenti una quarantina di Alfasud provenienti anche dall'estero e a Torino, dove, alla conferenza, hanno partecipato Giorgetto Giugiaro e alcuni storici collaudatori della Casa del Biscione.

La prima serie, che precede la "seconda" si riconosce per le frecce bianche, per il doppio listello cromato, per l'assenza degli estrattori in plastica sulle prese d'aria e per il vetro incollato con guarnizione cromata.



L'Alfasud L, lanciata nel 1973, è caratterizzata dai rostri gommati ai paraurti, dai cerchi con dadi a vista senza borchia e dalla molura cromata alla base delle portiere. Al posteriore invece troviamo la cromatura attorno al bordo del profilo di coda e la scritta arricchita dalla "L". A destra, gli interni della L con plancia imbottita bicolore, moquette e sedili con poggiatesta. L'esemplare del nostro servizio ha un volante "ti": il suo originale è in restauro. Sulla L è disponibile il contagiri.









La “seconda serie” (denominazione mai utilizzata ufficialmente) base ha un allestimento che replica ancora alcune peculiarità della I serie come il paraurti sottile ma introduce novità condivise anche dalla coeva Super: estrattore in plastica nera e frecce arancio. Specifiche sono invece la mascherina senza fregi e il parabrezza applicato con guarnizione senza profilo inox. Al posteriore notiamo l’assenza del profilo cromato sul bordo della codina e la scomparsa della nicchia per il terminale di scarico. La presa d’aria alla base del terzo montante è nera, le ruote sono quelle delle “N” e L. Tra portiera e tetto si nota il fregio adesivo: qui c’è solo il Biscione, indica la presenza del cambio a 4 marce, sulle altre c’è la dicitura “5M”.



Gli interni hanno il pavimento in moquette e si possono avere i sedili in panno ma la plancia è ancora quella del 1972 (fatta eccezione per il fregio di fronte al passeggero, che non riporta più la scritta “Alfasud” ma “Alfa Romeo”).A destra, la firma del papà dello stile Alfasud Giorgetto Giugiaro e il momento dell’esecuzione, all’evento organizzato a Torino dall’Alfasud Club Italia. Dalle immagini non si nota, ma i lamierati della seconda serie sono sensibilmente più spessi di quelli del 1972.





SECONDA SERIE: ACCANTO ALLA NORMALE C’È ORA LA SUPER (1977-1980)

Nel dicembre del 1977 esordisce quella che, per tutti, è la II serie dell’Alfasud (anche se mai ufficialmente). Si è finalmente intervenuto per risolvere i cronici problemi di ruggine e di scarsa qualità produttiva, con un processo di verniciatura totalmente nuovo: vengono adottati particolari zincati in Zincrometal, longheroni, montanti e scatolati sono ricoperti in PVC, mentre parabrezza e lunotto sono applicati con guarnizioni in gomma e non più incollati.

La versione “base” replica ancora la prima serie: niente cromature, paraurti sottili senza rostri, calandra nera, plancia e volante simili a quelli del 1972 ma sedili nuovi in panno mentre il pavimento è rivestito di moquette. Che si tratti di una seconda serie lo si evince solo dagli indicatori di direzione anteriori arancio, dai nuovi estrattori alle prese d’aria in plastica nera, sul cofano motore e alla base del terzo montante, e dalla scomparsa della nicchia per il terminale di scarico, alla base destra dello specchio di coda.

La nuova versione di punta è invece la Super, nome ben noto in ambito Alfa Romeo: oltre alle modifiche già elencate per la “base” troviamo paraurti di grandi dimensioni ad assorbimento d’urto in polipropilene, guarnizioni dei vetri con inserti in inox (anche sui gocciolatoi e sul profilo del cofano, come sulla precedente L), interni unificati a quelli della “ti” con strumenti a fondo azzurro, volante a razze sdoppiate con mozzo liscio e fregio piccolo, pomello cambio in finto legno, mobiletto tra i sedili anteriori, tappezzeria Texalfa (a richiesta il panno bicolore con sedute e poggiatesta a motivi lavorati).

Per quanto riguarda i motori di 1,2 litri, non abbiamo nessuna modifica e sono sempre disponibili i due cambi a 4 (non per Super) e 5 marce mentre, la novità importante, è l’introduzione del nuovo 1286 cm^3 (l’alesaggio è lo stesso del 1.2, la corsa è salita a 64 mm) da 68 CV a 6000 giri/min. Questa variante avrà però vita breve: già a luglio del 1978 salirà a 1351 cm^3 (corsa di 67,2 mm), per una potenza di 71 CV a 5800 giri/min. Ma non basta: contemporaneamente esordisce anche la più potente delle Alfasud berlina, dotata del 1490 cm^3 (la corsa è la stessa del 1351, così da condividere l’albero a gomiti, l’alesaggio è di 84 mm, il rapporto di compressione di 9:1) erogante, grazie al carburatore doppio corpo invertito verticale Weber 32 DIR 71/250, 84 CV a 5800 giri/min.



La SC è la più matura delle Alfasud: paraurti a fascione, fari più grandi, scudetto rivisto, cerchi della Nuova Giulietta, specchietto nuovo, barre laterali.
La "nostra" rosso Alfa è tra le ultime prodotte, immatricolata a giugno 1983. Sotto, al centro, gli interni - che sulla terza serie presentano pannelli e sedili ridisegnati (più grandi) - hanno una tappezzeria "extraserie" realizzata apposta per il proprietario: è un tessuto che sarebbe poi stato usato sulla successiva 33 QV.
A destra, il pratico portellone, richiesto a gran voce ma introdotto solo a fine serie. Il fregio tra portiera è tetto è ora in rilievo: è più prezioso.



Per la prima volta il maquillage è profondo anche dietro. L'SC delle immagini ha il pratico portellone ed è quindi una 5 porte. Il tergilunotto era un accessorio.





Sulla terza serie la plancia è totalmente ridisegnata.
Fra gli accessori l'orologio digitale Vegliaflash.



Disponibile solo Super, riscriverà i canoni delle 1.5 compatte dell'epoca, attestandosi come il modello più brillante e progressivo, una vera Alfa. Le 1.3 e 1.5 si riconoscono per la targhetta con la cilindrata in coda e hanno entrambe il solo cambio a 5 marce.

L'esemplare del nostro servizio, invece, è una rara "base" 4 marce, nella bellissima tinta Bruno Cilento, immatricolata a fine maggio 1979. È sempre stata nella famiglia dell'attuale proprietario Marco Bianco: "Mio zio la comprò al posto di una 850 ma, avendo paura di guidarla perché, a sua detta, il gap di potenza era troppo… chiese a me neopatentato di portarla a casa dal concessionario!". È totalmente originale, Marco le ha aggiunto solo il contagiri, comunque ottenibile già all'epoca come accessorio.

TERZA SERIE: È PIÙ MODERNA E HA IL PORTELLONE (1980-1983)

Nel 1980 arriva quella che è la più matura delle Alfasud, la "terza serie". In quegli anni l'aggiunta di appendici in plastica e la scomparsa delle cromature, si ritiene essere un impoverimento per molti modelli mentre, a nostro avviso, sull'Alfasud, non fanno altro che impreziosirne l'immagine e renderla più solida: non è un caso che, finalmente, in coda, appaia per esteso la scritta "Alfa Romeo".

Il nuovo modello ha fari più grandi davanti e dietro, mascherina nera, scudetto con cornice satinata, contorni spigolosi e niente stanghette cromate, cornici vetro in gomma nera o in tinta carrozzeria, il fregio che indica l'allestimento sul terzo montante finalmente in plastica a rilievo e non più adesivo, i paraurti a fascione in PVC (materiale del quale sono ricoperti anche i brancardi), le barre antintrusione sulle fiancate, lo specchietto più grande con guscio in plastica grezza, i cerchi con borchie nere della coeva Nuova Giulietta e, le cerniere del cofano posteriore, finalmente irrobustite e nascoste. Totalmente rivisti gli interni, con volante ridisegnato, sedili più grandi in vellutino o tessuto grisaglia e plan-

cia più razionale, dotata di orologio digitale (optional) e un pratico "sportello" nello schienale del divano posteriore per carichi lunghi. Quest'ultimo, non è l'unico accorgimento per lo stivaggio di bagagli presentato: a giugno 1981 sarà disponibile anche un comodo portellone posteriore che permette di aprire l'intero lunotto e darà origine alle versioni 3 (da non confondere con la "ti") e 5 porte.
Tutti disponibili i motori: al classico 1.2 carburatore monocorpo da 63 CV (col solo cambio a 4 rapporti e solo 4 porte), si aggiunge il 1.2 con carburatore doppio corpo da 68 CV (5 marce; 3, 4 e 5 porte). Il 1.3 (3, 4 e 5 porte) ha ora ben 79 CV e il 1.5 (solo 3 e 4 porte) sempre 84 (entrambi con cambio a 5 marce e carburatore doppio corpo).
La gamma '82 è invece quanto di più completo si possa chiedere all'Alfasud: gli allestimenti sono ora S (Super) e SC (Super Confort); sono disponibili 4 tipologie di rivestimenti: vellutino, tessuto spigato, garzato a coste o Texalfa; mentre le 1.2 e 1.3 hanno volante in finta pelle e pomello cambio neri, le 1.5 li hanno in finto legno, finitura presente anche su alcuni elementi interni delle SC. Fra gli accessori ora, il lavatergilunotto, gli alzacristalli elettrici anteriori e perfino i tergilavafari. Il 1.2 è sempre disponibile con carburatori mono e doppio corpo, mentre i 1.3 e 1.5 ora hanno l'accensione elettronica e possono montare il cambio a 5 marce con rapporti più lunghi per diminuire i consumi e la rumorosità agli alti regimi. Ulteriormente migliorato il trattamento delle scocche: verniciatura antiruggine con cataforesi, sigillatura manuale delle giunzioni con mastice, spruzzatura dei passaruota e dei brancardi con PVC, ceratura della carrozzeria, oliatura di vano motore e scatolati, bitume al sottoscocca.
L'esemplare del nostro servizio è una vettura molto particolare: è una 1.3 5 porte SC rosso Alfa di giugno 1983, quando la sostituta dell'Alfasud, la 33, è già sulle linee di montaggio. È stata la prima auto dell'attuale proprietario, Fabio Barriera, nostro "complice" per la riuscita di questo servizio e uno dei fautori dell'Alfasud Club Italia insieme a Giuliano e Marco. È il 1986: Fabio, palermitano doc (ma ora trapiantato in Toscana), decide che vuole un'Alfasud. Va allora con suo papà in un grosso concessionario Alfa. I due chiedono se ci sono ancora esemplari del modello ma sta uscendo la 33 e viene loro risposto che l'auto non si vende più. Fabio però, sfruttando un momento di distrazione del venditore, si intrufola in officina dove, tra le Alfa della Polizia, vede quella che sarà la sua Alfasud. Chiede delucidazioni e gli viene spiegata che è una delle ultimissime prodotte, intestata all'Alfa stessa e in uso a un dirigente di Pomigliano, che se la farà fare "su misura": non solo con i vetri elettrici della Quadrifoglio Oro e l'aggiunta degli strumenti del liquido di raffreddamento e della pressione olio della "ti" ma perfino con una tappezzeria rossa e nera inedita, che sarà poi usata sulla successiva 33 QV. Oggi Fabio - che non si è mai separato dalla sua 1.3 SC, anche quando è arrivata una 33 1.5 nuova fiammante e, anzi, l'ha restaurata totalmente 10 anni fa - ha ottenuto per lei il riconoscimento d'originalità RIAR e l'omologazione ASI con Targa Oro.

La grande differenza fra II (davanti) e III serie (dietro) è lo specchio di coda.
Il servizio è stato realizzato a Pisa, sui Lungarni. I proprietari della nostre Alfasud risiedono tutti in zona.

GIARDINETTA: OGGI È LA PIÙ RARA (1975-1980)

A metà maggio 1975, viene presentata la ricercata versione Giardinetta, disegnata sempre da Giugiaro: ha due porte, una coda tronca con ampio portellone e luce laterale unica che rende l'abitacolo molto luminoso. La scocca è modificata tra pianale e passaruota posteriori per aumentare la rigidità torsionale. L'allestimento è quello delle versioni "N" e L appena presentate, il piano di carico è rivestito in compensato marino e il divano posteriore è abbattibile. Sarà disponibile con i 1.2 a 4 e 5 marce, con il 1286 e poi col 1351 cm³ con allestimento simile a quello della Super. Sarà sostituita dalla 3p e oggi è rarissima: appena 3799 gli esemplari prodotti.



SUPER, RICCA E SOLIDA (1977-1980)

In occasione del nuovo trattamento della verniciatura, la gamma viene rinnovata con l'introduzione della versione Super, presentata a dicembre 1977: disponibile solo con 5 marce, può avere motori 1.2, 1286 e poi 1351 cm³ (da luglio 1978) con carburatore monocorpo, da 68 e 71 CV. Finalmente, nel 1978, arriva anche il 1490 cm³ con carburatore doppio corpo verticale invertito Weber 32 DIR 71/250 in grado di erogare 84 CV a 5800 giri/min. Esteticamente la Super, oltre alle novità introdotte sulla nuova "base", illustrate nel servizio precedente, ha paraurti maggiorati con fascia paracolpi in polipropilene e sono disponibili i cerchi in lega "Millerighe" come nelle Alfa più grandi. All'interno ha panno con fasce centrali tono su tono a quadretti, fianchetti maggiorati, plancia rivestita, pomello cambio in finto legno, volante con razze sdoppiate e mozzo rivisto.







TI II SERIE: ARRIVANO I MOTORI DELLA SPRINT (1977-1980)

Nel 1977 esordisce sulla "ti" il motore di 1286 cm³ in grado di erogare 76 CV: l'estetica ricalca quella della 1.2 "ti" ma i cerchi hanno canale da 5,5". Dura poco: a maggio 1978, due anni prima della berlina, è la volta del motore di 1351 cm³ derivato dalla coupé Alfasud Sprint che, con un carburatore doppio corpo verticale invertito Weber 32 DIR 81/250, eroga 79 CV a 6000 giri/min. Accanto al rinnovato 1.3 ecco anche il 1490 cm³: carburatore doppio corpo invertito Weber 32 DIR 71/250, 84 CV a 5800 giri/min. L'occasione è buona per presentare anche alcune novità estetiche, che daranno vita alla II serie della gamma "ti": spoiler posteriore sempre in gomma nera, inglobante il Biscione, "sollevato" e poggiante su tre supporti; parafanghi e brancardi arricchiti da una fascia satinata nera; paraurti maggiorati (tipo berlina Super); gocciolatoi neri; nuovo terminale di scarico; fascia adesiva recante la dicitura del modello sul terzo montante; interni con strumenti a fondo blu e plancia della 4 porte Super.



CON L'ULTIMA SERIE ARRIVA FINALMENTE IL PORTELLONE (1981-1983)

Il progetto originario non lo prevede (a inizio anni '70, effettivamente, sono poche le vetture a proporlo, poiché è ritenuto adatto solo a mezzi promiscui e commerciali) ma il portellone, sull'Alfasud, sarà accolto calorosamente dalla clientela: dal giugno 1981 in poi, molte Alfasud berlina lo avranno. È una soluzione semplice: la codina che prima funzionava da cofano viene chiusa per rinforzare la scocca, ora si apre solo la battuta sopra i proiettori, che prosegue sulla piega del terzo montante includendo il lunotto; il tergicristallo è ottenibile come accessorio. Il portellone esordisce inizialmente sulle versioni a 2 porte (ora denominate "3p") e "ti" e poi sulle 4 (5p), e sarà disponibile con i motori 1.2 5 marce, 1.3 e 1.5 (solo 3p).





BY VALENTINO, LA PRIMA HAUTE COUTURE (1980)

A fine anni '80 e per tutti gli anni '90 le collaborazioni delle case automobilistiche con stilisti e famosi marchi d'abbigliamento, sarebbero state tantissime. La prima, in Italia, è quella dell'Alfa Romeo con Valentino, che firma una bella Alfasud 1.2 5 marce nel 1980. Fortemente caratterizzata, presenta, sulla carrozzeria rame scuro metallizzato, stripes nere e oro, tetto nero, scritte e grafiche dedicate. I cerchi sono bronzati. All'interno volante in finto legno, moquette marrone e selleria in velluto rigato antracite. All'estero sarà venduta anche con i motori 1.3 e 1.5.

QUADRIFOGLIO ORO, LA PICCOLA AMMIRAGLIA (1982)

Ad Arese, la sigla Quadrifoglio Oro ha sempre significato allestimenti più lussuosi. La denominazione arriva anche a Pomigliano nel 1982 per identificare la più ricca delle Alfasud, sulla base della SC: motore 1.5 doppio carburatore da 95 CV della "ti", tinte metallizzate di serie (grigio Nisida, verde Acqua e il meraviglioso rame chiaro della presentazione), mascherina satinata, cerchi nero opaco, frecce bianche, lavatergifari di serie, inserti grigi ai paraurti, interni in panno garzato beige (tipo Alfetta), alzacristalli elettrici di serie e volante con rivestimento in finto legno.



TI III SERIE: IL PORTELLONE RACCOGLIE IL QUADRIFOGLIO (1980-1984)

Fine 1979. Viene presentata la "ti" III serie, che, ora, assomiglia molto alla berlina, anche perché è disponibile il portellone, che la trasforma nella versione 3 porte: paraurti, specchietto, cerchi e interni sono quelli delle 4-5 porte S e SC; calandra e scudetto sono riviste, tutte nere, spoiler anteriore e posteriore nuovo, più sottile ma pronunciato, su 4 supporti. La grande novità è l'alimentazione a due carburatori doppio corpo verticali invertiti Weber 32 DIR 61/100, sia per la 1.5, che sviluppa 95 CV a 5800 giri/min, sia per la 1.3 (86 CV a 5800 giri/min). Entrambe godranno dell'accensione elettronica dal giugno del 1981. Gran finale a ottobre 1982 con la presentazione della "ti" 1.5 Quadrifoglio Verde: nuovo albero a camme, condotti lucidati, diversa taratura dei carburatori (che ora possono essere anche i Dellorto DRLA 36D) e potenza di 105 CV a 6000 giri/min. Esteticamente abbiamo un'ampia fascia in plastica alla base della carrozzeria con filetto adesivo rosso, scudetto bordato di rosso, cerchi da 14" con gomme Pirelli P6 185/60 (a richiesta i bellissimi Speedline in abbinamento alle gomme speciali Michelin TRX 190/55 HR 340). Interni in moquette rossa, nuovo pomello cambio e sedili con fascia centrale in tessuto a scacchi rossi e neri. In Malesia e in Sudafrica viene offerta in versione 5 porte (Export GTA).



COLORI DISPONIBILI

I SERIE 4 PORTE 1972-1973: bianco Capodimonte, blu Posillipo, bruno Cilento, grigio Somma (solo Italia), giallo Pompei, giallo Pozzuoli (solo export), rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese.

I SERIE 4 PORTE 1973-1974: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida, beige Ponza, grigio Vesuvio, rosso Alfasud, verde Ischia, verde Sorrento, verde Faito (metallizzato), beige Cuma (met), grigio Nisida (met), blu Averno (met).

I SERIE TI 1973-1975: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida, grigio Somma, giallo Pompei, rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese, verde Faito (metallizzato), beige Cuma (met), grigio Nisida (met).

I SERIE 4 PORTE 1974-1975: *stessi colori del 1973-1974 più:* grigio antracite, grigio Somma, giallo taxi, giallo Pompei, corallo Torre del Greco, verde Matese.

I SERIE N-L-GIARDINETTA-TI 1975-1977: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida (no Giardinetta), bruno Cilento (solo Giardinetta) grigio Somma (solo Italia), giallo Pompei, giallo Pozzuoli (no "ti"), rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese, grigio Nisida met. (solo L e "ti"), verde Faito met. (solo L e "ti"), beige Cuma met. (solo L e ti).

II SERIE 4 PORTE "BASE"-SUPER-TI 1977-1980: *stessi colori del 1975-1977 più:* bruno Cilento, verde Pino, nero (solo Super e "t"), grigio indaco (solo "ti"), verde Faito met. (solo "ti" e solo export). *Tutti i colori metallizzati sono solo per Super e a richiesta. Gamma colori Giardinetta identica a "base".*

III SERIE 1980-1982 (TUTTE LE VERSIONI): bianco Capodimonte, avorio, blu Posillipo, marrone testa di moro. A richiesta: rosso Alfa, nero, grigio Nisida (met.), verde acqua (met.).

III SERIE "BASE"-S-SC-TI 1982-1983: *stessi colori del 1980-1982 tranne:* nero e rosso Alfa solo per SC. *Tra i metallizzati si aggiunge rame chiaro. Tutti i metallizzati sono a richiesta per la SC e di serie per QO.*

III SERIE TI QUADRIFOGLIO VERDE 1983-1984: rosso Alfa, nero, grigio Nisida (met.).

ESEMPLARI PRODOTTI

I SERIE 4 PORTE (1972-1975): 179.444 - **I SERIE 4 PORTE "N" E L** (1975-1976): 198.898 - **II SERIE SUPER** (1977-1980): 116.179 - **GIARDINETTA** (1975-1980): 5899 - **III SERIE 4 PORTE** (1980-1983): 158.088 - **III SERIE 3 PORTE** (1980-1983): 19.128 - **III SERIE 5 PORTE** (1980-1983): 43.450. **I SERIE TI 1.2** (1973-1977): 88.727 - **I SERIE TI 1.3** (1977-1978): 15.068 - **II SERIE TI** (1978-1980): 38.313 - **III SERIE TI** (1980-1984): 43.630.
Totale: 906.825



Nascere e crescere nella Detroit degli anni '20 e '30, a più di un ragazzo ha fatto venire voglia di diventare qualcuno nel mondo dell'auto, bastava essere dei prodigi. Fra questi c'è sicuramente una delle figure più controverse, discusse e per questo affascinanti della storia motoristica americana, soprattutto quella torbida, dalla quale far venire fuori una "spy story": John Zacary DeLorean. Il suo cognome vi avrà già fatto venire in mente un'auto sola, la DMC-12, costruita per appena due anni, tanto geniale quanto sfortunata e afflitta da colpe che non si sarebbe meritata, scampata all'oblio dei progetti da dimenticare solo perché il grande Robert Zemeckis, nel 1985, ne prenderà una, la riempirà di tubi, cavi e plutonio per alimentare il "flusso canalizzatore" e ci metterà dentro Michael J. Fox e Christopher Lloyd per andare a spasso tra le ere, protagonisti di quella che sarebbe diventata la trilogia cult "Ritorno al Futuro".

UN UOMO TORMENTATO

Raccontare la storia di questa vettura vuol necessariamente dire partire dalla vicenda del suo creatore. John DeLorean nasce nella città delle Big Three il giorno dell'Epifania del 1925. I genitori sono emigrati europei, suo padre romeno, operaio semplice alla Ford, sua madre austroungarica. Si appassiona fin da piccolo alla meccanica e alle auto e, volenteroso e determinato nonostante le botte del padre alcolizzato e i frequenti viaggi dalla zia a Los Angeles, per scappare dalle violenze, riesce negli studi: prima all'Istituto Tecnico Cass di Detroit, dove tiene anche una rubrica satirica sul giornalino della scuola, e poi al College, che non finirà mai a causa della guerra e infine si trasferirà direttamente al Chrysler Institute of Engineering, spronato dallo zio che vi lavora. Qui si fa

CON LO SGUARDO DRITTO E APERTO NEL FUTURO

JOHN DELOREAN LA PROGETTÒ E LA COSTRUÌ PER ESSERE LA MIGLIORE AUTO DI SEMPRE. IL SOGNO PERÒ, SI SAREBBE PRESTO RIVELATO UN INCUBO: DEBITI, RIVALITÀ, INVIDIE E UN CARATTERE IRRUENTE AVREBBERO MANDATO TUTTO IN FUMO. LA DMC-12 IN REALTÀ ERA VERAMENTE UN'AUTO INNOVATIVA E PROIETTATA NEL FUTURO... IL REGISTA ROBERT ZEMECKIS LO HA CAPITO PRIMA DI TUTTI È L'HA RESA UNA STELLA DI HOLLYWOOD.

di Luca Marconetti

La DMC-12 del nostro servizio appartiene a una giovane appassionata ticinese, Georgia Guggiari. È il suo regalo di laurea: appassionatissima della trilogia "Ritorno al Futuro", la DeLorean per lei è più di una passione, è una vera e propria fede. Ci gira l'Europa per eventi e manifestazioni e, ogni volta che arriva in una piazza o fra due ali di folla, tutti vanno in visibilio. A lei ha dedicato anche una pagina instagram: swiss_delorean.

valere per le sue capacità e qualche pezzo grosso lo porta con sé in Packard. Progetta l'innovativa trasmissione Ultramatic, la prima con scatola in alluminio; poi sente acque agitate e va in GM, per lavorare alla Pontiac. È qui che i giornali e gli esperti del settore si accorgono di lui: diventato Chief Designer si inventa una delle auto più iconiche della produzione americana, la GTO, l'auto che avrebbe inaugurato il fortunatissimo filone delle "Muscle Car". È amico del capo della Pontiac, Elliott "Pete" Estes, è giovane, bello e carismatico, lo vedono nei locali con Raquel Welch e Ursula Andress, veste Armani e ha la parlantina dei grandi oratori.

Ma succede qualcosa. Dopo essere diventato General Manager prima di Pontiac, poi di Chrysler che, sotto la sua guida, quadruplicherà i profitti, e capo della North American Cars & Trucks Division, se ne va. Perché? Al 14° piano della sede della GM, dove ci sono le stanze dei bottoni, lo temono per i suoi modi irascibili, le sparate contro i sottoposti trattati come degli inetti, per la sua superbia e la convinzione che solo lui sa quale sia il bene dell'azienda. Non sappiamo quanto ci sia di vero in tutto ciò, sicuramente DeLorean sarà presto decisamente inviso agli amministratori del colosso, che fanno di tutto per osteggiarlo; lui, che tutti avrebbero pensato essere il prossimo presidente GM, mangia la foglia e gira i tacchi. Al suo fianco ora c'è anche una donna che lo ama e lo supporta nelle sue scelte, la bellissima modella italoamericana Cristina Ferrare, che ha 25 anni meno di lui. È il 1975, DeLorean decide che quello è il momento per iniziare a gettare le basi della realizzazione del suo sogno, creare l'auto migliore al mondo.

›



1976: John DeLorean con la moglie Cristina Ferrare e il prototipo della sua vettura, disegnata da Giugiaro con la carrozzeria lasciata grezza, in pannelli di acciaio inox AISI 304 incollati su una struttura in vetroresina.

DeLorean con la vettura definitiva. Rispetto al prototipo ci sono alcuni elementi di modernità come i brancardi, la calandra anteriore e le feritoie prese d'aria sui montanti verniciati in nero. I cerchi sono Campagnolo.





Gli opulenti interni totalmente rivestiti in pelle potevano essere grigi o neri. L'esemplare fotografato è del 1982: si riconosce, fra le altre cose, per le fettucce di pelle utili, a chi è più basso di 183 cm, per chiudere la porta. Originariamente queste erano optional e si agganciavano alla maniglia ricavata nel pannello; dal novembre 1981 diventano fisse con apposita sede.

La strumentazione completa, inserita nel profondo cruscotto "a cassettone". Anche negli interni si nota l'influenza di Colin Chapman.





LA DELOREAN MOTOR COMPANY

Per farlo fonda la DMC, DeLorean Motor Company, che parte subito in quarta: realizza un primo stabilimento a Irvine, in California, trova 60 finanziatori (tra gli altri, lo showman Sammy Davis Jr, il magnate delle corse Roger Penske, il conduttore del popolare programma della NBC The Tonight Show, Johnny Carson) disposti ad assecondare il suo progetto, porta con sé dalla Pontiac progettisti del calibro di William T. Collins, uno dei padri della GTO, e per disegnare la linea vola a Torino, per ingaggiare Giorgetto Giugiaro.

L'obiettivo è quello di proporre una vettura dalle dimensioni ridotte ma dall'ottima tenuta di strada, dotata di un motore di cilindrata contenuta per consumare meno ma, grazie alla leggerezza della scocca, in grado di rendere l'auto una sportiva potente e veloce, di avere una linea rastremata e futurista ma con un abitacolo da ammiraglia, dotato di tutti i confort. Il tutto a un prezzo abbordabile.

Collins opta per un motore rotativo Wankel da installare in posizione posteriore centrale su uno chassis realizzato seguendo il brevetto ERM (Elastic Reservoir Moulding), tecnologia innovativa ma mai collaudata prima, della quale DeLorean, con un esborso di denaro mai realmente stabilito con certezza, compra i diritti. Sopra l'autotelaio, la carrozzeria dello stilista piemontese risulta compatta e modernissima: riprendendo gli stilemi abbozzati sui prototipi Alfa Romeo Iguana e Italdesign Tapiro, oltre che sulla Lotus Esprit, è fortemente sviluppata in orizzontale, con volumi trapezoidali e rettangolari che si rincorrono in tutta la vettura intersecandosi con tagli netti e scanalature profonde, il tutto abbinato a delle scenografiche portiere ad ali di gabbiano e alla carrozzeria "grezza", ossia caratterizzata da un finitura in acciaio inox AISI 304 (simile a quello delle odierne cucine) non verniciato. È questa la sostanza del prototipo che Collins completa nell'ottobre del 1976. L'auto si chiama DMC-12, l'acronimo della società più il prezzo di vendita del modello, perché non si è mai sentita una sportiva di razza ad appena 12.000 $. L'auto è presentata in tutto il mondo da un raggiante DeLorean come la più rivoluzionaria di sempre e a tutti viene promesso che la vedranno su strada entro il 1979.

I problemi arriveranno invece subito. Il primo interessa il metodo costruttivo ERM, impraticabile per la sua inaffidabilità e l'impossibilità di una costruzione in serie. E qui abbiamo già la prima importante emorragia di denaro e i ritardi nella produzione. A questo, ci si mette la crisi petrolifera del 1978, che porta a scartare l'idea del Wankel e quindi alla ricerca di un propulsore tradizionale (di farlo in casa non se ne parla nemmeno) adeguato all'auto: prima si paventa la possibilità del 4 cilindri 2 litri della Citroën CX, poi del V6 Ford Cologne.

Di fronte a questi importanti tentennamenti, gli investitori iniziano a sfilarsi e i fornitori a non evadere gli ordini per paura che non vengano pagati. C'è quindi bisogno di nuovo capitale. DeLorean lo trova nel governo inglese, che stanzia 100 milioni di sterline se l'azienda verrà installata a Dunmurry, un sobborgo operaio di Belfast, in Irlanda del Nord, una delle zone più depresse d'Europa, dove di posti di lavoro ce n'è bisogno come il pane.



Su strada la DeLorean assume l'assetto "a muso alto" tipico di vetture con la maggior parte del peso al retrotreno.
Per l'epoca, la linea fu giudicata molto moderna e innovativa, quasi futurista.
La DeLorean ha il climatizzatore (nella pagina a fianco) e l'impianto stereo di serie. Nell'esemplare del nostro servizio, che è del 1982, troviamo il secondo tipo di autoradio montato, una ASI, che sostituisce la precedente Graig.
Come si nota dall'immagine, il cambio è manuale ma era disponibile anche un automatico a 3 marce.

La “nostra” DMC-12 ha i cerchi argento lucido con coprimozzo nero e logo bianco, mentre in origine (fino a metà 1981), questi erano di grigio brunito con coprimozzo grigio.



A dare dinamismo e leggerezza al disegno monolitico del frontale, ci pensa questo inserto in materiale plastico grigio scuro che ospita la fanaleria, la calandra e il paraurti (nero), funzionando anche da supporto allo spoiler inferiore.







Così come sulla Lamborghini Countach, (qui sopra) l’inclinazione e la forma del vetro non permettono di adottare un vetro a tutta estensione e quindi si risolve con un piccolo “trapezio” apribile, a comando elettrico.
A destra, sopra, l’ingegnoso quanto raffinato sistema di apertura e aggancio del coperchio vano motore allo sportello superiore. Sotto, bellissimi i proiettori posteriori, sembrano le luci di una navicella spaziale.
A sinistra, gli adesivi all’interno del coperchio vano motore che informano sul circuito dei gas di scarico del veicolo e sulle sue emissioni.







Stesso "layout" si replica nello specchio di coda, dove la grinta è assicurata dalla presa d'aria a persiana e dalla scritta in bassorilievo sul paraurti.



Il motore V6 di 90° PRV di 2,85 litri è montato a sbalzo, dietro l'asse, mentre il cambio è verso l'abitacolo. È interamente in lega leggera, ogni testata ha un solo albero a camme.



Le portiere ad ali di gabbiano interessano anche parte del tetto, per permettere un accesso più comodo. John DeLorean era alto 186 e quindi volle che l'interno del pannello superiore dello sportello, fosse sagomato per non far urtare la testa.

Intanto i problemi di costruzione diventano endemici ed è necessario ripartire dal foglio bianco. Per farlo DeLorean chiama in suo soccorso Colin Chapman, "Mr. Lotus" (si saprà dopo, dietro un pagamento sottotraccia di almeno 10 milioni di dollari), che ha già ingegnerizzato un'auto simile, concettualmente, alla DMC-12, la Esprit. La carrozzeria rivista e corretta rimane simile a quella impostata da Giugiaro, ma ora abbiamo un leggero ed essenziale telaio "a Y" con scocca in vetroresina alla quale sono incollati i pannelli in inox, con sospensioni anteriori a quadrilatero e posteriori multilink.

L'azienda di Belfast viene ultimata in appena 18 mesi e il 1 dicembre 1980, con 2500 addetti, è pronta per cominciare la produzione. La prima DMC-12 di serie esce 3 giorni dopo. Ma è di nuovo solo un miraggio: i fornitori non consegnano.

UN'AUTO NATA MALE

Alla fine, la DeLorean inizia a essere distribuita ai concessionari a metà gennaio 1981. L'auto definitiva è raffinata nella ciclistica (il reparto sospensivo è quello suggerito da Chapman, i freni sono servoassistiti con 4 dischi, da 254 mm all'anteriore e 267 mm al posteriore, la potenza è scaricata a terra da pneumatici radiali Goodyear NCT su cerchi da 14" davanti e da 15" dietro, prodotti dalla Campagnolo con il bellissimo disegno "millerighe") la carrozzeria grezza è piacevole e "spaziale", molto confortevole l'interno, dove tutto è rivestito da pelle grigia o nera, di serie ci sono aria condizionata, autoradio, volante regolabile in altezza e profondità, vetri azzurrati e le portiere ad ali di gabbiano con barre antintrusione trattate criogenicamente dalla Grumman Aerospace.

Il grosso problema invece, sono le prestazioni deludenti: il motore alla fine scelto per muoverla è un 2849 cm^3 V6 a iniezione elettronica Bosch K-Jetronic prodotto dalla joint venture PRV (Peugeot Renault Volvo) per muovere sornione berline (in Italia lo monterà anche la Lancia Thema), non certo per sportive veloci. In più, a causa delle norme antinquinamento USA, non sviluppa nemmeno i già asfittici 155 CV d'origine ma appena 132 che, abbinati a un rapporto di compressione ridotto da 9,5 a 8,8:1, strozzati dal catalizzatore, permettono alla bella DMC-12 uno spunto da 0-100 km/h in 9,5 secondi e una velocità di punta di 175 km/h, il tutto non di certo aiutato da un cambio manuale a 5 rapporti di derivazione Renault 30… roba da utilitaria europea "pompata".

Il PRV inoltre, per essere montato rovesciato dietro ai sedili, deve essere collocato a sbalzo oltre l'asse (come sulle Porsche 911 per intenderci), posizione che stravolge la ripartizione dei pesi, di 35% all'anteriore e 65% al posteriore, dato che, in marcia, genera un sottosterzo pressoché continuo (che, come sappiamo, nelle curve veloci rischia di trasformarsi all'improvviso in violenti sovrasterzi), un rollio costante e un beccheggio piuttosto accentuato in curva. Certo, così è un'auto adatta alle highway americane ma in Europa non la vuole nessuno.

E poi c'è il prezzo: i 12.000 $ iniziali sono più che raddoppiati: ora l'auto costa 25.000 $.

Per cercare di far decollare le vendite, i modelli vengono leggermente modificati durante la produzione: nel 1981 lo sportellino carburante sul cofano anteriore viene rimosso per finirvi all'interno; nel 1982, dal cofano spariscono anche le nervature (delicate da realizzare in fase di stampaggio dell'inox); all'interno, nel 1982 viene introdotto un pedale fisso per far riposare il piede sinistro del guidatore durante la guida.

Saranno appena 8583 (secondo l'Associazione Proprietari di DeLorean DMC-12) le vetture completate dal gennaio 1981 al dicembre 1982, quando l'azienda ha previsto tra i 10 e i 12.000 esemplari l'anno. ›



Che la DMC-12 del nostro servizio faccia parte dell'ultimo lotto di costruzione (da metà '82), lo si evince dal cofano liscio, che a inizio produzione aveva due nervature ai lati e dal tappo carburante all'interno del bagagliaio e non sul cofano. Queste modifiche vennero introdotte perché, "nervare" e realizzare il foro per il tappo carburante su pannelli in inox, provocherebbe crepe e rotture.

LA FINE

Nel frattempo DeLorean ha sempre più bisogno di liquidità e anche il governo inglese è stanco di promesse non mantenute. Tra la fine del 1981 e l'82 si pensa a un piano di ristrutturazione che prevede lo scorporo dell'azienda in 3 piccoli gruppi (DMC Limited in qualità di produttore, DMC of America per la distribuzione negli USA e DMC Research per lo sviluppo) tutti controllati dalla DeLorean Motor Company Holding. Così facendo, si sarebbero ottenuti 27 milioni di $ per portare avanti la produzione ma, la Securities and Exchange Commission degli USA, che indaga su DeLorean da un po', blocca tutto. A questo punto succede l'irreparabile: come si vede in una videocassetta, alcuni agenti dell'FBI sotto copertura, si fingono prima finanziatori illegittimi poi trafficanti di droga e, durante un incontro in un albergo, propongono a DeLorean una partita da 100 kg di cocaina che gli frutterebbe 24 milioni di $. Il 19 ottobre 1982 DeLorean viene arrestato per cospirazione e contrabbando di sostanze stupefacenti. Il 26 ottobre viene dichiarata bancarotta e la fabbrica occupata dal fornitore francese Montupet.

Infrantosi il sogno, DeLorean ha ora da affrontare un processo con nove capi d'accusa, per i quali il giudice richiederà un totale di 72 anni di carcere. A poco varrà l'assoluzione dall'accusa più grave, il traffico di droga, smontata dall'avvocato Howard Weitzman: la scoperta di conti segreti a Panama e fondi neri dove sono finiti molti dei finanziamenti, infangheranno totalmente la reputazione e la credibilità di DeLorean. Come se non bastasse poi, il 16 dicembre 1982 muore Colin Chapman, in circostanze dubbie, e il corpo viene tumulato in tutta fretta senza che nessun amico e collaboratore possa più vederlo. Il processo sul crack DeLorean rivelerà che Chapman avrebbe rischiato 10 anni di galera, se si fosse appurato che i 10 milioni di $ presi per la consulenza sulla DMC, arrivavano da fondi illeciti. Non sarà che il geniale progettista inglese sia stato costretto a scappare e nascondersi dietro una nuova identità?

DeLorean sognerà sempre di tornare a produrre la sua auto dei sogni, fino alla fine, sopraggiunta il 19 marzo 2005 sotto forma di un ictus fulminante. Da tempo si era ritirato a una frugale vita privata nella sua casa del New Jersey. ■

STELLA DI HOLLYWOOD

Mentre tutto ciò si compie, come arriva Zemeckis alla scelta della DeLorean per trasformarla in macchina del tempo? Inizialmente i produttori pensano a un pick-up con un vecchio frigo installato dietro, al cui interno Doc e Marty si calerebbero per raggiungere altre ere. Poi a Zemeckis viene in mente: "Perché una macchina del tempo deve essere brutta? Tanto vale che





sia una supercar!". E l'unica "supercar" all'epoca disponibile a costo zero - la casa all'epoca era liquidata e DeLorean sotto processo, quindi non va pagata alcuna royalties - è la DMC-12 che, tra l'altro, con la sua carrozzeria in inox, ha pure un aspetto spaziale. Alla fine Zemeckis si affezionerà talmente al progetto DeLorean che rifiuterà anche 75.000 $ offerti dalla Ford per usare una Mustang! Con "Ritorno al Futuro", John DeLorean e la DMC-12 hanno riscattato, almeno culturalmente, un'immagine altrimenti ingiustamente compromessa.

www.bergamohistoricgranprix.com

Regione Lombardia Sport

Provincia di Bergamo

Città dei Mille – Comune di Bergamo

ASI – Ente aderente Automotoclub Storico Italiano

Associazione Spazio Autismo

L'Eco di Bergamo – Cuore Bergamasco

MotorStyle TV

Oriocenter



Bergamo Historic Gran Prix

Circuito delle Mura

DOMENICA 29 MAGGIO 2022

"Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo"
Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1933

Alberto Chiesa Impianti

www.gbeonline.com
GBE – Get the Best of Energy

helvetia
La tua Assicurazione svizzera
Agenzia di Bergamo Manuel Selvaggio

Pirelli – Frigeni Gomme – Driver Pneumatici e Assistenza

57 Reshotel Orio

Calber – Motul

Stella Alpina – Acqua minerale e naturale

Comoli Ferrari – Dal 1929 forniture e soluzioni per impianti

Ecoretras

Anticorrosive Protection Lena

[Vitali] your construction partner

BPER: Banca

Lozza Automotive Srl

CarAssistance – Assistenza rapida, prezzo onesto

Carobbio – Officine tecnologia lamiere – Bergamo Tel. 035-237722 www.carobbio.it

Emmegi contachilometri

MPM – Servizi ambientali per la sicurezza stradale

kefri – stampe antiche – www.kefri.com

OldCar 24 – www.oldcar24.com

Bernalbo Ristorante

www.evoluzione-stampa.com – Evoluzione stampa

Planet W – eleganza

Giallo Corsa

Zanetti

Luzzago

LA PRIMA “TUTTA PEUGEOT”

NEL 1904 LA CASA FRANCESE SOSPENDE L’IMPIEGO DEI MOTORI DEL COMMERCIO E EQUIPAGGIA LE SUE MOTO SOLO CON I MOTORI COSTRUITI IN PROPRIO: TRE MONOCILIDRICI CON CUBATURE DIVERSE. LO SPLENDIDO ESEMPLARE CHE VEDETE IN QUESTE PAGINE È UNA TYPE D: DENOMINATA ANCHE 2 ½ HP, É 300 DI CILINDRATA.

di Paolo Conti



La Peugeot 2 ½ HP tipo D del 1904 della collezione Valdo Valli è un esemplare “conservata” (in passato ha avuto solo piccoli interventi di natura funzionale). La sua produzione è stata molto limitata, tanto che già alcuni mesi dopo la presentazione ufficiale al Salone di Parigi deve lasciare spazio ad una nuova “Type D”, la 2 ¾ HP. Tra le due versioni la principale differenza riguarda la cilindrata, che passa da 300,2 cm^3 a 323,2 cm^3 (corsa di 84 mm invece che 78).
Nella pagina di destra, il motore monocilindrico marcato PF, “Peugeot Frères”, visto dal lato accensione. L’alettatura del gruppo testa-cilindro, in blocco, è concentrata nella parte alta e nella zona della valvola di scarico. Nella colonna al centro in alto la piastra di copertura del ruttore d’accensione, il carburatore Frera montato in sostituzione del coevo Longuemare impiegato in origine, la marmitta con chiusino e la puleggia di trasmissione. La lubrificazione (a destra) è a perdita con pompa manuale di mandata alloggiata all’altezza del serbatoio dell’olio. A partire dal 1904, su tutte le Peugeot, sarà nella parte anteriore del corpo che racchiude anche il serbatoio carburante e il vano per batteria e bobina.

Al Salone di Parigi nell'inverno del 1904 si registra quella che potremmo definire una svolta epocale per la Peugeot: i tre modelli presentati, il tipo "D" identificato anche con la sigla 2 ½ HP, il tipo "E" proposto in catalogo come 2 ¾ HP e il tipo H, che sul catalogo è indicato come 3 ½ HP, hanno tutti il motore costruito dalla Casa francese, che mette così fine all'utilizzo dei motori del commercio, com'era avvenuto fin dalle origini.
Per meglio comprendere il significato di questa affermazione, anche nell'ambito della storia della stessa Peugeot, è però indispensabile un salto indietro nella storia dell'Azienda transalpina. È vero che siamo solo nel 1904, quindi ancora agli albori della motorizzazione, e tanto il termine motocicletta per identificare un veicolo motorizzato a due ruote, quanto la stessa posizione del motore nel telaio, sono state definite soltanto da un paio d'anni, ma uno sguardo a quanto è avvenuto in Casa Peugeot prima del 1904 è indispensabile, anche per fare chiarezza sulla produzione motociclistica e su quella automobilistica con lo stesso nome e marchio.

LE ORIGINI

Tutto inizia a Vandoncourt in Borgogna, terra d'origine della famiglia Peugeot, che nel XV secolo inizia a manifestare interesse per altri settori che non fossero quelli legati all'agricoltura con la realizzazione di diversi mulini. Ma è dalla seconda metà del Settecento che Jean Pierre Peugeot fonda quella che possiamo chiamare la branca industriale della famiglia. Un processo che nel 1810 viene ulteriormente ampliato dai suoi due figli maggiori, Jean Pierre II e Jean Frédéric. Sono loro che fondano la Peugeot-Frères, che in società con Jacques Maillard-Salins riconverte il mulino in funzione a Hérimoncourt in una fonderia d'acciaio. È da questo momento che la lavorazione dell'acciaio diventa il ramo prevalente dell'attività Peugeot. Tra alti e bassi, fine dell'era napoleonica e relativa fornitura militare e successiva diversificazione della produzione industriale, la Peugeot Frères si espande con nuovi stabilimenti e una sempre maggior indipendenza economica verso i soci che progressivamente si susseguono.
Con il passare degli anni a prendere in mano le redini dell'Azienda sono Jules ed Emile, i due figli di Jean Pierre II. I due fratelli continuano il processo di consolidamento industriale, ma a partire dal 1865 lasciano progressivamente il loro ruolo nei vertici aziendali ai rispettivi figli, Eugène e Armand. Eugène, classe 1844, si può dire che sia nato e cresciuto in fabbrica, mentre Armand, nato nel 1849, è ingegnere. Con la direzione dei due cugini l'Azienda continua ad espandersi, anche grazie alla costante diversificazione produttiva, che consente alla Peugeot Frères di assecondare le più disparate richieste di utensili o manufatti metallici, spaziando dalle lame per le seghe circolari ai macinini da caffè, dagli utensili manuali alle stecche per i corsetti o gli ingranaggi per l'orologeria.
Nel 1882 inizia la produzione di biciclette con la "Grand Bi", un biciclo con la grande ruota anteriore, affiancata da alcuni tricicli. Poi, tra il 1885 e 1886, la rapida evoluzione delle biciclette si concretizza con la costruzione dei modelli con le due ruote dello stesso diametro e la trasmissione a catena. Le biciclette vengono costruite nello stabilimento di Beaulieu e incontrano il favore del mercato: nel 1897 ne vengono prodotte 16.000, cifra che sale a 20.000 nel 1900.

SEPARATI IN CASA

La Peugeot Frères, che dispone di tre stabilimenti, uno a Valentigney, dove lavorano 700 maestranze, uno a Beaulieu, con 300 dipendenti e uno a Terre Blanche con 900 occupati, è già una grande realtà industriale, ma il successo imprenditoriale dei due cugini non basta per attenuare i dissapori che si manifestano in occasione dell'Esposizione Universale di Parigi del 1889.
Armand, da valido ingegnere, resta affascinato dall'automobile, o meglio ancora dalle opportunità all'evoluzione della locomozione che si aprono grazie ai motori. ›









La "Type D" 2 ½ HP nel 1904 è il modello di minor cilindrata della gamma Peugeot.

All'Esposizione Universale, nello stand alla "Galerie des Machines" dedicata al progresso tecnologico, espone 4 tricicli equipaggiati con il motore a vapore realizzato da Leon Serpollet.
Il veicolo con motore Serpollet diventa la Peugeot Type 1 e rappresenta anche il primo tentativo di Armand Peugeot di avventurarsi nel settore automobilistico, con grande disappunto del cugino Eugène, che, per il momento, giudica il motore alla stregua di un oggetto destinato a ingannare la clientela a causa della sua complessità e fragilità. I dissidi "familiari", però, non portano Armand a desistere dai suoi propositi di dedicarsi completamente al settore automobilistico. Il rapporto con Serpollet, e con il motore a vapore, è di breve durata e si esaurisce con la vendita dei quattro esemplari esposti all'Esposizione Universale. Anche perché già dall'anno precedente a Valentigney aveva conosciuto Daimler e Levassor, con quest'ultimo che assieme a Panhard, diventa il costruttore su licenza dei motori a scoppio realizzati dal tecnico tedesco. Quando Armand Peugeot vede il bicilindrico a V progettato da Daimler capisce che il futuro è rappresentato dal motore a scoppio e abbandona quello a vapore, nonostante Serpollet abbia impresso al suo motore notevoli miglioramenti. Così, quando Daimler invia a Panhard e Levassor il prototipo della sua vettura "Strahlradwagen", e loro siglano l'accordo per la costruzione su licenza del motore, Peugeot diventa il partner ideale per montarli sui telai dei suoi quadricicli. Da questo rapporto nel maggio del 1890 scaturisce il primo esemplare della Peugeot Type 2, che dovrebbe essere stata costruita in 5 esemplari, di cui 4 commercializzati. È poi la volta della Type 3, il quadriciclo che convince Armand Peugeot d'aver fatto la scelta tecnica giusta.

OGNUNO PER SÉ

La conferma viene dalla Type 3, che segue la grande corsa ciclistica Parigi-Brest-Parigi, senza accusare alcun problema e rientra a Valentigney con all'attivo 2100 km percorsi in 139 ore senza inconvenienti. È comunque curioso sottolineare che il vincitore della corsa ciclistica Charles Terront, in sella ad una bicicletta inglese Humber, si aggiudica il successo alla media di 16,8 km/h, mentre il quadriciclo Peugeot copre lo stesso percorso alla media di 14,7 km/h. Davanti a questi rilevamenti, che al momento, e con un campione sulla bicicletta, ancora legittimano la superiorità di quest'ultima rispetto al motore a scoppio applicato ad un quadriciclo, per Armand è comunque un grande successo, che non basta per incrinare il rapporto con il cugino Eugène. Così tra la fine del 1891 e l'inizio del 1892 la società cambia nome da Peugeot Frères a Les Fils de Peugeot Frères, dove Eugène è il maggior azionista.
Nel 1892 la produzione automobilistica resta esigua, con la vendita di sole 18 vetture. Ma la progressione è rapida. Diventano 35 l'anno successivo e 40 nel 1894. Armand vorrebbe ampliare la produzione automobilistica e per farlo gli serve un'officina nuova, più spaziosa e con macchine utensili adeguate allo scopo, ma Eugène è contrario e alla fine del 1895 i due cugini arrivano alla separazione. Armand il 2 aprile 1896 costituisce la Société des Automobiles Peugeot, mentre il cugino mantiene la denominazione di Les Fils de Peugeot-Frères. Tra le due aziende viene siglato un patto di non ingerenza nei reciproci settori. L'accordo vieta all'Azienda di Eugène Peugeot di costruire le automobili, ma non di applicare un motore alle biciclette, ai tricicli e ai quadricicli. Così nel 1898, nello spazio che si è liberato nell'officina di Beaulieu, dove prima venivano costruite le automobili, con Armand che ha aperto un nuovo stabilimento a Audincourt, la Les Fils de Peugeot-Frères, che in seguito, occupandoci della sua produzione, per semplicità chiameremo soltanto Peugeot, realizza la sua prima motocicletta.

L'INGRESSO SUL MERCATO

Lasciamo le vicende societarie, ricordando solo che ci saranno una riunificazione e una successiva divisione, per dedicarci all'ingresso sul mercato motociclistico. Nel mese di dicembre del 1898 al salone del "Ciclo e dell'Automobile" di Parigi, accanto ai vari tipi di biciclette la Peugeot ne presenta una su cui è installato un motore de Dion-Bouton. È montato sul mozzo posteriore, sul lato sinistro della ruota, a cui dovrebbe trasmettere il moto attraverso una coppia conica. Il



A sinistra, la forcella rigida di tipo ciclistico con tubo anteriore di rinforzo su ciascun gambo, soluzione sino all'anno precedente è riservata alle moto da competizione. A richiesta, con un sovrapprezzo di 70 Franchi, può essere equipaggiata della forcella elastica di tipo Truffault prodotta dalla stessa Peugeot. Niente freno davanti
A destra, anche il retrotreno è rigido. Il portapacchi è "sdoppiato" con una parte fissa sul telaio e un'altra che, sganciata, diventa un cavalletto. La catena, ancora del tipo a passo intervallato, è quella azionata dalla pedaliera, ma, come si evince dal catalogo Peugeot, per 100 Franchi era disponibile anche per la trasmissione tra motore e ruota. Le ruote sono 26x2 ½.



condizionale è d'obbligo, visto che questa resta allo stadio di prototipo, senza alcun seguito produttivo.
Che anche Eugène Peugeot sia attratto dagli sbocchi che può offrire il motore, diventa evidente sfogliando il catalogo della produzione 1898, pubblicato prima del salone, dove figura anche un triciclo, anche questo equipaggiato con il motore de Dion-Bouton. Per un paio d'anni la gamma motorizzata Peugeot si limita ai tricicli e ai quadricicli, inizialmente solo con il motore de Dion-Bouton e poi anche con quello costruito in casa, entrambi a trasmissione diretta o con due rapporti di velocità e con vari livelli di potenza in funzione della cilindrata.

FRANCO-SVIZZERO

Al salone di Parigi del dicembre 1901 la Peugeot ritorna alle moto, questa volta in maniera definitiva, con la Motobicyclette 1 ½ HP. Il motore è lo svizzero ZL, iniziali dei cognomi di Ernest Zürcher e Hermann Lüthi, che nel 1901 hanno fondato la loro azienda a Saint-Aubin nei pressi di Neuchatel in Svizzera. È un quattro tempi di 198 cm^3 di cilindrata e la distribuzione è automatica. È fissato sul tubo anteriore del telaio, davanti alla pedaliera. L'accensione è a batteria, alloggiata in un vano del serbatoio, e la bobina sul tubo sotto la sella. I comandi sono tutti sul serbatoio. La lubrificazione è a perdita. Non c'è alcuna pompa, con l'olio che dal serbatoio arriva al motore per gravità. La sola possibilità di regolazione del flusso avviene attraverso un rubinetto. La trasmissione è diretta a cinghia. C'è un solo freno a pattino sulla ruota anteriore comandato mediante leva sul manubrio. La Motobicyclette pesa 35 chili e la velocità oscilla dai 25 ai 40 km/h. Il prezzo è di 775 franchi francesi, ovvero la metà di quanto costa un triciclo contemporaneo.
Le caratteristiche e il prezzo lascerebbero ipotizzare un grande successo, se il mercato non fosse monopolizzato dalla "Motocyclette" dei fratelli Werner, la prima a chiamarsi motocicletta e, soprattutto la prima con il motore posizionato all'interno del telaio all'altezza della pedaliera, dopo l'esperienza precedente in cui il motore è alloggiato sopra la ruota anteriore davanti al cannotto. A dirlo oggi, questa sembra l'affermazione più ovvia e naturale, ma alla fine del 1901 è l'"uovo di Colombo" che determina il successo della moto dei due fratelli d'origine russa e, soprattutto mette tutti d'accordo sulla posizione più funzionale del motore nel telaio. I fratelli Werner non sono i primi in assoluto a impiegare la soluzione del motore al centro all'altezza della pedaliera, ma sono i primi a brevettarla, al pari del nome "Motocyclette".

DOPPIA OFFERTA

All'inizio del Novecento la Francia è la capitale mondiale del motociclismo ed è attraversata da un'autentica frenesia tecnica, con centinaia di tecnici-inventori impegnati nella ricerca della soluzione tecnico-funzionale ideale. La Peugeot non sfugge da questa situazione e così nel 1903 adegua la sua produzione ai nuovi standard costruttivi con la nuova 2 HP.
Sono due i modelli disponibili, che differiscono nel motore. Il Type B impiega lo Zedel, marchio commerciale della ZL, che nel 1903 ha aperto una succursale in Francia a Pontarlier non lontano dal confine elvetico per evitare le alte tariffe doganali francesi sulla merce importata dalla Svizzera, e il Type C su cui viene montato quello prodotto dalla stessa Peugeot. I due modelli sono molto simili e lo stesso si può dire per i motori, che si distinguono per la forma più squadrata del carter su quello di produzione interna. Per il resto entrambi hanno la distribuzione semiautomatica, con la valvola di scarico comandata e quella di ammissione automatica. Il carburatore è il Longuemare, uno dei primi in Europa a impiegare il sistema a polverizzazione a livello costante, con doppio comando per regolare la miscela aria-benzina.
Per i due modelli la Peugeot dichiara lo stesso peso di 40 chili e le stesse prestazioni con la velocità che va dai 40 ai 50 km/h. È lo stesso anche il prezzo di 850 franchi francesi.
Nel 1903 la Peugeot fa anche il suo esordio nelle competizioni. Alla Parigi-Madrid, gara che si disputa il 23 maggio e a cui partecipano auto e moto, 5 delle 35 motociclette al via sono prototipi della Peugeot 3 ½ HP. ›



La vista del lato trasmissione evidenzia la grande semplicità del motore, al pari di quella del grosso contenitore racchiuso tra i due tubi superiori del telaio, visto che da questa parte, oltre alla pompa dell'olio, c'è anche il vano in cui sono racchiusi la batteria e la bobina d'accensione. Sul lato destro del serbatoio c'è il manettino (nell'altra pagina) che svolge la duplice funzione di alzavalvola al momento dell'avviamento e diventa poi regolatore dell'anticipo. La gran parte dei comandi è sul lato destro del manubrio, dove ci sono i due manettini per aria e acceleratore e la leva che comanda il solo freno presente, posteriore a pattino, agente sulla gola interna della puleggia di trasmissione. Tra gli optional la trasmissione ad albero e coppia conica. Su entrambi i mozzi (sotto) ci sono oliatori per assicurarne la lubrificazione. Sul cannotto la finezza costruttiva del marchio Peugeot con il leone che, nonostante le ristilizzazioni, ancora caratterizza la produzione della Casa francese.

La corsa viene sospesa dopo la prima tappa a Bordeaux. È una vera e propria carneficina quella che si registra a causa degli incidenti in cui sono coinvolte le auto. Sono 8 le vittime tra spettatori, meccanici e piloti, tra cui anche Marcel Renault, e ci sono anche molti feriti. Tra le moto, invece, si deve registrare solo un infortunio a un pilota della squadra Peugeot, il campione di ciclismo Lesna (vincitore della Bordeaux-Parigi del 1894 con una bicicletta Peugeot), che rimedia una frattura a un ginocchio.

Una vera e propria classifica non viene redatta, ma dopo i primi 552 km del percorso, il migliore tra le auto è Gabriel al volante di una Mors con il tempo di 5 ore 13 minuti e 31 secondi, mentre tra le moto il più veloce è Bucquet sulla Werner con il tempo di 8 ore, 57 minuti e 1 secondo. Le Peugeot meglio piazzate sono quelle di Cissac e Lanfranchi, rispettivamente al quarto e quinto posto.

Il confronto tra la velocità media delle auto, che arrivano a sfiorare la punta massima di 130 km/h, e quella delle moto, aiuta a spiegare anche la diversa gravità tra gli incidenti di una categoria rispetto all'altra. Tra le auto, che vengono suddivise in tre gruppi in relazione al peso, 1.000 - 650 - 400 chili, la potenza massima arriva anche a superare i 100 CV. I motori sono tutti di grossa cilindrata e per rimanere nei limiti di peso imposti vengono alleggeriti tutti gli altri componenti delle vetture, molto spesso a discapito della sicurezza stessa.

VELOCITÀ RECORD

Anche tra le moto la suddivisione in classi è determinata dal peso, stabilito in 30, 40, 50 e oltre 50 chili, ma qualche mese dopo, l'embrione di quella che sarebbe diventata la federazione motociclistica francese, il "Motocycle Club de France", organizza il "Critérium des Motocyclettes" riservato alle "Quart de litre", le quarto di litro ovvero le moto con cilindrata fino a 250. Questa è la prima volta, almeno in Francia ma forse in assoluto, che si disputa una corsa in relazione alla cilindrata. La gara è in programma al Parco dei Principi dal 16 al 20









di settembre e i partecipanti vengono suddivisi in 6 batterie eliminatorie. Nel corso dell'ultima, l'italiano Lanfranchi in sella alla Peugeot copre i 100 km del percorso alla media di 72,15 km/h, che costituisce il record mondiale per questa cilindrata.

La Peugeot, però deve accontentarsi del record e della conquista della coppa Hydra per la moto più veloce, visto che in finale nessuna delle sue moto riesce a concludere tra le prime otto. La gara, quasi a voler smentire tutto quanto è stato fatto nell'ancor breve ma intenso percorso tecnico della motorizzazione, viene vinta da Mignard con una Georgia Knap, moto caratterizzata dal motore posizionato appena più avanti del mozzo posteriore che agisce direttamente su una corona dentata solidale con il mozzo stesso.

La validità della quarto di litro Peugeot, comunque, viene confermata nelle due competizioni in salita che chiudono la stagione francese. A Chateau-Thierry il 4 ottobre e a Gaillon l'8 novembre la Peugeot piazza tre moto ai primi tre posti. Nella prima occasione vince Collomb davanti a Buchet e Momo, con quest'ultimo che s'aggiudica la seconda gara davanti a Lanfranchi e Collomb. Nel frattempo, il 5 novembre a Dourdan in una gara di velocità sul chilometro, Momo con una special su base Peugeot vince superando i 102 km/h.

TUTTO IN CASA

Le affermazioni sportive contribuiscono a far crescere la fama della Peugeot, che figura già tra i maggiori costruttori francesi. Le capacità tecniche si sono via via affinate e la conferma di questa crescita arriva al Salone di Parigi del 1904, dove tutte le Peugeot esposte sono equipaggiate esclusivamente con il motore costruito in proprio, le già citate Type D, Type E e Type H.

I motori sono tutti monocilindrici, ma differiscono per la cilindrata, la potenza e il tipo di distribuzione.

La "D" 2 ½ HP protagonista del nostro servizio ha una cilindrata di 300,2 cm^3, alesaggio e corsa di 70x78 mm. ›

La distribuzione è a valvole contrapposte, con quella d'ammissione automatica e quella di scarico comandata. L'alimentazione è affidata a un carburatore Longuemare (che sull'esemplare fotografato è stato sostituito con un Frera coevo). L'accensione è con bobina ruttore alimentati a batteria e la lubrificazione è a perdita con pompa a mano e serbatoio separato. La trasmissione è a cinghia con pulegge a gola direttamente dall'albero motore alla ruota.

La Type E con potenza di 2 ¾ HP a 2500 giri/min, ha misure di alesaggio e corsa di 74x82 mm con la cilindrata di 352,7 cm³ e si distingue nettamente dagli altri modelli per via della distribuzione a valvole laterali. Con la Type H, che sul catalogo è indicata come 3 ½ HP, ritorniamo alla distribuzione a valvole contrapposte con quella d'ammissione automatica e quella di carico comandata. Le misure di alesaggio e corsa sono di 80x94 mm e la cilindrata è di 472,5 cm³.

Su tutti e tre i modelli viene montato un nuovo serbatoio, con il vano per l'olio in prossimità del cannotto e del tubo anteriore della culla del telaio, così da rendere più agevole e comodo l'azionamento della pompa a mano, che è collocata sul lato destro. Sui modelli dell'anno precedente, invece, la parte del serbatoio riservata al lubrificante è quella in prossimità del tubo reggisella, con la pompa parzialmente coperta dalla sella stessa e quindi scomoda da azionare. Oltre che per benzina e olio, c'è un vano laterale chiuso da uno sportello anche per la batteria e la bobina.

Il telaio sostanzialmente non subisce grandi modifiche. È sempre quello di tipo ciclistico aperto in basso per l'applicazione del motore, con i due tubi superiori paralleli che "contengono" il serbatoio. Anche la forcella resta rigida di tipo ciclistico, ma rispetto a quella della Type C dell'anno precedente dispone di un tubo di rinforzo anteriore su entrambi gli steli, soluzione "ereditata" dalle moto che la Casa schiera nelle corse a partire dal 1903. Le ruote montano pneumatici Lion Peugeot da 26x2 ¼, con un solo freno a pattino che agisce sull'esterno della puleggia posteriore di trasmissione.

SCHEDA TECNICA

PEUGEOT TYPE D 2 ½ HP - 1904

(Tra parentesi i dati riferiti alla Type D 2 ¾ HP - 1904)

MOTORE:	4 tempi monocilindrico verticale con testa e cilindro in blocco. Alesaggio e corsa: 70x78 mm (70x84). Cilindrata 300,2 cm³ (323,3). Potenza nominale 2 ½ HP (2 ¾). Distribuzione a valvole contrapposte con aspirazione in testa automatica e scarico laterale comandata. Alimentazione con carburatore Longuemare. Accensione con bobina-ruttore alimentati da batteria o, in opzione, a magnete a alta tensione Simms-Bosch. Lubrificazione a perdita con serbatoio separato e pompa a mano. Trasmissione diretta a cinghia dal motore alla ruota, in opzione a catena o con albero longitudinale e coppia conica.
TELAIO E SOSPENSIONI:	Telaio rigido in tubi a culla semplice aperta integrata dal motore. Sospensione anteriore assente, in opzione a forcella elastica tipo Truffualt a bracci oscillanti, molla centrale e smorzamento a frizione.
RUOTE E FRENI:	Ruote a raggi con cerchi in acciaio e pneumatici Lion Peugeot da 26x2 ½. Freno solo posteriore a pattino sulla puleggia. Velocità massima 50 Km/h (60). Ruote a raggi con cerchi in acciaio e pneumatici Lion Peugeot da 26x2 ½. Freno solo posteriore a pattino sulla puleggia. Velocità massima 50 Km/h (60).



Ad ASI Moto Show 2019 si è potuta ammirare una delle prime Peugeot con il motore costruito in proprio, la 2 HP del 1903 che vediamo nel paddock di Varano assieme al collezionista francese Denis Fleury. La 2 HP era disponibile anche con il motore Zedel, entrambi di 240 cm³ di cilindrata. Osservando il serbatoio si possono rilevare alcune delle modifiche apportate sulla successiva 2 ½ HP del servizio. La 2 HP ha la pompa dell'olio quasi sotto la sella invece che in prossimità del cannotto e, sempre sul contenitore in cui ci sono i serbatoi del carburante, del lubrificante e il vano per batteria e bobina, ci sono tutti i manettini, con la sola leva del freno sul manubrio. Nel 1903 la 2 HP, che in ordine di marcia pesava 40 chili, era in vendita a 850 Franchi.



FERMENTO TECNICO

La Type D, che abbiamo descritto e che vediamo in queste pagine, ha vita breve, almeno per quanto riguarda il motore. Infatti poco dopo la presentazione, viene sostituita da una seconda versione dove, con l'aumento a 84 mm del valore della corsa, la cilindrata cresce a 323,3 cm^3. L'incremento lo si registra anche nella potenza nominale, che viene indicata in 2 ¾ HP. È lo stesso valore dichiarato per la Type E, solo che in questo caso viene erogata a 2.500 giri/min, mentre sulla nuova Type D i giri/min sono 1.800.

Il costante fermento tecnico del periodo, emerge anche dalle varie opzioni che i clienti possono scegliere per migliorare la loro moto. O forse meglio dire, per provare a migliorarla, visto che la moto e la motorizzazione stessa sono ancora in quella che potremmo chiamare la fase embrionale, e molte soluzioni tecniche sono inedite o quasi e devono ancora trovare l'effettiva conferma alla loro funzionalità.

Il 1904 diventa il primo anno in cui si può avere la forcella elastica invece di quella rigida di tipo ciclistico. Con un supplemento di 70 Franchi si può montare la forcella a ruota spinta tipo Truffault, ma brevettata e costruita da Peugeot. Questa forcella incontra subito i favori della clientela che privilegia l'aspetto turistico della moto, tanto che rimarrà in uso senza grandi modifiche sino al 1915.

Sulla carta il cliente può scegliere anche su altri due sistemi di trasmissione finale. Si può sostituire la cinghia con la catena con un sovrapprezzo di 100 Franchi. Per il periodo potrebbe sembrare una soluzione inusuale e avventata, vista l'allora scarsa affidabilità delle catene, anche se in Francia fin dal 1901 la Bruneau la impiega con successo sui suoi modelli mono e bicilindrici. Con un supplemento di 150 Franchi si può avere la trasmissione finale a albero longitudinale e coppia conica. Inoltre, sia mantenendo l'originale trasmissione a cinghia sia impiegando quella a catena si può sostituire l'accensione a batteria con quella a magnete, con un supplemento rispettivamente di 100 e 125 Franchi.

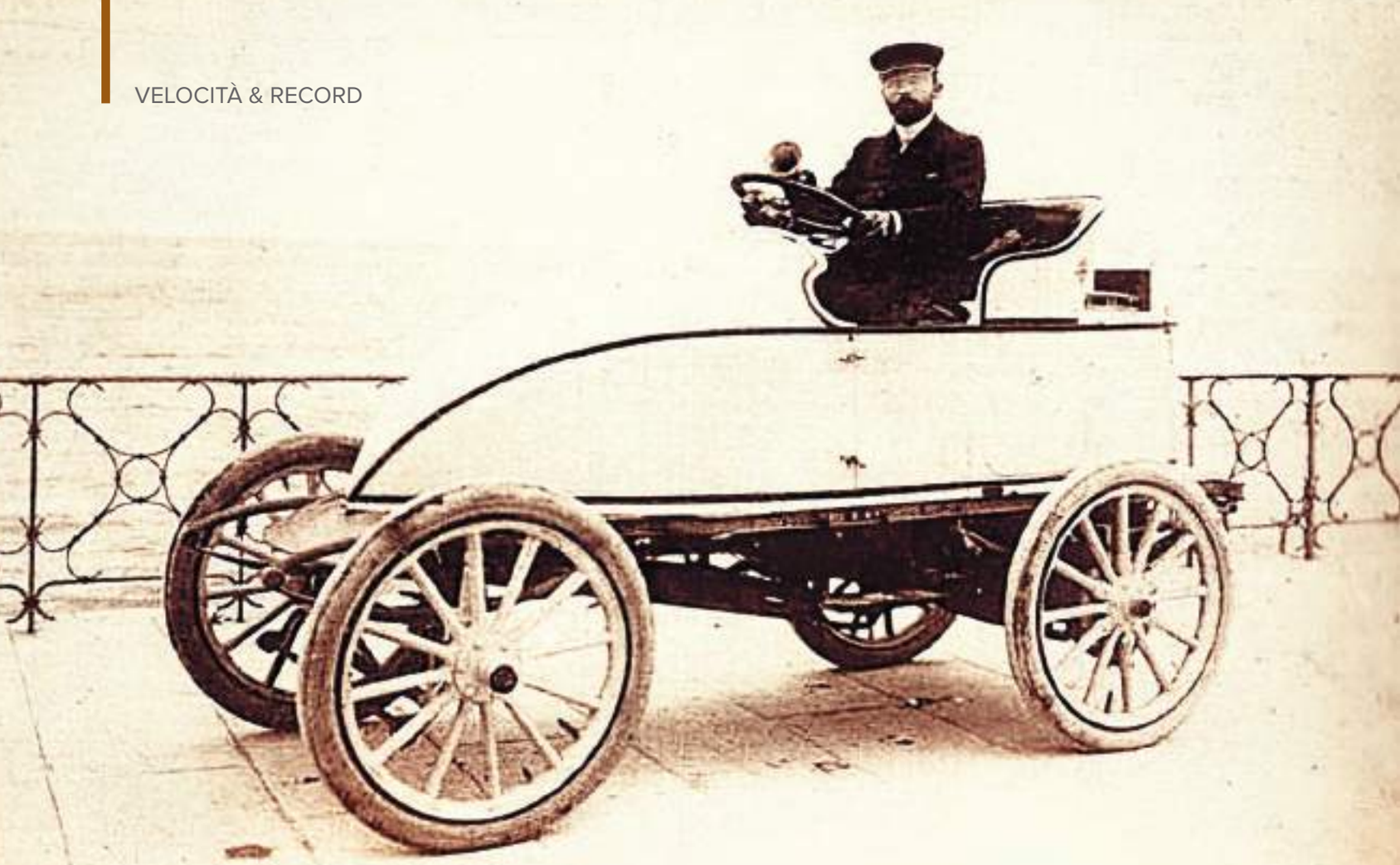
FASE TRANSITORIA

Anche se il 1904 è caratterizzato dall'esclusivo impiego dei motori costruiti dalla stessa Peugeot, rappresenta una fase transitoria tanto nella produzione della Casa francese quanto dell'intero motociclismo. Il susseguirsi delle innovazioni si ripercuotono positivamente sulla produzione. Nel 1905 i modelli che abbiamo appena analizzato vengono rimpiazzati da una nuova serie. La Type D viene sostituita dalla Type Q. Questa lettera viene impiegata su due modelli. Sono entrambi monocilindrici, ma rispetto alla versione precedente differiscono leggermente nella cilindrata, visto che le misure interne passano da 70x84 mm (323,3 cm^3) a 70x86 mm (330,7 cm^3). Inoltre, uno mantiene le valvole contrapposte, con quella di ammissione automatica e quella di scarico comandata, che può essere considerato "l'erede" diretto del Type D da cui ha preso avvio il nostro racconto, mentre l'altro motore ha la distribuzione a valvole laterali. Entrambi i Type Q hanno la potenza nominale di 2 ¾ HP, valore dichiarato anche per la piccola bicilindrica Type L.

Quella che riguarda le Peugeot del 1905 è un'altra storia, caratterizzata proprio dall'inizio della produzione di diversi modelli con il motore bicilindrico, ma che prende il via nel 1904 in seguito alla bruciante sconfitta che la Casa di Valentigney subisce nella prima edizione della Coupe Internationale du Motocycle-Club de France ad opera della Griffon, che piazza tre moto ai primi tre posti, lasciando alla Peugeot il quarto e il quinto posto.

È un risultato di grande importanza sotto l'aspetto promozionale per la Griffon, azienda presente sul mercato solo dal 1902, ma che vanta già un ottimo palmarés agonistico. La Peugeot, però ha già pronta la riscossa. La Coupe si è disputata il 25 settembre, ma solo la settimana successiva, il 2 ottobre a Dourdan, Lanfranchi a bordo della Peugeot Type K da 12 HP, una specialissima bicilindrica di 1489 cm^3 (92x112 mm), che per rientrare nei limiti regolamentari pesa meno di 50 chili, 27 il motore e 23 tutto il resto, stabilisce il record mondiale di velocità sul chilometro lanciato alla media di 123,293 km/h. Che quanto fatto dalla moto di Lanfranchi non sia un evento fortuito lo conferma la seconda miglior prestazione velocistica stabilita da Cissac con una moto simile, che fa registrare la seconda miglior prestazione alla media di 119, 205 km/h. Un'ulteriore conferma arriva sempre da Lanfranchi, che sul chilometro in salita di Gaillon, con un tratto con pendenza del 10 per cento, ottiene la media di 121,621 km/h.

La Type K 12 HP è un vero e proprio prototipo e non verrà mai messa in vendita, ma per motivi pubblicitari figurerà nel catalogo Peugeot del 1905. Ha il compito di aprire il capitolo delle prossime bicilindriche Peugeot iniziando un'altra storia.



Léon Serpollet fotografato a Nizza, sulla Promenade des Anglais, nel giorno dell'evento.

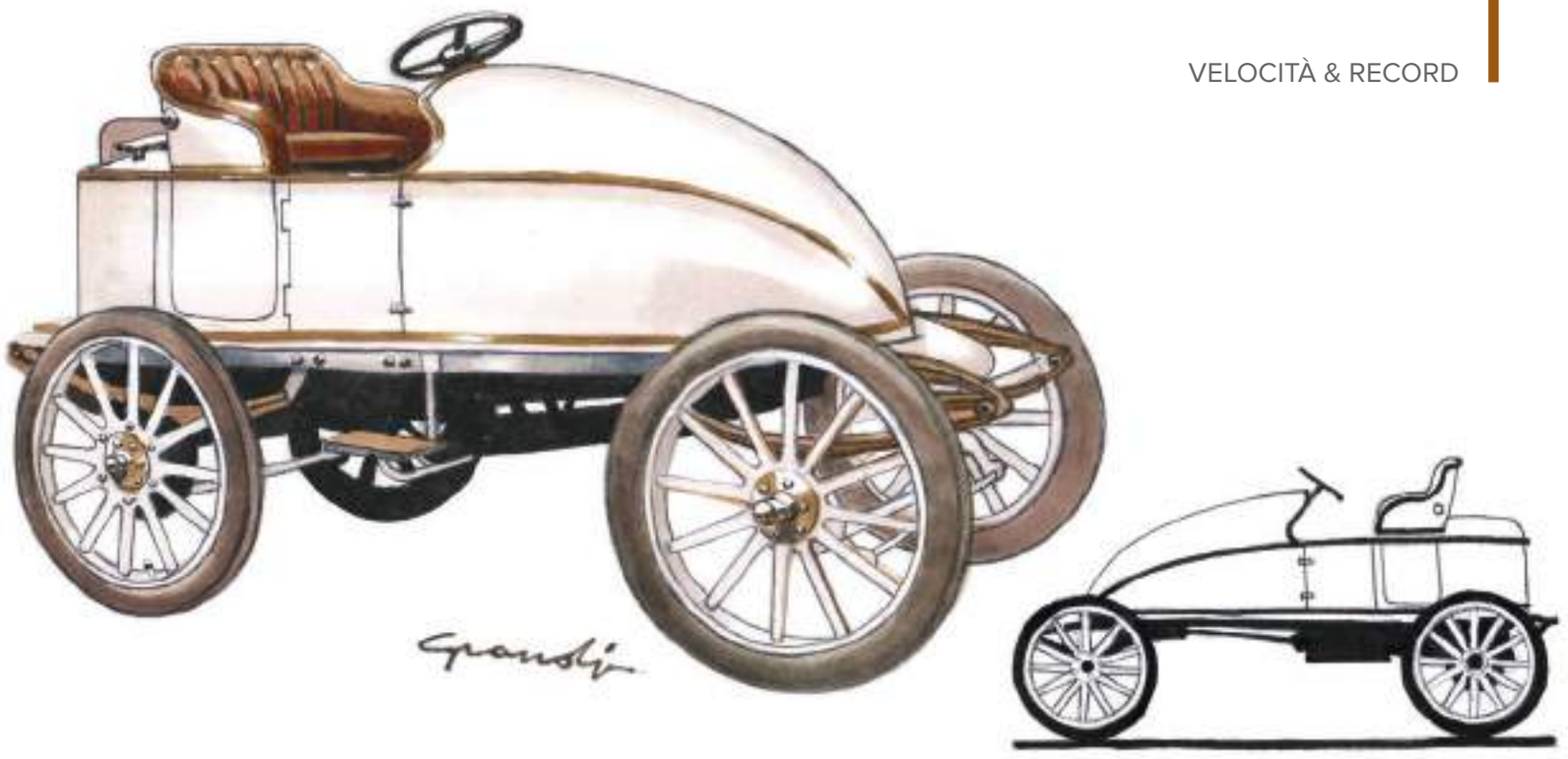
I RECORD ASSOLUTI DI VELOCITÀ
DUELLANO IL MOTORE A VAPORE E A SCOPPIO

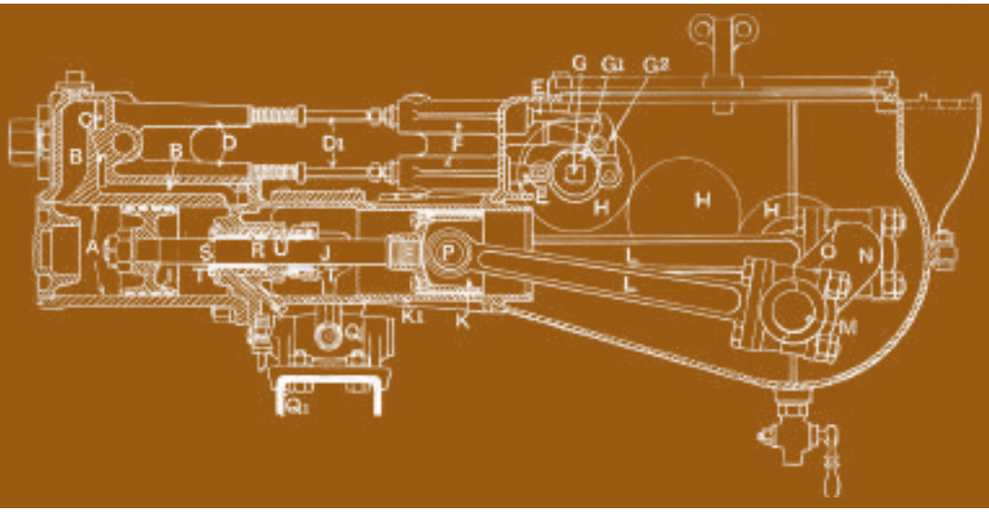
LA SECONDA PUNTATA DELLA STORIA DEI RECORD DI VELOCITÀ, VEDE PROTAGONISTI PERSONAGGI DEL CALIBRO DI LÉON SERPOLLET E I FRATELLI STANLEY, CON LE LORO VETTURE "A CALDAIA"; CON MODELLI A MOTORE TERMICO, VANDERBILT II, CHARLES S. ROLLS - ENTRAMBI SU MORS - E HENRY FORD SULLA SUA ARROW RED EVIL.

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

Il record di Jenatzy, malgrado vari tentativi - fra i quali ricordiamo quello di Wilhelm Werner che nell'aprile del 1901, al volante di una Mercedes 35 HP, stabilì il migliore tempo per vetture con motore a scoppio - rimase inviolato sino al 13 aprile del 1902. Come abbiamo visto nella prima puntata (La Manovella, febbraio), fu l'ACF (Automobile Club di Francia) a organizzare con il supporto della stampa il primo tentativo di record e a ufficializzarne il risultato, provvedendo altresì a emettere un apposito regolamento. Le prime norme imponevano che l'unica prova ammessa, quella sul chilometro lanciato, si svolgesse in un solo senso su un percorso pianeggiante, dopo un chilometro di accelerazione; con draconiana autorità, richiedevano inoltre che la prova dovesse svolgersi esclusivamente sul territorio francese.

Il 20 giugno 1904 l'ACF, dopo avere contestato e di fatto annullato il regolamento della Coppa Gordon Bennet, approfittando del fatto che la corsa, svolgendosi in Francia, cadeva sotto la sua giurisdizione, costituì una nuova associazione, l'AIACR (Associazione Internazionale Automobili Club Riconosciuti), nominalmente aperta a tutti i Club Nazionali che avessero chiesto l'iscrizione. L'arroganza gallica prevalse sui primi soci iscritti e si dovette aspettare il 1924, quando fu costituita la CSI (Commissione Sportiva Internazionale), prima che - sotto l'autoritaria e prolungata gestione (1924-1946) del Presidente, francese d'adozione, barone René de Kniff - si facessero i primi passi verso una democratica gestione dello sport automobilistico. Il prolungarsi di questa situazione fece sì che dal record di Serpollet del 1902 sino a quello di Fred Marriott del 1906, su





Sopra, la Gardner-Serpollet Œuf de Pâques. Qui a sinistra, il motore a vapore della Gardner-Serpollet.

15 record, 7 furono respinti dall'AIACR per i più svariati motivi, sollevando aspre polemiche e reazioni dei Club del Regno Unito, del Belgio, dell'Olanda e degli USA che li riconobbero, invece, nelle loro rispettive nazioni.

Tuttavia, è usuale accogliere come acquisiti i più importanti fra questi risultati, come ad esempio quelli di Henry Ford, di William Vanderbilt, Pierre De Caters e Fred Marriott.

Dopo l'effimero successo delle auto elettriche, i motori a scoppio dei primi anni del '900 potevano già avvicinarsi a 100 CV, con cilindrate enormi ma con masse contenute ed emergevano anche i motori a vapore, capaci di potenze superiori anche se per breve tempo.

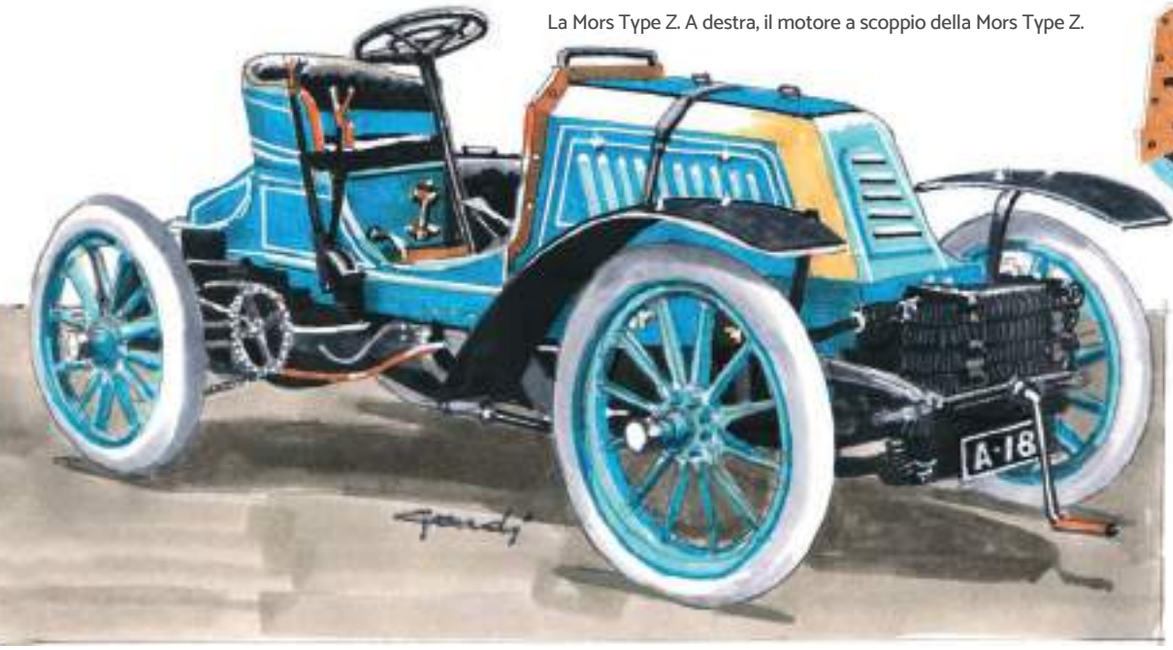
In questo contesto tecnico, il nuovo record di 120,805 km/h fu conseguito, nella data che abbiamo citato all'inizio del testo, da un'auto a vapore, la Gardner-Serpollet *Oeuf de Pâques*, guidata dal suo costruttore, Léon Serpollet, a Nizza, in Francia. Le Gardner-Serpollet vantavano una particolare caldaia a riscaldamento rapido con bruciatore a petrolio e motore orizzontale a semplice effetto, dotato di valvole a fungo e lubrificato in circuito chiuso, quindi con consumi d'olio contenuti.

Ciò permise un motore leggero e potente, con quattro cilindri da soli 1.590 cm^3 di cilindrata (alesaggio e corsa di 75x90 mm) in grado di erogare 102 CV a 1.200 giri/min; la potenza specifica sfiorava l'allora ragguardevole valore di 60 CV/l. L'automobile, dal telaio assolutamente convenzionale, fatta salva la posizione del motore sotto il pavimento, aveva una particolare carrozzeria aerodinamica, dalle forme ingenuamente profilate all'origine del suo nome. Ma, considerata la presenza di caldaia e scorta d'acqua, il peso di 1800 kg vanificava la leggerezza del motore. Il raggiungimento di una pressione del vapore, appena inferiore a quella che avrebbe fatto esplodere la caldaia, fu l'arma segreta dei cultori del vapore; Léon Serpollet annotò nel resoconto della sua impresa che "*... raggiunta la base di misura, aprii al massimo la valvola e qualcosa di simile a una forza spaventosa mi gettò in avanti come il proiettile di un cannone*".

Il record di Serpollet fu probabilmente l'unico ottenuto su un tracciato urbano, come mostra la fotografia della base di misura costruita sulla Promenade des Anglais a Nizza.

Poco dopo, la Mors (casa francese produttrice di cavi elettrici che ampliò le proprie attività nel campo dell'auto) Tipo Z fu la prima auto con motore a scoppio a distinguersi in questo genere di competizioni. Dei piloti della squadra ufficiale Mors, faceva parte anche il già noto Camille Jenatzy, schierato nelle gare di velocità. Il marchio uscì di scena già nel 1919, a causa di non meglio noti problemi finanziari; l'azienda fu acquistata dal suo Direttore Generale André Citroën che, negli stessi stabilimenti, avviò la produzione delle sue automobili. ›

La Mors Type Z. A destra, il motore a scoppio della Mors Type Z.







La Ford Arrow.





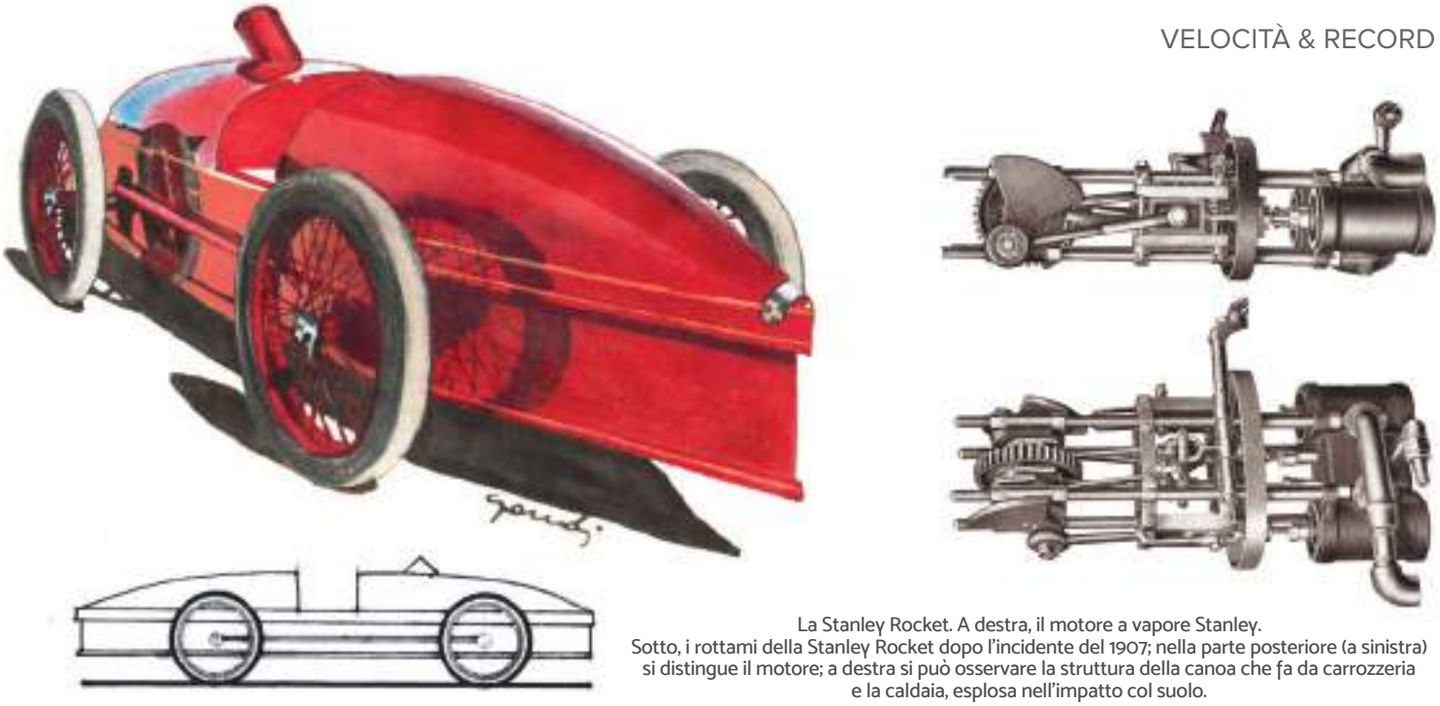




Sopra, la Mors Dauphine. Qui a fianco, la Ford 999 da cui derivò l'Arrow. Sotto, il motore della Ford 999 e della Arrow.

Henry Ford (al centro) fotografato dopo la conquista del record.





La Stanley Rocket. A destra, il motore a vapore Stanley.
Sotto, i rottami della Stanley Rocket dopo l'incidente del 1907; nella parte posteriore (a sinistra) si distingue il motore; a destra si può osservare la struttura della canoa che fa da carrozzeria e la caldaia, esplosa nell'impatto col suolo.



Al volante della Mors c'era un pilota non francese, William Kissam Vanderbilt II, terzo nella discendenza del famoso magnate delle ferrovie americane. Il record fu omologato ad Ablis, in Francia, il 5 agosto 1902, con 122,449 km/h. La Tipo Z con 1.007 kg, era ben più leggera della *Oeuf de Pâques*, in grado quindi di strapparle il record con una potenza considerevolmente inferiore. Il regolamento dei Gran Premi, per cui l'auto fu progettata, imponeva appunto un peso massimo di 1.000 kg più 7 per l'accensione a magnete, allora considerata un'innovazione meritevole di agevolazioni. La potenza di 60 CV a soli 950 giri/min era raggiunta con un enorme motore a quattro cilindri in linea di 9.236 cm^3 di cilindrata (probabilmente ottenuti con 145 mm di alesaggio e 140 mm di corsa).
Il motore era costruito con due blocchi, valvole di aspirazione in testa ad apertura automatica e valvole di scarico laterali comandate dall'asse a camme, posto sul lato sinistro; aveva un sistema di accensione a magnete a bassa tensione, con candele a martelletto, comandate dallo stesso asse a camme, evolute teste smontabili in ghisa, fissate con lunghe viti sui blocchi di alluminio, raffreddamento a serpentina alettata, posta nella parte anteriore del telaio, che permetteva di avere un cofano di forma più coerente con le esigenze dell'aerodinamica.
La Mors Tipo Z migliorò per altre due volte il primo record, essenzialmente per l'abilità dei piloti e la condizione delle piste. Il record più elevato, ma non riconosciuto dall'ACF, fu registrato da Charles S. Rolls, in seguito cofondatore delle Rolls-Royce, a Clipstone, in Inghilterra, nel 1903, con 136,363 km/h, con una versione da 70 CV, la Mors Dauphine, caratterizzata da una leggera carenatura aerodinamica.
Tralasciando per brevità i piccoli incrementi ai record apportati dalle Gobron-Brillié guidate da Arthur Duray e Louis Rigoli, si arriva all'exploit di Henry Ford che riuscì, al volante della sua Arrow, ad approssimarsi a 150 km/h.
La Ford Arrow fu la prima auto americana a conquistare il record; per l'importanza attribuita all'evento, fu guidata dal fondatore della fabbrica. La conquista del record aveva scopi pubblicitari; l'impresa era infatti finalizzata a sostenere, nel gennaio del 1904, il lancio al Salone di New York della nuova serie B e C, su cui si riponevano speranze di futuri successi, e la sottoscrizione di un aumento di capitale. Era quindi opportuno svolgere l'evento non lontano da New York e la stagione invernale suggerì di utilizzare come pista il lago ghiacciato St. Clair vicino a Detroit, unica località adatta a offrire una pista livellata di sufficiente lunghezza. ›

L'Arrow era un'automobile derivata dalla 999, così chiamata per collegarla alla fama del famoso treno Empire Express 999, che aveva raggiunto nel 1893 110 mph (178 km/h). La macchina fu costruita eliminando tutto quanto fosse inutile al raggiungimento della massima velocità. Il telaio era in legno di frassino con rinforzi metallici; le ruote anteriori erano montate su un leggerissimo assale sospeso, rinforzato da un tirante, quelle posteriori su un assale direttamente imbullonato al telaio. Il motore era collegato alle ruote senza cambio né differenziale e solo un volano di generose dimensioni permetteva l'avviamento del veicolo, facendo slittare una frizione a ceppi. Aveva un quattro cilindri di 18.930 cm^3 (alesaggio e corsa di 184x178 mm); le valvole di scarico erano comandate e quelle di aspirazione automatiche; si ritiene che la potenza raggiungesse 80 CV. La carrozzeria della Arrow era ridotta a uno scudo di acciaio, per proteggere il pilota dalle scaglie di ghiaccio proiettate dalle ruote e dai vapori del motore. Il 12 gennaio 1904, raggiunse 147,047 km/h. Nemmeno questo record fu riconosciuto dall'AIACR. Dell'evento, Ford ricorda: *"Non dimenticherò mai quella corsa! Il ghiaccio all'apparenza era abbastanza solido... ma, sotto l'apparente compattezza era tutto striato di asperità che ad ogni impatto proiettavano l'auto nell'aria; non so come riuscii a non capovolgermi e a tenermi entro il campo di corsa".*

Termina la rassegna di questo periodo la Stanley Rocket a vapore, costruita appositamente per la conquista del record, utilizzando il propulsare delle popolari auto di serie ma elevando la pressione di caldaia da 35 a 90 bar. La forma della carrozzeria, molto avanzata per quel tempo, nacque da un'idea insolita, quella di replicare le canoe da canottaggio tanto amate dai fratelli Stanley. La scocca fu costruita dalla Robertson, un noto costruttore nautico del Massachusetts.

I rudimentali motori Stanley avevano, come sulle locomotive ferroviarie, due cilindri a doppio effetto, con valvole a cassetto. Il sistema a doppio effetto, pur permettendo di raddoppiare la cilindrata a parità d'ingombro, comportava tuttavia l'inconveniente di costringere a un


Léon Serpollet (1859 - 1907).

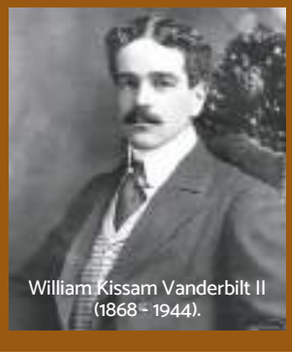
LÉON SERPOLLET

Nato a Culoz in Francia nel 1858, facilitato dalla piccola industria di famiglia, a 20 anni costruì una efficiente caldaia tubolare e, l'anno dopo, registrò il brevetto. Ben presto però si rese conto che la prosecuzione del progetto avrebbe richiesto conoscenze tecnico-scientifiche che lui non possedeva: si iscrisse al Conservatoire des Arts et Métiers di Parigi, si diplomò nel 1886 e fondò, con l'aiuto di finanziatori, la Serpollet & Cie. per produrre veicoli a motore: il primo fu un triciclo a vapore monocilindrico da 1 CV del 1888 poi, la Tipo 1 realizzata con Armand Peugeot che, sedotto dal motore a scoppio di Daimler, decise di non produrla. Serpollet allora, nel 1890 compì un viaggio da Parigi a Lione - 50 km al giorno per 5 giorni - per misurare l'affidabilità del suo triciclo e farlo conoscere; poi, rimediati i difetti emersi, ripartì per Rossillon, accolto dal fratello e da un folto pubblico.

Avviata la vendita dei tricicli, nel 1891 fu presentata al mercato la prima Serpollet a quattro ruote, dotate di un condensatore - per ridurre il consumo d'acqua - e un bruciatore a petrolio, per evitare l'utilizzo di carbone. Con lo scoppio della concorrenza del motore termico, nel 1899 Serpollet e soci furono costretti a trovare un nuovo finanziatore, Frank Gardner, ricchissimo magnate statunitense, che accettò di entrare nell'azienda (negli USA il motore a vapore aveva grande successo): nasce la Gardner-Serpollet. Nel 1900 lancia tre telai con motori da 6, 10 e 12 HP e, nel 1903, la nuova gamma da 9, 12/15 e 40 HP. L'accoglienza iniziale è buona ma i prezzi sono elevatissimi e i rendimenti insufficienti. Nel 1906 Gardner vendette le sue azioni ad Alexandre Darracq e, Léon Serpollet, gravemente malato, morì a Parigi nel 1907.

WILLIAM VANDERBILT

Lo statunitense William Kissam Vanderbilt II, detto *Willie K*, è passato alla storia nella duplice veste di brillante pilota e di mecenate, fondatore della Coppa Vanderbilt. Nato nel 1878 fu un perfetto sportsman, eccellendo in concorsi ippici e regate. Nello stesso anno fu co-fondatore della National Automobile Racing Association. Dopo aver conquistato il record, nel 1903, con una Mors 70 HP partecipò senza fortuna alla Parigi-Madrid ed al Circuito delle Ardenne. Nel 1904 fondò la Coppa Vanderbilt sul Circuito di Long Island. Questa gara - disputata sino al 1916 e ripresa nel 1936 - ebbe grande successo, attirando anche assi europei, come Hemery, Lancia, Nazzaro e Wagner.


William Kissam Vanderbilt II (1868 - 1944).

Era il 27 gennaio 1904 quando *Willie*, durante la Speed Week di Daytona, al volante della sua immacolata Mercedes 90 HP, migliorò il record stabilito da Henry Ford appena due settimane prima, abbassandolo di 2"5 e raggiungendo la media di 148,542 km/h. Il suo arrivo a Daytona fu rocambolesco: il pessimo stato delle strade aveva spinto *Willie* a raggiungere Daytona via mare, senonché il capitano del vascello non volle accettare a bordo la Mercedes con il serbatoio rifornito. Willie, consapevole della difficoltà di trovare benzina il loco, aggirò il divieto, travasando la benzina nel circuito di raffreddamento. Dopo una vita vissuta in gran parte a Parigi, intensa e piena di grandi soddisfazioni, morì per una crisi cardiaca l'8 gennaio 1944.


Charles Rolls (1877 - 1910).

CHARLES ROLLS

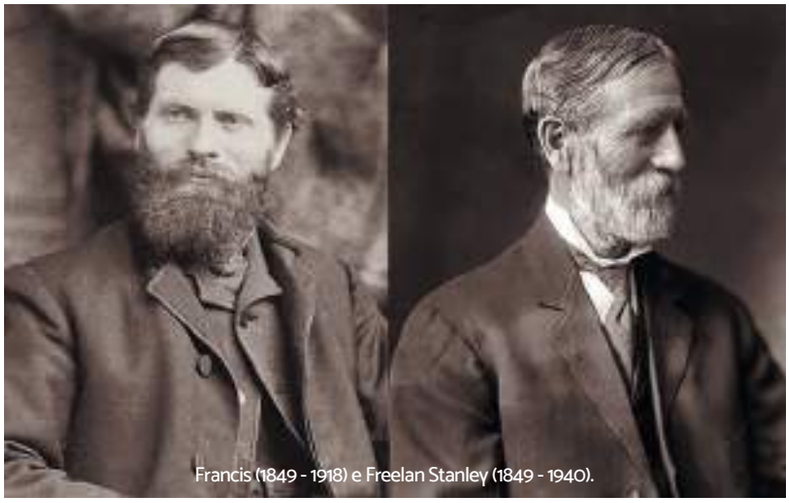
Nato a Londra nel 1877, terzogenito di Lord Llangattock, Charles Stewart Rolls fu uno dei maggiori protagonisti dell'automobilismo pioneristico del Regno Unito. Sin dall'adolescenza, appassionato di meccanica ed elettricità, nel 1898 si laureò in ingegneria meccanica a Cambridge. Già nel 1896, con la sua prima macchina, una Peugeot, partecipò all'Emancipation Run; fu socio fondatore del RAC;

Nel 1902 fondò la Rolls & C, concessionaria di Panhard, Mors e Minerva, case estere di prestigio che gli fecero rimarcare l'assenza di un costruttore britannico d'elite. Questa situazione lo spinse ad entrare in affari con Henry Royce, un geniale tecnico di Manchester che aveva già costruito la sua prima automobile. Nacque così, nel 1906, la mitica Rolls-Royce.

Parallelamente, Rolls si dedicò con successo anche alle corse: nel 1906 Rolls vinse il Tourist Trophy e, con una Rolls Royce 20 Light, stabilì un singolare record sul percorso Montecarlo-Londra; Attratto dagli aerostati, effettuò 170 ascensioni e fondò nel 1901 il Balloning Club e il Royal Aero Club. L'8 ottobre 1908 stabilì il record di durata di un singolo volo; il 2 giugno 1910 registrò il miglior tempo nel doppio attraversamento della Manica in 95', impresa premiata con una medaglia d'oro. Il 12 giugno 1910, Rolls fu vittima di un incidente mortale a

sistema di lubrificazione a perdere. La cilindrata della Rocket era di 3.376 cm^3 (alesaggio e corsa 114x165 mm) che alla pressione massima raggiungeva circa 150 CV. Il motore era collocato in posizione orizzontale, nella parte posteriore del veicolo, con i cilindri rivolti all'indietro e l'albero a gomiti collegato direttamente al differenziale mediante un ingranaggio. Fra l'assale posteriore e il pilota era installato un semplice generatore di vapore di forma cilindrica, costruito con un fascio di tubi verticali percorsi dai fumi del bruciatore a benzina; la caldaia costruita con una sottile lamiera, era rinforzata da un cavo d'acciaio avvolto su di essa. Il peso totale ammontava a circa 1.000 Kg. La Rocket batté il record di velocità il 26 gennaio 1906, sulla spiaggia di Daytona, con 205,44 Km/h, guidata da Fred Marriott.

(continua)



Francis (1849 - 1918) e Freelan Stanley (1849 - 1940).

Bournemouth quando, durante una esibizione, la coda del suo Wrigth Flyer collassò. Fu la prima fatalità dell'aviazione del Regno Unito.



Henry Ford (1863 - 1947).

HENRY FORD

Henry Ford - Dearbon, Michigan, 30 luglio 1863, figlio di ricchi agricoltori irlandesi - inizialmente fu avverso alle corse ma le riconobbe presto come ottimo strumento di pubblicità. Dopo aver prodotto la sua prima vettura, la Quadricicle del 1896, nel gennaio del 1901 fondò la Ford Racing.

Con l'aiuto di Harold Wills, progettò e costruì la Sweepstakes da 26 HP, al volante della quale sfidò e sconfisse il celebre Alexander Winton. Questo successo, annotò Ford nelle sue memorie, gli diede *"la notorietà sotto quell'unica forma alla quale il pubblico si mostrava accessibile"*. Nel 1903, con l'aiuto del tecnico e collaudatore Tom Cooper, progettò e costruì due potenti macchine da corsa ricordate con queste parole: *fabbricai due macchine con il solo obiettivo della velocità: una la chiamai 999 e l'altra Arrow... Ci posi dentro quattro cilindroni che davano 80 cavalli di forza, cosa per quei tempi inaudita. Il solo fracasso del motore era tale da lasciare un uomo mezzo morto. Non c'era che un sedile"*. Durante i collaudi, emerse l'incapacità di Cooper e di Ford di portarle al limite. Venne allora assunto Barney Oldfield, già temerario campionissimo della bicicletta e valente motociclista. La 999 guidata da Oldfield debuttò vittoriosa al Diamond Trophy, a Grosse Point. Quella clamorosa vittoria, ricorda Ford nelle sue memorie, *"proclamò a tutti che io ero l'esperto costruttore di automobili rapide e otto giorni dopo la corsa io fondai la Ford Motor Company"*. Nel 1904, 999 e Arrow divennero un'unica auto da record: l'onda lunga delle sue affermazioni avrebbero lambito il successo della successiva Model T. Ford restò nell'agone delle corse sino al 1909. Cinquantanove anni dopo, il nipote Henry II volle forse imitarlo quando, per vendicarsi del gran rifiuto del *Drake*, tornò alle corse riuscendo a batterlo, beneficiando così di un enorme successo pubblicitario.



Molti anni dopo, su una Sweepstakes profondamente restaurata, Ford mostra come, nella sfida contro la Winton, doveva posizionarsi il meccanico per evitare il ribaltamento dell'auto nelle curve.

FRED MARRIOTT



Fred Marriott (1872 - 1956).

Fred Marriott entrò in Stanley - fondata nel 1898 da due gemelli, Francis e Freelan, partendo da un laboratorio di lastre fotografiche che avrebbero poi venduto a un certo Eastman Kodak... - come collaudatore e pilota ufficiale delle sue macchine, che portò al successo in varie cronoscalate e gare di velocità ad Ormond Beach e Daytona. Nel 1905 collaudò la Rocket e nel gennaio 1906 la pilotò durante le gare della Florida Speed Week sulla pista di Daytona Beach, vincendo tre trofei e stabilendo cinque record: di velocità sul chilometro lanciato, con 121,57 mph e sul miglio lanciato con 127,6 mph. Erano prestazioni eccezionali che avevano polverizzato quelle da poco raggiunte da Louis Chevrolet, allora alla guida di una Darracq, ma ancora più eccezionale e sconcertante fu il comportamento dell'AIACR che omologò il record del chilometro ma, inspiegabilmente, non quello del miglio. Nonostante la poca tenuta di strada della Rocket potenziata con una pressione di 90 bar per battere il record l'anno dopo, durante il tentativo ufficiale, Marriott, entrato nella base a 120 mph, non riuscì ad evitare una cunetta: Il bolide decollò sino a circa 30 metri di altezza, si capovolse ricadendo sulla pista dove, prima di arrestarsi, totalmente disintegrato, percorse non meno di 300 metri. Marriott, nonostante un grave danno all'occhio destro, sopravvisse. Uomo di spirito, visse felice fino all'età di 83 anni.

STORIE ITALIANE D’AFRICA

IL RITORNO DEL SAFARI RALLY NEL MONDIALE, AVVENUTO NEL 2021 DOPO UN’ASSENZA DURATA 19 ANNI, HA RIPORTATO NELLA MASSIMA SERIE IRIDATA UNA DELLE SUE PIETRE PIÙ PREZIOSE.

di Sergio Remondino



La Fiat 124 Abarth di Alcide Paganelli e Ninni Russo nel suggestivo paesaggio keniota nell'edizione 1974 dell'East African Safari.

Escluso il Montecarlo, che è su un pianeta a parte, il prestigio e la fama del Coronation Safari Rally, poi East African Safari, quindi Safari Rally per citare le tre denominazioni che si sono succedute dal 1953 ad oggi, non sono secondi a quelli di nessun'altra prova di respiro internazionale, ed è veramente incredibile che sia occorso quasi un ventennio per riportare la prova africana dove avrebbe sempre dovuto stare.

Un gradito, doveroso vien da dire, ritorno che coincide alla perfezione con l'uscita del volume "C'era una volta il Safari, storie italiane d'Africa" edito da ASI e realizzato dall'autore di questo servizio insieme all'ingegner Sergio Limone. È stato, anzi, proprio il progettista della Rally 037, anima di tanti altri importanti progetti marcati Lancia, Alfa, Fiat e Abarth, a fare da determinante spinta propulsiva per la nascita di questo libro.

Mostrando l'entusiasmo di un ragazzino, Limone ha immediatamente trasmesso in chi scrive queste note, la voglia di parlare ancora del Safari Rally ma non per celebrare nuovamente le "solite" Lancia Fulvia, Stratos, Delta o Fiat 124 Spider e 131 Abarth. Queste vetture hanno scritto pagine esaltanti, indimenticabili, belle e a volte drammatiche, proprio come la grande gara sulla quale sono state dipinte. Ma non è tutto qua.

SPAZIO ALLE SCONOSCIUTE

Alle loro grandi vicende, infatti, si aggiungono mille altre piccole, grandi storie, vissute da equipaggi - italiani e non - a bordo di altre vetture italiane. Modelli che in molti casi è difficile immaginare in azione al Safari e scesi in campo in quella che per essi, più che una competizione, è stata una lotta per la sopravvivenza.

Ci riferiamo alle varie Fiat 600/850, 127, 128, 125, 1100, 1400, 1500, 1800, perfino 2300. E poi di Alfa Romeo, vetture forse ancor più improbabili se immaginate in gara, nel contesto del Safari. Soprattutto per noi italiani che modelli come la 1750 Coupé o la Giulia Ti Super le abbiamo viste nelle gare in pista e in salita, in qualche rally tradizionale e soprattutto impegnate sulle strade di tutti i giorni con i colori di Carabinieri e Polizia. Per non parlare dell'Alfasud portata al traguardo nel 1976. Ebbene: queste Alfa Romeo si sono comportate in maniera egregia nelle mani di quei gentleman sconosciuti o quasi che le hanno scelte per inseguire il loro sogno africano: vedere il traguardo.

Tra le prime auto italiane a partecipare negli anni Cinquanta alla maratona africana anche la Fiat 600.





La spedizione delle Fiat 127 all'edizione 1981.


L'imponente Fiat 2300 S di Joginder Singh, al Safari Rally del 1963.



Nel 1974 il 3° posto di Munari con la Fulvia ha contribuito in modo determinante alla conquista del Mondiale da parte della Lancia.

FRESCHE DI CONCESSIONARIA

Per comprendere meglio il significato di tale umana (e tecnica) avventura, occorre risalire agli albori del Safari, all'inizio degli Anni '50, quando la gara fu "inventata" da Eric Cecil e da un manipolo di appassionati sudditi britannici trapiantati in Africa, che decisero di denominarla Coronation Safari Rally in onore della nuova Regina di Gran Bretagna, Elisabetta II. Un sistema escogitato, anche, per ottenere il supporto della loro nazione d'origine. Per dare consistenza economica alla velleitaria idea di organizzare una maratona che attraversava tre stati - Kenya, Tanzania e Uganda - Cecil e i suoi sodali stabilirono poi una regola che inseriva il prezzo di listino della vettura, insieme a peso, potenza e cilindrata, fra i requisiti da considerare per assegnarla in una classe di appartenenza. E decisero che i concorrenti dovevano appunto schierarsi con un'automobile acquistata presso una concessionaria. Un sistema evidentemente studiato per legare a doppio filo l'aspetto sportivo e quello commerciale. E la cosa funzionò, facendo da trampolino per il successo della gara.

LA SPEDIZIONE DELLE FIAT 127

All'epoca - il primo Coronation Safari Rally si conclude il 1° giugno 1953, il giorno precedente l'incoronazione di Elisabetta II - in Africa risiedono parecchi ex-prigionieri di guerra e profughi del secondo conflitto mondiale e fra essi ci sono molti italiani, che hanno finito con il restare e integrarsi, mettendo su famiglia e trovando lavoro. Non c'è dunque da stupirsi se tra gli elenchi degli iscritti ai primi Safari abbondano italianissimi cognomi quali Bordolli, Bartoldi, Biondi, Orsi, Destro, Coniglio, Boero, Ciaraldi, Mansutti, Tessaro, Pavoni, Grandi, Balletto, Pellegrini, Esposito, Piazza. Ed è in questo contesto socio-economico che nascono e si diffondono le concessionarie di marchi italiani. Ecco spiegato perché, dalle prime edizioni del Safari fino agli Anni '70, il Safari si rende testimone di imprese disperate affrontate da equipaggi a bordo di vetture improbabili per l'uso agonistico. E c'è anche chi riesce ad ottenere risultati eclatanti, come Joginder Singh - uno che di Safari ne vincerà tre - quarto nel '63 al volante dell'ingombrante Fiat 2300 berlina. Oppure come Angelo Esposito, 12° nel '70 con un'Alfa Romeo Giulia Super Ti. E che dire, poi, della spedizione 1981 composta da tre Fiat 127 Sport preparate dal ligure Nicola Albanese e portate in gara (tutte ritirate) da Molino-Khan, Balestra-Angeli e Adani-Gatti? Piccole grandi storie, appunto, magari non supportate dal risultato, ma da incorniciare. Come la partecipazione di Molino e Albanese al Safari del 1988 con una Lancia Delta Gruppo N, unico tentativo nella storia di portare al traguardo una versione di serie della vettura vincitrice (in Gruppo A) di tre edizioni della massacrante maratona africana.



"C'era una volta il Safari. Storie italiane d'Africa" *di Sergio Limone e Sergio Remondino, Libreria Automotoclub Storico Italiano, testo italiano e inglese, foto b/n e colori, 224 pagine, 60 €.*

TRE VOLTE DELTA

Ecco perché il Safari è risultato importantissimo per i colori italiani al di la di quelle che sono state le partecipazioni ufficiali, culminate con le tre vittorie della Lancia Delta Gruppo A, nell'88 e nell'89 con Biasion-Siviero e nel '91 con Kankkunen-Piironen. Certo, nel libro dedicato alle italiane d'Africa le partecipazioni ufficiali non sono state trascurate - ci mancherebbe! - né una tale omissione avrebbe avuto senso. Però il volume ha voluto portare alla ribalta soprattutto le "eroine dimenticate", le degnissime connazionali di Lancia Fulvia, Stratos, Rally 037 e Delta, Fiat 124 Spider e 131 Abarth. Questo senza trascurare le gesta africane di tali regine dei rally, anch'esse ampiamente descritte e raccontate nel volume edito da ASI. L'accuratezza della documentazione e le impagabili immagini appartenenti all'archivio del grande fotografo tedesco Reinhard Klein costituiscono ulteriore motivo per procurarsi una copia di "C'era una volta il Safari, Storie italiane d'Africa". Con l'auspicio che, prima o poi, le vetture italiane tornino a far sognare nel rally africano. E non solo.



Sandro Munari - qui con la Lancia Stratos nel 1976 - ha sfiorato diverse volte la vittoria e il "Safari" è sempre stato il suo appuntamento preferito, che ha affrontato anche non da pilota ufficiale con l'Alfa Romeo GTV6 nel 1983 (a destra).



Grande sofferenza per i mezzi in gara: qui la Lancia Rally.





Miki Biasion, con Tiziano Siviero, è stato l'unico pilota italiano a vincere la gara africana per 2 volte, nel 1988 e nel 1989 con la Lancia Delta integrale.

DOLOMITI, MOTORI E PASSIONE

La stupenda Aston Martin DB2 Vantage del 1950 degli olandesi Jan Hendrik Jabobs e Pamela van Capelle De Ceuninck. Nonostante il meteo mite e soleggiato, gli scenari innevati degli 11 passi alpini affrontati hanno dominato l'intera manifestazione. (DR Photo)

LA WINTERACE GIUNTA QUEST'ANNO ALLA SUA NONA EDIZIONE, È STATA, PER LA PRIMA VOLTA, INSERITA NEL CALENDARIO NAZIONALE ASI DAL CVAE. SVOLTA DAL 3 AL 5 MARZO, SI È CONFERMATA IL MIX PERFETTO FRA PANORAMI STUPENDI, ATTENTA OSPITALITÀ, STRADE DA GODERE ALLA GUIDA E UN PO' DI SANA COMPETIZIONE.

di Matteo Comoglio



I vincitori Domenico Battagliola ed Emanuel Piona su Fiat 508 S del 1935, precedono Colpani/Colpani su Aston Martin Le Mans Mk2 del 1934.



Il presidente ASI, Alberto Scuro, con sua moglie Elisabetta su Porsche 911 2.2 S del 1971, all'arrivo in corso Italia, "struscio" di Cortina.





Agili e brillanti per antonomasia, le Mini hanno "spopolato" alla WinteRace.
Nell'immagine vediamo la Cooper 1000 del 1967 degli argentini Gaviglio/Del Prato e quella del 1968 dei perugini Fioroni/Bardelli.



Foto di gruppo a Cortina. Si riconoscono Stefano Chiminelli (in basso), presidente del Circolo Veneto Automoto d'Epoca, dietro di lui il campione di rally Tonino Tognana, al centro il presidente Scuro con affianco Giulio Felloni e Alex De Angelis dell'Officina Ferrarese del Motorismo Storico.



Gennaro/Giacomello su OM 665 Superba del 1925 nell'accogliente borgo di Siror.



Inutile dire che la nona edizione della WinteRace, che si è tenuta dal 3 al 5 marzo, è stata un grande successo, sia per i partecipanti, sia per gli organizzatori. Questa manifestazione è un connubio perfetto fra esclusività e discrezione, tra natura, ambiente, paesaggi e cultura dell'automobilismo storico e moderno. Tutto nella cornice unica e irripetibile della "Perla delle Dolomiti", ovvero Cortina d'Ampezzo. Per la prima volta l'evento è entrato a far parte del Calendario Nazionale Manifestazioni Auto ASI, organizzato in collaborazione con il Circolo Veneto AutoMoto d'Epoca Giannino Marzotto, presieduto da Stefano Chiminelli. Tutto è stato sempre impeccabile e i partecipanti si sono sentiti costantemente coccolati, dall'inizio alla fine dell'evento, grazie all'organizzazione del comitato presieduto da Rossella Labate. Prestigiosi anche i main sponsor: Aston Martin Verona (che ha messo 7 auto a disposizione dello staff e, giovedì 3 e domenica 6, per test-drive gratuiti), Girard-Perregaux (che ha messo in palio un prezioso orologio della collezione Bridges, estratto a sorte e vinto dagli olandesi Hendrix e Aleida Verkou), oltre a Villebrequin, MAFRA e Cotton Sound che hanno offerto i loro prodotti come omaggio a tutti i partecipanti. Il bel tempo e il suolo sgombro da neve (che è comunque stata presentissima nei panorami attraversati) hanno accompagnato tutta la manifestazione, ma l'avventura non è mai mancata: i circa 200 chilometri al giorno sono stati sempre impegnativi, ma ripagati dai panorami incredibili e unici di questa parte d'Italia patrimonio Unesco, le Dolomiti Venete.
Noi della redazione abbiamo deciso di partecipare all'evento con una delle nostre vetture: una Fiat 1100/103 H Lusso del 1959 completamente originale. Pur consapevoli di non aver scelto certamente una vettura potente o particolarmente blasonata, abbiamo deciso di viverla come un'avventura e con lo spirito di sacrificio dei veri amanti delle auto d'epoca. Giunti così al giovedì sera ed espletate le verifiche tecniche, ci riposiamo in vista dell'impegnativa giornata del venerdì. Il giorno successivo, carichi e pronti a tuffarci nelle Dolomiti insieme agli altri partecipanti con le loro bellissime vetture, ci dirigiamo per la partenza sulla prestigiosa passerella di corso Italia. Si sentono parlare tante lingue diverse, così come diversi e provenienti da tutto il mondo sono anche i piloti e i loro driver. Gli equipaggi partecipanti sono 70, 50 sulle auto storiche e 20 sulle auto "moderne" iconiche. La partenza della prima vettura è alle 9:00 e noi partiamo poco dopo, poiché abbiamo il numero 21, essendo la 1100 fra le vetture più anziane. Fin da subito capiamo il tenore della manifestazione, dirigendoci verso il passo Falzarego e, nonostante la salita ci sembri già importante, la 1100 si comporta bene, ma non abbiamo idea di essere solo all'inizio. Scendiamo poi verso Caprile e Alleghe, per poi affrontare il secondo passo, più stretto e "selvaggio", quello di Valles. I panorami intorno a noi sono davvero incredibili e ci riempiamo gli occhi di bellezza e le orecchie del rombo affaticato del nostro 4 cilindri. Poi il passo Rolle e San Martino di Castrozza, fino alla sosta pranzo a Fiera di Primiero, non prima di aver espletato parte delle prove nel bellissimo borgo di Siror (famoso per le sue malghe rimaste intatte a secoli fa), dove l'accoglienza della piccola comunità che lo abita è stata davvero eccezionale. Dopo poco, siamo nuovamente in auto e via verso il passo Cereda, Voltago, Agordo, per giungere nuovamente a Caprile e poi a Selva di Cadore, dove inizia l'ultima fatica della giornata: il passo Giau. ›



Stefano e Giulia Chiminelli su Opel Ascona 1.9 SR Gr.2 del 1974. (DR Photo)



Passaggio grintoso per Tonino Tognana e Domenico Morassutti su Alpine A110 del 1975.



La nostra Fiat 1100/103 H Lusso del 1959 appena giunta in cima al passo Giau (il terzo più alto delle Dolomiti, 2.236 m), dove le prime luci del tramonto "addolciscono" la sagoma della Cima Ra Gusela: uno dei tanti panorami mozzafiato che questa manifestazione ha donato ai partecipanti.



La Renault Caravelle 1100 del 1968 degli svizzeri Erni/Kranzlin.



Il presidente della Commissione Manifestazioni ASI, Ugo Amodeo, con sua moglie Susanna - sempre impeccabili apripista dell'evento - su Aston Martin DB4 del 1959.

Inanellando curve su curve a poco più di 30 chilometri all'ora, comprendiamo perché questa manifestazione è così apprezzata dagli amanti della guida e del bello. Seppur la nostra piccola 1100 sia poco potente, ci stiamo comunque divertendo molto ma, soprattutto continuiamo a riempirci gli occhi di Dolomiti e di bellezza dei panorami. Finalmente scendiamo su Cortina e la prima giornata è andata, abbiamo fatto poco più di 200 chilometri di sole strade di montagna. Siamo stanchi ma felici. L'ottima cena al Grand Hotel Savoia ci ristora adeguatamente.

Il giorno successivo, sabato, si preannuncia fin da subito ben più impegnativo del venerdì, iniziando con il botto: si riparte verso il passo Giau e nuovamente pennelliamo curve e tornanti, per poi scendere verso il colle di Santa Lucia. La discesa però è fatale per un cuscinetto della nostra 1100, specificatamente per quello che regge l'albero della pompa dell'acqua e della ventola. Sentiamo un forte rumore e da lì in poi lo sfregamento di ferro contro ferro ci accompagnerà per tutti i successivi chilometri. Naturalmente ci fermiamo e controlliamo, ma l'idea di abbandonare non ci sfiora e decidiamo comunque di provare ad arrivare fino alla fine. Così ripartiamo alla volta di Arabba, facendo ancora i passi Pordoi, Sella e Gardena, per giungere a Colfosco e fermarci per il pranzo. Certo la preoccupazione di una imminente rottura definitiva non ci ha fatto viaggiare sereni come prima, ma è stato comunque stupendo. Anche se il bellissimo sole ci scalda e ci coccola, ripartiamo poco dopo il pranzo, consapevoli che ogni chilometro guadagnato verso Cortina sarebbe stato un regalo della vettura; invece, andando tranquilli e cercando di risparmiare il famoso cuscinetto, riusciamo con onore a completare la tappa, passando per Badia, Dobbiaco, Misurina e giungere quindi a Cortina definitivamente. La 1100 non ci ha tradito e ci ha portato fino alla fine. Ci piace pensare che, forse, anche lei non fosse satura dei paesaggi e della guida e volesse goderseli fino in fondo...

La tensione e la stanchezza si sono fatti sentire anche in questa giornata e questi 210 km non sono stati affatto semplici, ma ci sentiamo di dire che la WinteRace è davvero una manifestazione unica e particolare, organizzata in maniera impeccabile e che ci ha lasciato ricordi indelebili, oltre a una gran voglia di ritornare: mancava in Calendario ASI un evento simile!

La sezione Classic ha potuto contare sulla presenza di vetture che hanno attratto e incantato il pubblico, che le ha potute ammirare sia lungo il percorso, sia nei momenti di attraversamento delle cittadine che arricchiscono questo fantastico mondo di montagne. Le più attraenti sono state le Vintage come la OM 665 Superba del 1925 (Luigino Gennaro/Giancarlo Giacomello) e le numerose Post Vintage. Tra quest'ultime le Aston Martin Le Mans del 1933 (Giorgio Becchetti/Elisa Becchetti) e Aston Martin Le Mans MK 2 del 1934 (Mattia Colpani), la Fiat 508 S del 1935 (Domenico Battagliola/Emanuel Piona), la Lancia Aprilia del 1937 (Sergio Sisti/Anna Gualandi), la Fiat 508 C del 1937 (Marco Gaggioli/Andrea Perini) e un'altra Lancia Aprilia del 1939 (Gianmario Fontanella/Annamaria Covelli). Nella categoria Classic occhi puntati sulla Aston Martin DB 2 Vantage del 1950 in arrivo dall'Olanda (Jan Hendrick Jabobs/Pamela van Capelle De Ceuninck) e Giulietta Spider del 1960 (Lorenzo Castellini/Costantino Coccoli).

Ma la WinteRace è anche una gara di regolarità - 66 prove in 4 settori - e quindi c'è una classifica e, per la cronaca, il podio della classifica assoluta parla italiano: infatti, il vincitore della nona edizione è stato l'equipaggio Battagliola/Piona alla guida della Fiat 508 S del 1935. Dietro di loro si sono piazzati al secondo posto Fontanella/Covelli su Lancia Aprilia del 1939 e al terzo posto Giaggioli/Pierini con un'altra Fiat 508, una C del 1937. Quarto e quinto posto sono stati appannaggio rispettivamente degli equipaggi Valentini/Valentini su una Innocenti Mini Cooper del 1972 e di Becchetti/Becchetti su una rara Aston Martin Le Mans del 1933.

Soddisfatto di questa "prima", per il Calendario ASI, il presidente Scuro: *"Cortina non ha sicuramente bisogno di farsi conoscere nel mondo. Eventi come questo, piuttosto, servono ad aumentarne il prestigio ed esaltarne la bellezza. Noi di ASI siamo orgogliosi di farne parte, poiché tali progetti giovano vicendevolmente all'immagine del nostro sodalizio e dell'amministrazione territoriale". Gli ha fatto eco il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina: "vedere queste automobili è sempre un piacere e avere un evento simile nel nostro ricco calendario invernale è un onore. Il colpo d'occhio di questi gioielli in Corso Italia è stato impagabile".*

WinteRace
CORTINA D'AMPEZZO

Cari Amici,

la WinteRace 2022 è stata
indimenticabile soprattutto grazie a voi.
Travolti dal vostro entusiasmo e dalle novità introdotte,
siamo ancora più motivati e ci immaginiamo
già un emozionante decennale.

Ronello

Museo dell'Automobile BONFANTI - VIMAR

WinteRace srl

PLATINUM SPONSOR

GIRARD-PERREGAUX

HANDPICKED
WEAR *your* VALUES

#Labocosmetica

VILEBREQUIN

GOLD SPONSOR

ASTON MARTIN
VERONA

CAMPOMARZIO 70
the ESSENTIAL CULTURE

CottonSound®

MEDIA PARTNER

QUATTRORUOTE

PATROCINATA DA

Comune di Cortina d'Ampezzo
Comun de Anpezo

Comune di Primiero
San Martino di Castrozza

PARTNER TECNICI

AUTO D'EPOCA

BMC

GARE di EPOCA.COM

LORENA ANTONIAZZI

SAVOIA

SANLORENZO

FOTOGRAFO UFFICIALE

WWW.WINTERACE.IT

Il collezionista Gianni Morandi ha vinto il Concorso di Eleganza con la sua impeccabile Fiat 1400 A del 1954, con tanto di sci d'epoca sul tetto!



L'auto più anziana partecipante, questa Maserati 3500 GT Iniezione del 1953 (Gigliotti/Recanatesi), non si è fatta minimante spaventare dal tempo da lupi che ha accompagnato tutta la giornata di sabato.



I vincitori - giovani ma già una garanzia fra i più forti regolaristi ASI - Alessandrelli/Alessandrelli, su Mini Cooper del 1968, durante le prove presso l'Aeroporto dei Parchi.

ALL'ABRUZZO WINTER RACE, LA NEVE È STATA PROTAGONISTA ASSOLUTA, GENERANDO SCENARI MOZZAFIATO.

Fiocchi giganti in Piazza Risorgimento ad Avezzano, per la partenza della 2^ edizione della AWR (26 e 27 febbraio), organizzata dall'Abruzzo Drivers Club federato ASI, presieduto da Felice Graziani.
50 le auto, tutte con pneumatici da neve e catene a bordo. Un cambio di scenario, dopo le giornate precedenti più simili alla primavera, coi mandorli in fiore, che ha colto piacevolmente di sorpresa e ha reso il tutto ancora più avvincente: affrontare, per esempio, le Svolte di Popoli, teatro di epici duelli motoristici, ha messo a dura prova l'abilità di guida dei partecipanti che ricorderanno a lungo questa esperienza.
170 chilometri di gran carriera tra bufere e paesaggi innevati, attraverso un emozionante percorso ricco di tradizione e storicità. Un branco di caprioli, incuriosito dai rumori che spezzavano il silenzio, ha fatto capolino lasciandosi fotografare. La calda accoglienza degli Abruzzesi e il loro cibo eccellente, hanno fatto il resto. La domenica ecco invece il sole, che dona un ulteriore cambio di scenario.
Forte della conoscenza maturata nei dieci anni del Circuito di Avezzano, l'organizzazione è stata impeccabile e lo staff si è prodigato per organizzare un evento che verrà di sicuro replicato e ampliato nei prossimi anni. L'Abruzzo invece, ancora una volta, si scopre teatro ideale per le manifestazioni di auto d'epoca, con strade ben tenute, paesaggi mozzafiato e una ospitalità sincera.
Al netto dei cronometri, terzo posto per Corona/Petraroia su Lancia Fulvia Montecarlo del 1975, al posto d'onore Ticchioni/Valentini su Alfa Romeo GT 1.3 del 1969 e primi gli imbattibili Nicola e Martina Alessandrelli su Innocenti Mini Cooper del 1968. Premi per i giovani venticinquenni Abbenante/Ferrante, su Fiat 500 Francis Lombardi (5' assoluti), le giovani promesse Alessandra Pandozzi (Fiat 500) e Monique Leone (Fiat 124 Abarth), per l'equipaggio Gigliotti/Recanatesi con l'auto più datata, una magnifica Maserati 3500 GT Iniezione del 1953 e, al collezionista Gianni Morandi, il Concorso di Eleganza con la sua Fiat 1400 A del 1954 con tanto di sci d'epoca piazzati sul portapacchi.

DAL 1961 ABBIAMO
A CUORE I VOSTRI RADIATORI



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

RIGENERAZIONE E VENDITA:
- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi

OFFICIAL PARTNER KESSEL

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

COVERCAR CONFEZIONI ANDREA GROUP

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

COVERCAR AUTHENTICITY 48 YEARS



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

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

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

GAMMA COLORI

GAMMA COLORI PIPING

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

MOGAM
GALLERIA D'ARTE E MOTORI

ALLE FALDE DELL'ETNA IL MUSEO DELLA FAMIGLIA PARASILITI.

Giuseppe Valenza

Il MOGAM (Modern Gallery of Art and Motors) di Catania propone nell'ampia area espositiva di 2000 mq auto, moto, motoscafi a pregiate opere d'arte. La Galleria, fondata nel 1977 da Giovanni Parasiliti, un costruttore edile catanese appassionato d'arte e motori, è oggi presieduta da Riccardo Modica e diretta da Veronica Parasiliti, figlia di Giovanni. Nell'esposizione dedicata agli artisti del '900, tra i quali sono inseriti alcuni rappresentanti del futurismo, è possibile ammirare, tra le altre, le opere di Umberto Boccioni, Fortunato Depero, Luigi Carlo Filippo Russolo, Giuseppe "Pippo" Rizzo, Roberto Iras Baldessari, Giuseppe Bertini, Mario Sironi, Pino Pascali, Lucio Fontana, Emilio Greco, Mario Schifano, Mimmo Rotella, Emilio Vedova, Giorgio Pomodoro, Pietro Consagra e Aligi Sassu. La collezione è arricchita da opere librarie di pregio che riguardano sia l'arte che l'automobilismo e da oggetti in uso nel secolo scorso trasformati dalla vetustà in cimeli. Il settore che riguarda l'automobilismo offre alla vista del visitatore una gamma di oltre 30 vetture italiane sia da strada che da competizione. La marca più rappresentativa del MOGAM è la Ferrari con i modelli 166 F2, 275 GTB, F40, 288 GTO, Enzo, Dino 206S e 246 GT (in foto) e altri ancora. Ma il vero gioiello è rappresentato dalla Ferrari F1 che venne guidata nelle passate stagioni da Alonso e Raikkonen. La vettura si trova in felice compagnia di altre monoposto in un salone esclusivamente dedicato nel quale si ammirano anche numerosi cimeli legati al mondo motorismo e tra questi, immancabili, quelli che riguardano la Targa Florio. L'esposizione motoristica comprende infine anche un'esposizione di due ruote composta principalmente da modelli MV Agusta, Laverda e Ducati, e di motonautica da competizione. Notevoli i motoscafi Racer. Le attività del MOGAM non si limitano soltanto all'offerta museale ma abbracciano eventi di ogni genere, come mostre, convegni e presentazioni di libri, come recentemente quella della monografia della "Lancia Aprilia Paganelli ex Bellucci". Per le dimensioni della struttura, la varietà della sua proposta espositiva, le sue molteplici attività e l'invidiabile posizione che sta tra le spiagge dello Jonio e il parco dell'Etna, il MOGAM è certamente tra i più pregiati museo del motorismo del Meridione. Visitabile solo su prenotazione telefonica.







RADAR

TIPOLOGIA

INDIRIZZO: via Galermo 171 - 95123 Catania

TELEFONO: +39 346-6245514

EMAIL: galleriamogam@gmail.com

WEB: www.mogam.it

APRILE

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

02-03 **TRIESTE OPICINA HISTORIC 2022 - TROFEO MARIO MARCHI** - Trofeo ASI - Fvg-Slovenia - Club Dei Venti All'ora Trieste

02-03 **COPPA APULIA -** Trofei ASI - Murgia Barese - Rombo Arcaico Auto & Moto D'epoca

09-10 **CIRCUITO DELL'ARDENZA -** Trofeo ASI - Livorno e Pisa - Topolino Club Livorno

ABILITÀ CRONOMETRI MECCANICI

01-03 **RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DEL PICENO - TROFEO CLEMENTI GIOVANNINO** - Trofeo ASI - Porto San Giorgio - Fermo - Ascoli Piceno - La Manovella del Fermano

09-10 **VI TROFEO CITTÀ DI CAMPOFRANCO** - Trofeo ASI - Grifone Auto e Moto D'Epoca - campofranco

ABILITÀ FORMULA CRONO ASI

03 **TROFEO PRIMAVERA -** Trofei Formula Crono ASI - Giudicarie Esteriori - Trentino - Scuderia Trentina Storica

23-24 **COLLI GORIZIANI HISTORIC -** Trofeo ASI - Gorizia - Club Gorizia Automoto Storiche

TURISTICHE CON PROVE

01-03 **VALLI E NEBBIE -** Trofeo ASI - Ferrara - Officina Ferrarese del Motorismo Storico

03 **CALTANISSETTA ED IL GDS 1948 -** Manifestazioni Club - Caltanisetta - Circolo Dell'antico Pistone

09-10 **RADUNO NAZIONALE LANCIA -** Manifestazioni Club - Gubbio e Dintorni - Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori

TURISTICHE CON PROVE

22-24 **XXV RIEVOCAZIONE COPPA TOSCANA -** Trofeo ASI - Versilia Apuane - Club Automoto Epoca Toscano

22-25 **GRAN PREMIO DI BARI -** Manifestazioni Club - Bari - Old Cars Club

23 **TROFEO GIOVANI ETRUSCHI -** Trofei Giovani - Perugia - CAMEP

30 **ICHNUSA YOUNG DRIVER -** Trofei Giovani - Cagliari - Muravera - Villaputzu - Associazione Automoto D'epoca Sardegna

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

01-02 **PRIMAVERA NEL BAROCCO IBLEO -** Marco Polo - Veteran Car Club Ibleo

02-03 **TROFEO ROMA E I SUOI CASTELLI -** Manifestazioni Club - Vignanello - Scuderia Campidoglio

07-10 **MODENA E LA MOTOR VALLEY -** Marco Polo - Modena - Mirandola - Sant'agata Bolognese - Mercedes-Benz Registro Italia

08-10 **SAPERI E SAPORI DEL SALENTO -** Marco Polo - Lecce - Messapia Automotoclub Storico

09-10 **PENISOLA SORRENTINA -** Marco Polo - Sorrento - Antiquariauto Auto Moto Club

09-10 **SENTIERI FRANCESCANI -** Marco Polo - Assisi - Bolsena - Automotoclub Storico Assisano

23-25 **MARE, MONTI, ARTE IN SICILIA** - Marco Polo Ragusa e Provincia - CT1 - Catania

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

23-25 **PIOMBINIO - LIVORNO 1901 -** Rally Delle Veterane - Livorno - Garage del Tempo

24 **MEMORIAL ALFREDO PELLEGRINI -** Manifestazioni Club - Terni - Borzacchini Historic Terni

24 **SULLE STRADE DI FEDERICO II -** Manifestazioni Club - Torremaggiore (FG) - Autoclub Storico Dauno

GITE SOCIALI

03 **TOUR DI PRIMAVERA -** Manifestazioni Club - Catanzaro Corse Club 2 Mari

03 **ENOGASTRONOMICA DI EDO PRIMAVERA IN COLLINA -** Manifestazoni Club - Oltrepo' Pavese - Veteran Car Club Carducci - Pavia

25 **INCONTRO CON I LANCISTI -** Manifestazioni Club - Benevento e Provincia - Automotoclub Strorico Antico Sannio Benevento

29-01 maggio **STORICHE DI PRIMAVERA -** Manifestazioni Club - Scuderia Antichi Motori Messina

CONVEGNI

24 **"LE STRADE DEL TEMPO" VIAGGIO NELLA MEMORIA VILLA PIERCY -** Momenti Culturali - Bolotana (NU) - Il Volante Sassari

VEICOLI UTILITARI

22-23 **RIEVOCAZIONE STORICA DELL'AUTOTRASPORTO IN VALLESINA -** Altre Manifestazioni - Territorio Vallesina - Club Jesino Moto Auto Epoca



Via Setificio, 44 - 60035 JESI (An)
Tel. 0731 58030 - cjmae2001@yahoo.it
www.cjmae.it
C.J.M.A.E.
Club Jesino Moto Auto d'Epoca
FEDERATO A.S.I.
Pedivella d'Oro
2013 . 2017 . 2021



MAGGIO

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

01 **GRAN PREMIO NAPOLI - RIEVOCAZ. STORICA CIRCUITO DI POSILLIPO** - Manifestazioni Club - Napoli - Classic Car Club Napoli

06-08 **23° RONDE DELLE ZOLFARE** - Trofei ASI - Caltanisetta - Circolo Dell'antico Pistone

22 **VII TROFEO FRANCESCO CINTI** - Manifestazioni Club - Bagnoregio - Assoc. Stor. Culturale Piero Taruffi Automoto

27-29 **XXXVII TARGA DI CAPITANATA** - Trofei ASI - Gargano - Autoclub Storico Dauno

28-29 **22° TROFEO DEL TERMINILLO** - Trofei ASI - Rieti - Car Club Capitolino

ABILITÀ CRONOMETRI MECCANICI

06-08 **23° RONDE DELLE ZOLFARE** - Trofei ASI - Caltanisetta - Circolo Dell'antico Pistone

15 **RIEVOCAZIONE STORICA CORSA IN SALITA BOLOGNA - ROCCA DI ROFFENO** - Manifestazioni Club - Bologna - Rocca di Roffeno - Team San Luca A.S.D. Auto Moto Storiche

ABILITÀ FORMULA CRONO ASI

07 **TROFEO MONTI SIMBRUINI, MEMORIAL MARCO FORMICONI** - Trofei Formula Crono ASI - Carsoli - Auto Moto Storiche Officine Romane

08 **XXVII COPPA DEI CASTELLI PAVESI - TROFEO ELIO MARCHESI -** Trofei Formula Crono ASI - Colline di Pavia - Ruote D'epoca Pavia

15 **23° CARLO FABBRI** - Trofeo Formula Crono ASI - Club Autostoriche Rieti

TURISTICHE CULTURALI CON PROVE

01-04 **TOUR DELLA PENISOLA SORRENTINA** - Manifestazioni Club - Sorrento - Positano - Minori - Capri - Classic Car Club Napoli

07 **COPPA GIOVA-MI** - Trofeo Giovani - Milano e Dintorni - Club Milanese Auto Moto Epoca

13-15 **XVI COPPA GENTLEMAN SARDI** - Trofei ASI - Tortoli'- Jerzu' - Cagliari Etc... - Associazione Automoto D'epoca Sardegna

15 **DAI DE GAS** - Trofeo Giovani - Cesena e Dintorni - Collectors Historic Car Club

15 **VECCHI MOTORI E GIOVANI CULTORI IN CAMPANIA** - Trofeo Giovani - Portici - Antiquariauto Auto Moto Club - Napoli

20-22 **COPPA DELLA PERUGINA** - Trofei ASI - Umbria - Club Auto Moto Epoca Perugino

20-22 **XXXIV COPPA DEI DUE MARI** - Trofei ASI - Adriatic Veteran Cars Club - Riccione

22-28 **AUTOGIRO D'ITALIA 2022 - VIAGGIO A SUD** - Manifestazioni Club - Abruzzo - Puglia - Basilicata e Molise - Autogiro d'Italia Asd

26-29 **VIII ETNASPRINT - LA FATA MORGANA** - Manifestazioni Club - Tropea - Circolo Veicoli Storici "Titani di Trinacria"

27-29 **TUSCIA TOURIST TROPHY** - Trofei ASI - Viterbo - Veteran Car Club Viterbo

27-29 **CIRCUITO DELLE 3 VENEZIE** - Trofei ASI - Veneto - Friuli - Trentino - Circolo Ruote Classiche Rodigino

28-29 **SULLE STRADE DELLA LEGGENDA** - Manifestazioni Club - Legend Colli Senesi

RIEVOCATIVE CON PROVE

04-08 **RIEVOCAZIONE STORICA GIRO DI SICILIA 1912-2022 - LA SICILIA DEL FLORIO** - Manifestazioni Club - Sicilia - Veteran Car Club Panormus

07-08 **CORSA FUTURISTA -** Trofei ASI - Sassari - il Volante Sassari

29 **TOUR DEI VULCANI** - Manifestazioni Club - Itireddu (SS) - Il Volante Sassari

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

01 **VII FESTIVAL AUTORETRÒ 1° MEMORIAL LILLO CAVALLO** - Manifestazioni Club - Reggio Calabria - Associazione Reggina Mezzi Storici F.De Virgilio Lillo Cavallo

07-08 **RADUNO INTERCLUB DI MARCA ALFA ROMEO - "ADRENALINA PURA"** - Manifestazioni Club - Fermo - La Manovella del Fermano

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

07-08 **SULLE STRADE DE L'EROICA** - Manifestazioni Club - Siena - Siena Club Auto Moto Epoca

14 **11° LES DAMES AU VOLANT** - Manifestazioni Club - Lago di Garda - Benaco Autoclassiche Asd

14-15 **VII ASTE E BILANCIERI** - Marco Polo - Venezia - Venezia Automotostoriche

14 **VISITA COLLEZIONE UMBERTO PANINI** - Manifestazioni Club - Modena - Hermitage Veteran Engine

14-15 **I CASTELLI DEL PIEMONTE -** Manifestazioni Club - Manta / Racconigi - Circolo Langhe Automoto Storiche

15 **RADUNO CITTÀ DI TRIESTE** - Manifestazioni Club - Trieste e Provincia - Club Amici Della Topolino

15 **COPPA NETIUM** - Manifestazioni Club - Zona Castel del Monte - Rombo Arcaico Auto & Moto D'epoca

21-22 **BIKER FEST - US CAR REUNION** - Manifestazioni Club - Lignano Sabbiadoro - C.N.O. American Motors

22 **SULLE STRADE DEL TRANSPORT SHOW 2022 -** Manifestazioni Club - Costa Trabocchi - Frentano Ruote Classiche

22 **IV MONTE BONIFATO REVIVAL** - Manifestazioni Club - Alcamo (TP) - Club Auto Moto D'epoca Francesco Sartarelli

22 **I PERCORSI DI FEDERICO II** - Manifestazioni Club - B.A.T. - Scuderia Fieramosca Club Automoto Storiche

22 **19° AOSTA E DINTORNI -** Manifestazioni Club - Aosta - Saint Barthelemy - Club Auto Moto Epoca Valle D'aosta

26-29 **CON L'APRILA TRA FELTRO E MONTEFELTRO -** Manifestazioni Club - Urbino - Pesaro - Registro Aprilia

27-29 **SULLE RIVE DELL'ALTO IONIO** - Marco Polo - Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici I Delfini - Taranto

27-29 **9° RIEVOCAZIONE STORICA "ASTI - SAN REMO" -** Manifestazioni Club - Club Auto e Moto D'epoca Astigiano

27-29 **XXVIII COPPA VINCENZO FLORIO** - Manifestazioni Club - Napoli - Circolo Auto Moto Epoca Vincenzo Florio

29-05 giugno **LE STRADE DELLA TOPOLINO SS N.7 VIA APPIA DA ROMA A MATERA** - Manifestazioni Club - Roma , Lazio, Napoli e Matera - Topolino Autoclub Italia

29 **RADUNO CITTÀ DI AGROPOLI** - Manifestazioni Club - Agropoli (SA) - Club Salerno Autostoriche

30-05 Giugno **IN GIRO PER LA GRECIA IV EDIZIONE** - Manifestazioni Club - Grecia - Veteran Club Valle D'itria

RIEVOCATIVE SENZA PROVE

27-29 **RIEVOCAZ. STORICA DELLA CORSA "TORINO - ASTI - TORINO DEL 1985"** - Rally Delle Veterane - Torino - Registro Ancetre Club Italia

CONCORSO DI ELEGANZA

01 **YOUNGTIMER CONCOURSE** - Manifestazioni ASI - Bardolino - ASI-Automotoclub Storico Italiano

01 **XV ED. "CONCORSO DI ELEGANZA" SAN BENEDETTO DEL TRONTO** - Concorsi - San Benedetto del Tronto - Club Automoto Storiche Picenum

14 **MAW DESIGN** - Concorsi - Portici (Napoli) - Antiquariauto Auto Moto Club

28-29 **SPORT E MOTORI** - Concorsi - Club Autostoriche Rieti

CONCORSO DINAMICO

29 **BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX** - Concorsi - Scuderia Djelmo Asd

GITE SOCIALI

08 **GIRO DELLE MASSERIE 2022** - Manifestazioni Club - Martina Franca - Veteran Club Valle D'itria

08 **DALLA CITTÀ DI FABRIANO VERSO GLI APPENINI** - Manifestazioni Club - Territorio Fabrianese - Club Jesino Moto Auto Epoca

GITE SOCIALI

14-15 **A PASSEGGIO PER L'ANTICO DUCATO DI SPOLETO** - Manifestazioni Club - Varie - Veteran Car Club Roma

14-15 **ALLA SCOPERTA DEL BAROCCO NERENTINO** - Manifestazioni Club - Nardo' (LE) - Scuderia Il Tacco Automoto D'epoca

20-22 **LA BIANCHINA NELLA MOTOR VALLEY** - Manifestazioni Club - Val D'isarco - Bianchina Club

27-29 **VIAGGIANDO NEL TEMPO ANTE "40** - Manifestazioni Club - Ruote D'epoca della Riviera Dei Fiori

27-29 **MANTOVA** - Manifestazioni Club - Mantova - Veteran Car Team Bolzano

27-30 **LE QUATTRO RUOTE STORICHE NELL'ISOLA DI CALYPSO** - Auto e Motocicli Sport Club d'Epoca - Pantelleria

29 **34° GITA SOCIALE CITTÀ DI CASTIGLIONE DELLE STIVIERE** - Manifestazioni Club - Club Auto Moto Storiche Castiglionese

CONVEGNI

14-15 **CULTURA E MOTORI AL POLITECNICO** - Momenti Culturali - Piacenza - Club Piacentino Automoto Epoca

18 **LA COPPA DELLA PERUGINA IERI, OGGI E DOMANI** - Momenti Culturali - Prerugia - Club Auto Moto Epoca Perugino

ESPOSIZIONE

01 **INAUGURAZIONE MOSTRA STATICA "ARTE E SOGNI"** - Momenti Culturali - Loreto Apurtino - Old Motors Club Abruzzo

APRILE

10 **RIEVOCAZ. STORICA BERGAMO-SAN VIGILIO - MEMORIAL DINO SESTINI** - Rievocative - Bergamo - Club Orobico Auto Epoca

10 **13° CIRCUITO DI SAN PIETRO IN TRENTO** - Ante 1930 - Tematiche - San Pietro In Trento (RA) - Club Romagnolo Auto e Moto D'epoca

23-24 **IL PRIMAVERA DI AUGUSTO FARNETI** - Ante 1963 - Turistiche Culturali - Sport Club Il Velocifero Auto Moto Epoca

25 **TOUR IN MOTO** - Ante 2002 - Turistiche Culturali - Bari - Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto

30-01 maggio **LE MOTO E I PIONIERI** - Ante 1930 - Turistiche Culturali - Club Moto Epoca Fiorentino

MAGGIO

06-08 **ASIMOTOSHOW** - Turistiche Culturali - Varano De' Melegari - ASI-Automotoclub Storico Italiano

08 **GIRO DELLE MASSERIE 2022** - Ante 1997 - Turistiche Culturali - Martina Franca - Locorotondo - Veteran Club Valle D'itria

15 **GIRO DEI MONTI DAUNI** - Ante 2002 - Turistiche Culturali - Subappennino Dauno (FG) - Autoclub Storico Dauno

15 **XXIII VALLESINA IN MOTO** - Ante 1992 - Rievocative - Jesi (AN) - Club Jesino Moto Auto Epoca

27-29 **MOTOSTORICHE NEL BAROCCO IBLEO**

28-29 **28° MOTO RADUNO D'EPOCA "NANDO PENNISI"** - Ante 1972 - Turistiche Culturali - Isole Eolie - Associazione Siciliana Veicoli Storici

28 **ANCONA IN MOTO** - Ante 1990 - Turistiche Culturali - Ancona - Club Auto Moto Storiche Ancona

29 **BANDIERA GIALLA** - Dal 1960 al 2000 - Turistiche Culturali - Assisi San Ginesio (MC) - Automotoclub Storico Assisano

29 **MOTO E COLLI** - Ante 2002 - Turistiche Culturali - Puglia - Old Cars Club

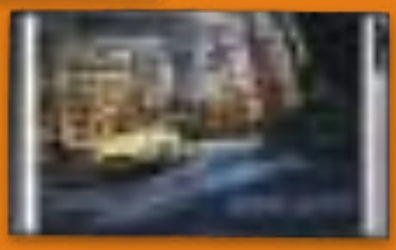
29 **IN MOTO NELLE TERRE DI RE ARDUINO** - Turistiche Culturali - Ivrea - Ruote Storiche In Canavese

CALENDARIO MOTO

PININFARINA, UOMINI E MODELLI

La nuova opera di Artioli, a cura di Daniele Buzzonetti, con traduzione inglese, è la design story della "Maison Pininfarina", dal creatore Battista, familiarmente soprannominato "Pinin" (nel 1961 Giovanni Gronchi, Presidente della Repubblica, concede di unire soprannome al cognome), a suo figlio l'ingegner Sergio. Tante le foto di prototipi e di Pinin con personaggi illustri come l'avvocato Gianni Agnelli, Enzo Ferrari, con il figlio Sergio e i nipoti Andrea, Paolo (attuale presidente del Gruppo e vice presidente ASI) e Lorenza, di Renzo Carli (cognato di Sergio, direttore e AD della Pininfarina dal '61 al 1977) e di alcuni designers: Sergio Scaglietti, Lorenzo Ramaciotti, Franco Martinengo, Aldo Brovarone, Leonardo Fioravanti, l'americano Tom Tjarda. Con le foto di fuoriserie che hanno scritto la storia dell'auto: Lancia e Cisitalia, splendide Ferrari, Maserati, Fiat (Dino compresa), Alfa Romeo, le americane Cadillac e Nash, le inglesi Rolls Royce, Bentley, Austin.





"Pininfarina. Storia di un mito" *di Daniele Buzzonetti, Artioli Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 317 pag, 55,00 €*

FORGHIERI: UNA VITA COL CAVALLINO NEL CUORE

Sempre per Artioli e a cura di Daniele Buzzonetti, un altro bel volume in italiano e inglese il cui interprete è l'ingegner Mauro Forghieri, modenese come Enzo Ferrari, cervello d'alta classe meccanica per le rosse vetture del Cavallino Rampante, alle quali ha dedicato tutta la sua bravura e gran parte della sua vita. Per bocca di Forghieri il volume parla delle "rosse", di come le ha (o sono state) pensate e fatte realizzare, di quanto abbiano vinto e dove (sia in pista e - per le GT e GTO - anche su strada), di com'erano i piloti che le hanno guidate, con numerosissime foto di vetture e indimenticabili piloti al loro volante.



"La Ferrari nel Cuore. Mauro Forghieri" *di Daniele Buzzonetti, Artioli Editore, testo in italiano inglese, foto b/n e colori, 317 pag, 55,00 € (49,50 € su www.artioli.it).*

UNA FAMIGLIA LEGGENDARIA

I Florio sono stati una delle più importanti famiglie italiane, per prestigio, per intraprendenza, per iniziativa. Il loro nome infatti, evoca subito imprese formidabili, dall'imprenditoria allo sport, primo fra tutti quello automobilistico; partendo dagli inizi dell'800, con le prime imprese economiche e fino al declino avvenuto a '900 inoltrato, il testo di Pino Casamassima –autore teatrale, scrittore, giornalista, grande esperto del '900 italiano, fine conoscitore del costume e della società nostrana – è un saggio rigoroso e puntuale, prima che un romanzo, genere del quale, tuttavia, non si può non intraprendere quando si parla di stirpi come quella dei Florio, così sfaccettata, così poliedrica. Gli appassionati di motori, soprattutto, troveranno in questo testo, la ricostruzione analitica dell'invenzione e della nascita di una delle corse più leggendarie, a opera della famiglia: la Targa Florio. Iniziata nel 1906, si è svolta come gara di velocità fino al 1977. È quindi una delle più antiche, prestigiose e longeve competizioni del secolo scorso. Una storia nella storia, che aggiunge tessere affascinanti a un mosaico fatto anche di mondanità, lusso, "bella vita", come quella della luccicante Donna Franca, la "regina" della dinastia, e di suo marito Ignazio Jr, che, nel bene e nel male, hanno incarnato due icone della Belle Epoque. Un racconto lungo un secolo di tre generazioni dei "Leoni di Sicilia".



"I Florio. La vera storia della famiglia diventata leggenda" *di Pino Casamassima, Diarkos Editore, testo in italiano, 330 pag, 18,00 €*

DA 60 ANNI FRENATE IN SICUREZZA

Brembo, leader globale nello sviluppo e nella produzione di impianti frenanti ad alte prestazioni, ha compiuto 60 anni. Un lungo lasso di tempo nel quale l'azienda lombarda ha avuto come missione principale quella di far frenare al meglio i campioni delle quattro e delle due ruote così come le auto e le moto che noi utenti normali della strada, usiamo tutti i giorni. La storia, l'evoluzione e l'affermazione del Marchio, sono i temi di questa imponente e completissima pubblicazione, libro ufficiale per celebrare l'illustre compleanno. Il volume passa infatti in rassegna le differenti facce dell'universo Brembo: non solo per la frenata su strada e su pista, ma anche una profonda attenzione al design, al processo produttivo, a un marketing efficace che ha permesso una graduale internazionalizzazione dell'azienda sino agli aspetti, oggi tanto attuali, della sostenibilità della filiera produttiva.
Sei gli autori principali (fra questi Massimo Clarke, membro della Commissione Cultura di ASI), ai quali contributi si aggiungono le testimonianze vive e dirette di chi, l'azienda, la vive dall'interno quotidianamente. Bellissimo il materiale iconografico, per lo più proveniente dall'archivio Brembo.



"Brembo 60. La bellezza dell'innovazione" *Aa. Vv., Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 260 pag, 60,00 €*

ASIshop.it

Collezione Ufficiale Asi - Primavera - Estate

~~€ 18~~
€ 12



T-SHIRT BASEBALL

T-shirt 100% cotone mod. Baseball con stampa stile vintage, da abbinare alla felpa Teddy per un total look Anni '50. Colori: Royal, Rosso, Verde, vestibilità regolare. Taglie dalla S alla 3XL

~~€ 48~~
€ 35



FELPA COLLEGE "TEDDY"

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

€ 48



PIUMINO BIKER

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

Collezione ASI by sparco in Edizione Limitata

€ 24



T-SHIRT IN COTONE

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

~~€ 32~~
€ 27



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. Solo taglia S.

€ 65



FELPA FULL-ZIP

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



€ 44

GIACCA WINDSTOPPER CON CAPPUCCIO

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

SCARPE SNEAKER

€ 98



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



Saremo presenti nello stand ASI con il nostro pop up store presso le seguenti fiere di settore:

EXPOLEVANTE
Bari (BA) - dal 21 - 24/04

AUTOMOTORETRO'
Torino (TO) - dal 28/04 - 1/05

ASI MOTOSHOW
Varano de' Melegari (PR) - dal 6 - 8/05

Nuova linea Martini Racing





€ 92

HOODIE BIG STRIPES

Felpa con cappuccio con le tipiche strisce della livrea Martini Racing interamente ricamate. Patch ricamate su petto. Colore blu o bianco. Taglie: S - XXL.



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



€ 98

FELPA FULL ZIP

Felpa full zip ispirata all'iconica tuta Sparco - Martini Racing.
Colore: Blu Marine.
Taglie dalla S alla XXL.



€ 42

T SHIRT BIG STRIPES

T-shirt in morbido jersey con le tipiche strisce della livrea Martini Racing. Colore blu o bianco.
Taglie: S - XXL



€ 72

POLO REPLICA

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



€ 92

GILET REPLICA

Gilet con tipica livrea a strisce con disegno a V, in tessuto tecnico ripstop e pregiate patch ricamate. Zip specifica con nastrino Martini Racing stripes su flap di chisura. Fondo e maniche elasticizzati, tasca interna.
Colore: Blu Marine.
Taglie: S - XXL



€ 190

FIELD JACKET

Giacca antivento con cappuccio in tessuto water-repellent, patch ricamate, nastrino "Martini Racing stripes" su manica.
Colore: Blu Marine.
Taglie: S - XXL.



€ 60

WINDSTOPPER

Giacca antivento con cappuccio in tessuto water-repellent, patch ricamate, nastrino "Martini Racing stripes" su manica. Colore: Blu Marine. Taglie: S - XXL.



CAPPELLINO € 32

Ricami 3D frontali



€ 80

OCCHIALI DA SOLE

Protezione da raggi - UV EN ISO 12312-1



€ 98

SNEAKER S-POLE

Sneakers di derivazione Karting con speciale livrea Martini Racing.
- Suola karting
- Tomaia traspirante
- Tessuto in microfibra
- Doppio laccio

Taglie: 39 - 46



€ 32

BERRETTO POMPON

50% lana 50% acrilico con rivestimento in pile.

Trovi gli articoli della precedente collezione Martini Racing in offerta su www.asishop.it – DISPONIBILITA' LIMITATA

ASIshop.it

CRONOGRAFI



MOD. GP € 110

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

MOD. STEEL

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



€ 185



MOD. PILOTA € 115

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



CAPPELLINI DA BASEBALL € 12

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

CRAVATTE IN SETA JACQUARD € 38

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



MODELLO HONK-SUR-HONK

Fantasia di 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)

OROLOGI "SOLO TEMPO"



UNISEX MOD. COLORS € 68

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

€ 180

OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB

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



€ 95



€ 85

OROLOGI DA DONNA

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

PORTACHIAVI



MODELLO BADGE € 12

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



MODELLO SPORT € 8

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



MODELLO SILVER € 8

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



MODELLO 3D € 8

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



TUTA DA PILOTA € 90

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



TELO COPRIKART € 72

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



€ 68 ZAINO PORTA PC

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



CASCO JET € 85

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

€ 68/ € 78 COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider



Copre l'abitacolo sia con la capotte 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 *Da € 85 a €195*

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.

€ 25 GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE



Guanti mezze dita in vera pelle e cotone traforato chiusura con velcro e stemmini ASI in ottone smaltato. Colori disponibili marrone e nero. Taglie da S a XXXL (XXXL solo marroni)

GUANTI DA GUIDA IN PELLE € 28



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

€ 30 / 35 CAR BADGE PER RADIATORE



Car Badge per radiatore auto a forma di scudetto ASI, in ottone dorato e smaltato completo di perni filettati e staffa. Con sacchettino in velluto personalizzato.
Formato piccolo: Dim. mm. 65x58
Formato grande: Dim. mm. 90x80

€ 15 COPRIVOLANTE UNIVERSALE



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

PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA € 4

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



€ 4 SPILLA/PIN DA GIACCA



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

BRACCIALE SALVAVITA AIDME € 14

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





COVER PER SMARTPHONE € 19

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**

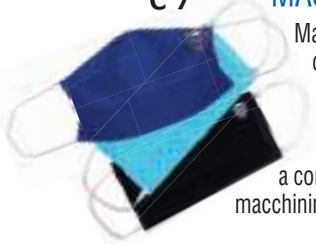
NOVITÁ



SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE € 12

Sciarpa multifunzionale particolarmente utile per l'uso quotidiano come sciarpa, copricapo, berretto, fazzoletto, passamontagna o fascia. Realizzata in poliestere mostra elevata resistenza ed estensibilità e può essere lavata in lavatrice. Dimensione cm 24x47

€ 9 MASCHERINA LAVABILE IN COTONE



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

€ 20 BORRACCIA IN ACCIAIO INOX



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

MODULO D'ORDINE 04/2022

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

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

Nome ..... Cognome .....o ragione sociale.....

Cod. Fisc./P. Iva **(obbligatorio: in mancanza non potremo evadere l'ordine)** .....

Indirizzo..... Cap.....Località .....

Prov..... Tel. .....E-mail.....

Indirizzo di spedizione (se diverso): .....

Tessera ASI (eventuale).....Data.....Firma..... .....

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

ASI BOOKSHOP

VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER	€ 12	☐
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17	☐
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21	☐
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27	☐
IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21	☐
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22	☐
"I Grandi Carrozzieri" 6 VOLUMI	€ 99	☐
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet	€ 9	☐
MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior	€ 9	☐
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164	€ 9	☐
MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupè 1.2 - 1.3	€ 9	☐
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4	€ 9	☐
"Mini guide" 5 VOLUMI	€ 35	☐
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33	☐
Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24	☐
LOUIS CHIRON	€ 41	☐
"Caracciola + Campari + Chiron" 3 VOLUMI	€ 79	☐
FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27	☐
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22	☐
FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27	☐
MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27	☐
MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27	☐
Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI	€ 99	☐
NOVITÀ C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI	€ 60	☐
FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - (nuova edizione)	€ 40	☐

LANCIA DELTA Gruppo A Solo Volume 1 € 49 ☐ **OPERA INTERA** € 109 ☐ Solo Volume 2 € 45 ☐ Solo Raccoglitore € 15 ☐

312P - Forse la più bella Ferrari da corsa	€ 85	☐
500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 23	☐
ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33	☐
ALFA ROMEO GTA	€ 23	☐
AUTOMOBILI MARINO	€ 17	☐
BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto	€ 22	☐
BMW R90S	€ 17	☐
CANI NERI CANDIDE GARDENIE	€ 15	☐
CARLO UBBIALI	€ 20	☐
CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19	☐
COPPA DELLA PERUGINA	€ 21	☐
CORSE RUVIDE	€ 21	☐
DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI	€ 24	☐
DONNE DA FORMULA UNO	€ 21	☐
DUE RUOTE SOTTO LA MOLE	€ 21	☐
ERMANNO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15	☐
ERMINI	€ 33	☐
FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO	€ 19	☐
FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17	☐
FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21	☐
FIAT PANDA L'intramontabile	€ 40	☐
GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17	☐
GIOVANNI MICHELOTTI Una matita libera	€ 55	☐
GRAN PREMIO di BARI 1947-1956	€ 16	☐
IL GIOVANE GIORGETTO	€ 24	☐
IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20	☐
L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 40	☐
L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24	☐
L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21	☐
LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27	☐

LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI	€ 15	☐
LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI	€ 22	☐
LA PIÚ VELOCE	€ 21	☐
LE AUTO DELLA INNOCENTI	€ 22	☐
LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 33	☐
LE NOSTRE INDIAN	€ 27	☐
MARTIN'S CARS	€ 23	☐
MARTIN'S BIKES	€ 25	☐
MICROMOTORI ITALIANI	€ 24	☐
MOTO MOLARONI	€ 19	☐
NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19	☐
NEFTALI OLLEARO	€ 19	☐
PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza	€ 17	☐
PATRIARCA un uomo un'epoca una storia	€ 21	☐
PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 25	☐
PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26	☐
PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS	€ 85	☐
POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI	€ 33	☐
PRIMO CIRCUITO MOTOCICLISTICO - 1914	€ 10	☐
QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35	☐
ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni	€ 34	☐
SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21	☐
TARGHE&TARGHE Vol. 1	€ 25	☐
THE BERTONE COLLECTION	€ 70	☐
TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd	€ 39	☐
TRATTORI. MOTORI E CARIOCHE di Romagna	€ 19	☐
VEICOLI STORICI	€ 17	☐
VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29	☐
WOOLER	€ 18	☐
ZAGATO E SPADA DESIGNER	€ 25	☐

ASISHOP

MARTINI RACING

T-SHIRT BIG STRIPES € 42 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

POLO REPLICA ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL € 72 ☐
☐ Bianco ☐ Marine

HOODIE BIG STRIPES € 92 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

FELPA FULL ZIP € 98 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

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

WINDSTOPPER € 60 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

FIELD JACKET € 190 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

GILET REPLICA € 92 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING € 80 ☐

CAPPELLINO ☐ **BERRETTO POMPON** ☐ € 32 ☐

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

OROLOGIO unisex mod. COLORS
☐ Nero ☐ Blu ☐ Marrone ☐ Verde ☐ Arancione € 68 ☐

CRONOGRAFI
PILOTA € 115 ☐ **GP** € 110 ☐ **STEEL** € 185 ☐

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

OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB € 180 ☐

ASI by SPARCO

T-SHIRT ☐ Azzurro ☐ Nero/Rosso (no XL, XXL) € 24 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL

POLO PIQUET ☐ Nero/Rosso (solo S) ☐ Azzurro (solo S) € 27 ☐

FELPA FULL ZIP ☐ Blu ☐ Nero/Rosso € 65 ☐
☐ S ☐ M (No Blu) ☐ L (No Blu) ☐ XL ☐ XXL

GIACCA WINDSTOPPER ☐ Nero/Rosso (solo S) € 44 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL ☐ Azzurro

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

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

CASCO JET ☐ Bianco ☐ Nero € 85 ☐
☐ S/55 (no bianco) ☐ M/57 ☐ L/60 ☐ XL/61(no bianco / nero)

ZAINO PORTA PC ☐ Nero ☐ Rosso/Nero ☐ Blu\Nero € 68 ☐

TELO COPRIKART ☐ Argento/Rosso ☐ Argento/Blu € 72 ☐

SPILLA/PIN DA GIACCA € 4 ☐

BRACCIALE SALVAVITA AIDme ☐ Blu ☐ Azzurro € 14 ☐

PORTACHIAVI
Mod. Silver € 8 ☐ **Mod. 3D** € 8 ☐
Mod. Sport € 8 ☐ ☐ Nero ☐ Marrone ☐ Ocra
Mod. Badge € 12 ☐ ☐ Nero ☐ Blu ☐ Rosso

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

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

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

COLLEZ. UFF. ASI

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

T-SHIRT BASEBALL ☐ Verde oliva ☐ Blu Navy € 12 ☐
☐ XS ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ XXL

FELPA "TEDDY" ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL
☐ Royal (no S) ☐ Grigio/Nero ☐ Bordeaux (no M) ☐ Navy € 35 ☐

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 ☐

COVER PER SMARTPHONE ☐ Nero ☐ Blu € 19 ☐
Modello..... verifica su www.asishop.it i modelli disponibili

SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE € 12 ☐

Costo TOTALE degli articoli *(i prezzi sono da considerarsi IVA compresa)* **€** ..... *Più spese di spedizione* ***(con corriere in Italia € 9,00 - GRATIS oltre € 50,00)*** TOTALE € .....

Le spese di spedizione per l'ESTERO sono da calcolarsi in base al paese di destinazione. Si prega di contattarci a questa e-mail: ***info@asiservice.it.***

Effettuare pagamenti anticipati corrispondenti al costo totale dell'ordine, indicando come CAUSALE "acquisto materiale ASI SERVICE srl" tramite le seguenti opzioni:
- Bonifico bancario sul conto intestato ASI SERVICE srl - Banca del Piemonte - IBAN IT15C0304801000000000092303
- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl – Torino

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

TROVA TUTTO TROVA TUTTO TROVA

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. Dispongo di autoradio anni '50-'60-'70. Svariati tipi e marche, modelli particolari per Porsche, Aurelia e Appia. Disponibilità modelli a valvola e a 6 volt, tutte funzionanti.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

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













3. AMMORTIZZATORI

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

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

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

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

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

5. ASSICURAZIONI

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

6. ASSORBENTI INDUSTRIALI

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

7. AUTOFFICINE

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Restauri professionali di tutta la meccanica, con ricerca capillare dell'originalità, disponibilità di ricambi. Specializzati in auto inglesi, Porsche e Alfa.

Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it. Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari.

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

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

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

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

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 80 69020 - 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, Traction Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in contropartita.

Diego e Lorenzo Maspes - CO - Tel. 031 305640. Autoriparazioni con esperienza di mezzo secolo su tutta la gamma delle vetture Alfa Romeo d'epoca e attuali. Inoltre è Officina autorizzata Alfa Romeo.

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico di qualunque vettura d'epoca anni '40 -'70; disponibilità ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 – Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Restauri completi di meccanica e carrozzeria di auto classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.

Tralli Franco - MO - Tel./Fax 059 909246. Specializzati in riparazione, ricostruzione e restauro di ogni aspetto della meccanica dei modelli Maserati anni '50 - '80.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - Tel. 0382 483158 - Fax 583414 - www.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com. Restauro integrale di meccanica Citroen classiche: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

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.comm.it. Specialisti da oltre 25 anni nel commercio e brokeraggio di automobili d'epoca e da collezione.

11. CAPOTE

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





Alfa Romeo GT Junior 1300



Autotappezzeria Cassina e Milesi snc -BG-Tel. /fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Realizzazione, ricostruzione di capote su misura a campione, conformi all'omologazione ASI, per ogni vettura d'epoca. Fornitura e montaggio capote originali per auto attuali.

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

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

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

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

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

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

12. CARBURATORI

Aristide Germani - PR - Tel. 0524 525616 - 335 6621130 - carburatorigermani@alice.it - www.carburatorigermani.com. Restauro carburatori per auto classiche, sportive, speciali, nazionali ed estere - Rifacimenti, anche molto rari, su disegno o campione - Esperienza quarantennale.

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

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069 020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it.. Ricostruzione e manutenzione carburatori, nuovi e revisionati, di tutte le marche, normali e sportivi, compresa la meccanica d'auto d'epoca.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Tutti i ricambi per carburatori S.U.; servizio messa a punto e restauro carburatori S.U.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Distributori di ricambi per carburatori S.U.; carburatori in rotazione, pronta consegna per ogni autovettura inglese equipaggiata S.U., Zenith-Stromberg.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista scambista ha disponibilità di carburatori Weber 40, 45 e Dell'Orto, carburatori per Lancia, 500, 600, 1.100, 112 Abarth, Alfa e gruppi speciali.

13. CERCHI E RUOTE

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

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

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

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

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

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

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

16. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

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

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

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

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Disponibilità di ogni tipo di bronzine, guarnizioni, valvole per tutti i tipi di Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa e Fiat.

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

Autotecnica snc - SP - Tel. 0187-661717 Fax 0187-669733 - www.autotecnica.it - info@autotecnica.it. Ampia disponibilita' di accessori e ricambi di carr., mecc., componentistica originale e non, specifici per Lancia Delta 8v./16v./ Evoluzione.

Bayer Ricambi - VR - Tel./Fax 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Disponibilità di ricambi vari per Fiat 500 e 600: coppe olio, paraurti inox, ghiere, pannelli, etc.





CAPASSO RICAMBI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - 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 disponibilita' ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi : Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

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

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

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

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

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

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

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

NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 foto). Costruzione ricambi auto per Abarth 595 e 695, Giannini bicilindriche, Fiat 500 e derivate.

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

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

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

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

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

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

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

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di ghiere, modanature, maniglie, paraurti, parabrezza, interni, ecc.., più altri componenti di meccanica e carrozzeria, per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

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

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

Valla Giancarlo - RE - Tel. 0522 271321 - Fax 0522 231882 - www.tuttolambretta.it - info@tuttolambretta.it - giancarlovalla@tuttolambretta.it. Ogni ricambio di meccanica e telaistica per tutti i modelli Lambretta dal '47 al '70.









17. CROMATURE

CROMATURA BON RENATO s.n.c. - TO- Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847 - commerciale@cromaturabon.com - www.cromaturabon.com. Pulitura, ramatura, nichelatura e cromatura bianca e nera su acciaio, ferro e metalli non ferrosi. restauri su auto e moto d'epoca, preventivi gratuiti.

Galvanica Partenopea Srl - NA - Tel. Fax: 081 737 23 25 - info@galvanicapartenopea.com - www.galvanicapartenopea.com. Cromature su tutti i tipi di metalli con bagno di rame a spessore, per auto e moto d'epoca, sportive e speciali, si effettuano preventivi gratuiti, ritiro del materiale a nostro carico tramite corriere convenzionato.

Galvanica Spino d'Adda - CR - Tel. 0373 965359 - Fax 980726 - www.galvanica-spino.it - info@galvanica-spino.it. Pulitura, ramatura, nichelatura, cromatura, lucidatura di qualunque metallo. Specializzata nella cromatura di componenti di auto e moto classiche e sportive.

18. CUSCINETTI

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

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

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di cuscinetti di cessata produzione per auto classiche nazionali dagli anni '20 in poi.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 33 11 747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilita' cuscinetti per auto nazionali anni '40-'70.

19. FILTRI

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Filtri aria, olio e carburante per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Lamborghini, Maserati dal 1950 al 1980.

20. FRENI

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

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

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

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, cilinfretti, dischi freno, servofreni e tubi per impianti Girling, Dunlop e Ate per tutte le Alfa Romeo dalla 1900 alla 75 anche solo kits di revisione qualità, pastiglie freno originali Alfa Romeo, kit frizione completi, pompe frizione e cilindretti ripetitori.



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

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

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

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

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







CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA
Restauri e revisione Porsche 356 - 911 - 914
Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche
per farle tornare nella loro splendida forma originale.
S.S. Casale - Asti, 42 z.i. - 15020 Cereseto (AL) - Italy
Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com



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

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

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 disponibilita' di gruppi frizione completi e particolari per Fiat, Alfa e Lancia anni 1950-1970.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 33 19313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponiamo parti frizione tutte le vetture Lancia d'epoca.

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

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

22. GUARNIZIONI MOTORE

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

Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 7319380 82 - www. sangalliguarnizioni.com. Produzione guarnizioni motore per svariati marchi quali: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, Lamborghini.

23. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

Agenzia Aguggini Sas - MB - 02 / 96320107 - www.agugginisas.it. Pratiche e reimmatricolazioni, iscrizione Registri storici - Collaudi motorizzazione e CPA, valutazioni e perizie - Veicoli storici di origine sconosciuta, demoliti, radiati d'ufficio, di provenienza estera, senza documenti.

Agenzia Autosprint - CR - Tel. 0373 84850 - Fax 0373 252514 - www.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazioni e reiscrizioni auto e moto d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficolta' - Revisoni veicoli ante anni '60.

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

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

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

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

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Ampia disponibilita' di fari, fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc., Per auto nazionali dal '50 -'80.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Fari, fanalini, frecce, batterie e ogni altro componente elettrico per Jaguar XK, MK II, E Type e XJ.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanali posteriori, spinterogeni, ecc...., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

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

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

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti e componenti elettricl per auto Innocenti dal '74 al '96.

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052 - www.rossoclassic.it. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Materiale vario di marchi quali: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione.

Il Lamierista
di Trevisi
Restauratori
Automobili d'Epoca
Protocipisti e battilastra - Restauratori esperti nelle fasi di lastratura e assemblaggio delle vostre automobili storiche e sportive - Produzione artigianale di ogni tipo di lamiere in alluminio, ferro e ottone - Costruzione a mano di qualsiasi paraurto con rimatura 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

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

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

GMA
SPECIALISTI SU
POMPE CARBURANTE,
CARBURATORI E RICAMBI
S.U
E MOLTO ALTRO...
TEL: 0382-525429 0382-523630 INFO@GMAJAG.NET WWW.GMAJAG.COM



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

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

25. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

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

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

26. INGRANAGGI

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

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.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle, tessuto, similpelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GMA - PV - Tel 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per vetture di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal 1948 al 1986.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Disponibilita' di pannelleria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

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

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

ZACCARI VALERIO - MI - 339 1282507 Verniciatura integrale di cuscini in pelle di qualunque auto classica, sportiva o speciale; ripristino/restauro/ingrassaggio di superfici in pelle secche, o con pelature, graffi, abrasioni, ecc...; realizzazioni speciali con effetto perlato/metallizzato; customizzazioni di tinta su marchi, loghi e stemmi a rilievo; verniciatura di selle; esperienza trentennale; lavorazioni in sede.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Si effettuano restauri e ricostruzioni interni di ogni auto d'epoca con materiale originale: cuscini, moquette, pannelli, braccioli, cielo, capotes, ecc....

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

28. KIT DI ELABORAZIONE

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

TUTTO LAMBRETTA - RE - tel. 0522 271321 - info@tuttolambretta.it - www.tuttolambretta.it. Disponiamo di kit di elaborazione STRATOS per tutti i modelli carenati di Lambretta dal 1958 al 1970: nuovi gruppi termici di 185 cc in ghisa (13.5 cavalli), dedicato al granturismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti piu' esigenti.

29. LAMIERATI

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

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

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



Gambetti Mario

Dal 1963 Specialista ricambi auto d'epoca
Via Isola Bianca, 71/73 - 44100 Pontelagoscuro (FE) Italy
Tel. 0532/464950 - Cell. 345 8705543 - gambettimario@libero.it



RICAMBI MOTORE | RICAMBI FRIZIONE | CINGHIE DISTRIBUZIONE
RICAMBI FRENI | RICAMBI TELAIO | POMPE OLIO

VARIE • MARMITTE • TUBI • SILENZIATORE PER VEICOLI ITALIANI • POMPE ACQUA VETTURE NAZIONALI • POMPE CARBURANTE VETTURE ITALIANE • POMPE CARBURANTE ELETTRICHE • SERIE GUARNIZIONI MOTORE VEICOLI NAZIONALI • FILTRI OLIO/ARIA CARBURANTE PER ALFA ROMEO - FERRARI - FIAT - LAMBORGHINI - LANCIA - MASERATI

Felice Service

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

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

Prezzi senza confronto!!!

Quality Service

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

Chiamateci o scriveteci per un preventivo

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.

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

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade- Cascina Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 - info@farallirestauri.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto 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. Disponiamo 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 - Lamierati per autovetture nazionali anni 1950-1970: parafanghi, cofani, sottoporta, fondi, ecc...

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilita' di lamierati originali per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponiamo di ricambi di carrozzeria per vetture Lancia d'epoca: mascherine, parauerti, parafanghi, vetri, ecc.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponibilità di lamierati vari per autovetture Innocenti dal '74 al '96.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '50 - '75: sportelli, cofani, parafanghi + varie.

GABRI-FALCO - FR - 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di lamierati per Alfa Romeo, A112, Fiat 500, 600, 131, 124, 850 Pulmino e 850 coupé, Giulia GT, nuovi e usati.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Ampia disponibilita' di componenti di carrozzeria per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

30. MAGNETI

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

31. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Disponibilità di libretti uso e manutenzione, auto - moto - camion da anni '30 a '80.

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinalfa@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni.

EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Disponibilita' 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, fotografie, depliants.

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

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

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

32. MARMITTE COLLETTORI

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

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

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

33. MILITARIA

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

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



TURI GIUSEPPE

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

Ricambi ed accessori per:

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

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.







34. MOTORE E SUE PARTI

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

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

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Parti meccaniche per modelli Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO - Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Si effettuano restauri integrali e messa a punto di tutta la meccanica di ogni vettura, disponibilità di ricambi per auto inglesi, Porsche 356 e 911, Alfa Romeo dal 1950 al 1970.

Autofficina Aldo Tel. / Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque auto classica e sportiva. Siamo specializzati nei marchi Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

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

Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358. Revisioniamo avantreni e sospensioni per vetture Fiat Topolino A - B - C, si effettuano inoltre revisioni cambi e differenziali - Informazioni e documentazioni alla revisione meccanica di Fiat Topolino, preventivi per qualsiasi genere di riparazione e consigli a "nuovi utenti" o "fai da te" di dette vetture, disponiamo anche di un vasto assortimento di cuscinetti adattabili a Topolino A - B - C e derivate.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brg-moss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti elencate, servofreni, pompe acqua e revisioni, parti in gomma per meccanica, esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Effettuiamo la revisione di motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76-Land Rover.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Fornitura ricambi originali, motori completi o parti, cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di Citroen DS, Traction Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in controparti.

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

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di pistoni, bielle, alberi motore, alberi a cammes, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

Epoca Car - VE - & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Disponiamo di oltre 400 motori completi ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica di marche nazionali ed estere dal 1930 al 1970.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa Romeo, Autobianchi 112 Abarth, Fiat 850, 500, 600, 1.100, Ritmo, 130 Abarth TC.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Ampia disponibilità di tutti i ricambi di motore in pronta consegna per tutti i modelli Jaguar.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Lancia d'epoca.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026- fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilita' di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

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

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Si effettuano restauri completi di meccanica e carrozzeria di auto classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponiamo di 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 vari ricambi: motori completi, blocchi motore, testate, alberi a cammes, alberi motore, bielle e bronzine, coppe olio, coperchi valvole, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di tutti i componenti della meccanica e del motore per autovetture nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeep.com - turi@ricambijeep.com. Disponiamo di una vasta gamma di ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Autovetture d'epoca italiane e straniere - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

35. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Funo di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com / reservation@museolamborghinicom - Orari di apertura: dal lunedì al venerdì : 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob.(+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.

Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zarattini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 veicoli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

36. PARABREZZA

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







GIORDANO NICOLA

Presenti a TORINO - AUTOMOTORETRO' dal 28 APRILE al 1° MAGGIO

Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilita' di modanature, maniglie, ghiere, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafanghi, cofani, fondi, lamierati vari, ecc.



TORINO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it

C.R.S. Centro Restauri Storici
F.lli Tramontana
Esperienza Pluritrentennale

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



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

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



dal 1960

SPECIALISTA
IN JAGUAR
BENTLEY
ROLLS ROYCE

Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL

www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it

37. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

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

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

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

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

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e gommini per tutte le auto d'epoca - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilita' di guarnizioni e particolari in gomma per auto nazionali anni 40 - 70.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità di ricambi quali guarnizioni, tappetini, cuffie cambio, pipe candele e ogni altra parte in gomma per tutte le vetture Lancia d'epoca.

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 11 35 - 337 56 99 41. Disponiamo di un'ampia varietà di guarnizioni e tappeti in gomma per tutte le marche e modelli di autovetture d'epoca. Possibilità di effettuare ricostruzioni anche su campione.

38. PNEUMATICI

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

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

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

F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l' Italia di pneumatici per 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. Disponiamo di pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel.347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per modelliCitroen. Si effettuano spedizioni in tutta Italia.

39. PRODOTTI SPECIALI

PRECISA - VC - tel.0163 51386 - www.precisa-Italy.com - info@precisa-Italy.com - Produzione PASTA PER RISCONTRO PRECISA (BLU DI PRUSSIA) di colore intenso ed uniforme ideale per localizzare le zone alte durante le lavorazioni di raschiettatura o i punti di contatto tra le parti per raggiungere la precisione di assemblaggio (ingranaggi, stampi, cuscinetti, valvole, ecc...) Non asciuga, non indurisce, il colore dura a lungo.

Techim - BL - Tel. 0438 470354 - Fax 0438 479378. Sintoflon. Trattamento superlubrificante a base di teflon per motore, cambio e differenziale; elimina l'usura, riprende i giochi e riduce i consumi.

40. RADIATORI

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruzione radiatore in rame, ottone e alluminio. Rigeneriamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca. Rigeneriamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Rigeneriamo Filtri antiparticolato per qualunque mezzo con certificazione.

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

41. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc... in vera radica di noce, maples, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

42. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

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

Centro Lariano Fuoristrada
di Spinardi Cesare

1968 50 2018

- Vendita veicoli nuovi e usati
- Officina specializzata in riparazioni e ricostruzioni di veicoli militari
- Rifornito magazzino ricambi per: Land Rover - Fiat AR59 - AR76 - 1107 - Jeep MB - CJ2A - CJ3B
- Veicoli militari e moto, ex esercito italiano

Via Roncaia, 4 - 22070 Oltrona San Mamette (CO)
Tel. - Fax 031.933.683
www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com

F.lli DEMINICI

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

Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. mobile
335/6868718 336/669363

Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.
MERCE PRONTA CONSEGNA EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO.

Agenzia Aguggini sas
di Trombetta Alessandro & C.

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

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

www.aguggini sas.it
TEL. 02 96320107

GMA
SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR XJ8 E XK8



MOTORE E DISTRIBUZIONE | SENSORI, BUS E PARTI ELETTRICHE | CATALIZZATORI, SONDE E SILENZIATORI | AMMORTITATORI E SOSPENSIONI | FANALI E PARTI CARROZZERIA

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

Negro Ricambi
Ricambi e accessori per scooter d'epoca
Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996
www.negroricambi.com info@negroricambi.com



CROMATURA BON RENATO s.n.c. di Corrado Bon & C.
Viale A. Cruto, 24 - 10090 Bruino (TO) - Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847
commerciale@cromaturabon.com - www.cromaturabon.com
RESTAURO CROMATURE DI AUTO E MOTO D'EPOCA
Pulitura, sabbiatura, lucidatura, ramatura, nichelatura lucida/opaca, cromatura bianca, cromatura nera.



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

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

Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque autovettura classica o sportiva. Siamo specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

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

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

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

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

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, massima cura nei minimi particolari facendo sempre vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauriamo automobili d'epoca dagli anni '50-'60. Specializzato nei modelli Mercedes 190 SL.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauro delle parabole dei fari di qualunque autovettura e motociclo con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; si ottiene una resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Restauro totale di veicoli militari in genere, specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

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

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Si eseguono 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 - Taglianti, 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.

PORSCHE ASTON MARTIN JAGUAR
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

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

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

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. Si effettua il restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; inoltre siamo specializzati in Mini Cooper.

Frenatutto di Gurioli Carlo - BO Tel. 051 874859 Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com. Eseguiamo la revisione e rigenerazione di tutte le parti frenanti per autovetture d'epoca di ogni tipo, con interventi sulle singole parti o sulla vettura stessa. Produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D - F - L - R e Topolino B C.

Jaguar & Aston - VR- tel. 348 3527978- info@jaguar-aston.com. Consulenza, assistenza, ricambi, accessori e parti rare per Jaguar dal 1948 al 1965 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin dal 1934 al 1959. Disponibilità di ricambi per manutenzione ordinaria, parti sterzo, strumenti.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026- fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Si esegue il restauro, la riparazione, la messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibilita' di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 575 04126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini offriamo 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.

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 DI QUALITÀ PER VOLKSWAGEN - MOTORI DI ROTAZIONE - ACCESSORI
Maggiolino Garage
di **Vincenzo Muzzio** - Via Muzio Scevola, 8 - 20134 Milano
Tel. Ufficio 02 3655 5801 - Pier +39 339 2297963 - Vincenzo +39 335 5746583 - maggiolinogarage@gmail.com

Elettrauto Franco
di FRANCO RODIGHIERO
36015 Schio (VI) - Via della Potara, 41
Tel. Off.: (0445) 526460 - Fax: 530052
Elettrauto d'Altri Tempi.....
www.rossoclassic.it



Negro Ricambi
Ricambi e accessori per scooter d'epoca
Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996
www.negroricambi.com info@negroricambi.com

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.vertuanienrico.com info@vertuanienrico.com. Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

43. RETTIFICHE

Nuova Lunelli - MO - Tel. 059 2551230 - Fax 059 2551222. Siamo specializzati nella rettifica dei motori di autovetture classiche e sportive. Realizzazioni e personalizzazioni ricambi da campione.

44. RIVISTE, LIBRI

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandrobalestra@interfree.it. Disponibili molte riviste nazionali e internazionali, libri e pubblicazioni anche fuori commercio, archivi fotografici, deplianistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.
Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Compro/vendo riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori.
Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www. manualiauto.com - luperini@manualiauto.com. Collezioni complete e non di varie testate riviste quali: Quattroruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana.
Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilita' di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, inoltre libri e poster, per autovetture, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, dagli anni '20 ai '70.
LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it - Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori : libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www. gilena.it
Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, depliants, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc, per auto e moto d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.
Tecning - PD - Tel. 049 8763783 - Fax 8788090 - info@tecning.com. Volume "Mercedes 190 SL. Storia e tecnica di un mito" di Corrado Benetti. Libretto Uso e man. 190 SL in italiano; qualunque documentazione tecnico-storica su vetture Mercedes Benz.

45. SALDATURE

Co.fer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - La nostra ditta si occupa di saldature di tutti i generi: alluminio; magnesio; argentone; ghisa; ottone; rame; titanio; acciaio inox; acciaio molibdeno; saldature dolci; saldature basiche, saldature di raccorderie, saldature a tig su tutti i tipi di materiali; saldature a ossigeno, elettrodi, filo continuo e altro.

46. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

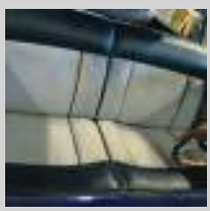
Motortransfers - PU - Gianluca: 360 933010 - www.motortransfers.it - Ampia disponibilità di decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.
Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 1135 - 337 569941. Si eseguono marchi, scritte e simboli per tutte le marche automobilistiche dal '30 in poi.

47. SELLE PER MOTO D'EPOCA E ATTUALI

SAMUELE - AR - 347 0822722 - www.brezzisamuele.com. Ampia disponibilita' di rivestimenti, anche su misura, per selle di motocicli nazionali.

48. SELLERIA, TESSUTI

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc -BG-Tel. /fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Equipe molto esperta e competente per rifacimento e riparazione di interni per auto storiche con materiali: tessuti, moquettes, tela capote, vipla, skai etc... conformi all'omologazione ASI. Consulenza per vetture PORSCHE. Realizzazioni d'interni per auto attuali.
BYMONT di luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di autovetture classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale: cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con la massima attenzione rivolta ai dettagli.
Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copriauto per moltissimi brand quali: Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Jaguar ed auto d'epoca in 10 colori. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.
David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Realizziamo interni completi in pelle e o tessuto originale per Citroen DS, Traction Avant e SM.
Elvezio Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai. Per vari modelli auto: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Balilla, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo, Volkswagen. Panno in lana tutti i colori, ecc. Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.
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.


PAOLINI LUCIO E SIMONE & C.
TAPPEZZERIE PER AUTO E NAUTICA
Via Arceviese, 230/c
60019 Vallone di Senigallia (AN)
Tel. 071 66616 - info@luciopaolini.it
www.luciopaolini.it


R.C. snc di Renato Cicia & C.
•Pannelleria •Braccioli
•Cielo •Capotes
•Moquette
•TAPPEZZERIA AUTO
•RESTAURO AUTO D'EPOCA
•INTERNI AUTO IN PELLE
"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

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 variabile12V 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

Porsche 356

TANNER

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

Offriamo:
- 25 anni d'esperienza nel restauro di Porsche 356
- restauri completi o parziali
- revisioni di motori e cambi
- disponibilità di oltre 1000 pezzi di ricambio
- richiedete il catalogo di 60 pagine (gratuito)
- pagate i vostri ricambi con VISA o Mastercard



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

49. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauriamo parabole fari auto/moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

50. SITI INTERNET

www.cicognaniguarnizioni.it. Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 in poi, ricostruzione anche su campione.

www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati nel sito www.manualiauto.com e oggetti originali in vendita, in grado di arricchire la collezione degli appassionati di auto e moto d'epoca.

www.gmajag.net - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.

www.lambrettapoint.com. Disponiamo di una vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Forniamo consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie od originali, se disponibili, per mantenere al meglio la propria autovettura e la propria moto d'epoca.

www.portobellocar.com. È un sito dedicato al mondo del restauro delle automobili d'epoca dove nell'area Market Place si potranno mettere in vendita parti di ricambio ed in Rubrica trovare i professionisti specializzati nelle varie attività di restauro.

www.rossoclassic.it. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

51. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

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

FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186067 - Ampia disponibilita' cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052 - www.rossoclassic.it. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

52. TRASPORTI

Tognoni Autotrasporti - Sarzana - SP - tel. 0187 693555 - fax 0187 694032 www.tognoniautotrasporti.it. Tariffe concorrenziali per trasporto di auto classiche, sportive, speciali e attuali su carroattrezzi nel Nord e Centro Italia con partenze sempre dalla nostra sede. Preventivi self-service sul sito www.tognoniautotrasporti.it.

53. TURBOCOMPRESSORI

SAITO s.r.l. - AN - Tel. 071715693 E-mail: info@saito.it - Web: www.saito.it - shop.saito.it. Distributore autorizzato per l'Italia turbo Garrett, Mitsubishi, Borg Warner KKK, Mahle. Realizzazione di kit di potenziamento turbo ed esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

54. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - FAX 0121 542993 - What's app: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessy@f-matino.eu. Si costruiscono ogni tipo di valvole per motore, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportivi e speciali.

55. VOLANTI

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Si esegue il rivestimento di volanti in pelle per qualsiasi autovettura. Lavoro professionale. Spediamo preventivi su richiesta. Scegli la qualità.

Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 - email: info@ilvolanteinlegno.it - www.ilvolanteinlegno.it. Realizzazione e restauro di volanti in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, sportive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello di professionalita' nel rispetto di ogni minimo dettaglio. Esperienza di oltre mezzo secolo.

Mc Rebons - VA - Tel 340 2937876. Volanti originali usati in legno,e in pelle, rigenerati o riverniciati per PORSCHE 356 - 911. Non dispongo di volanti Nardi costruiti dopo il 1975. Accessori, per carrozzeria, lamierati, portapacchi, cerchi per PORSCHE 356.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualunque auto classica, sportiva e speciale.



EPOCASTORE





Disponiamo di ricambi

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

AUTO • MOTO • RICAMBI • VINTAGE • RARITÁ - ESPOSIZIONE E VENDITA





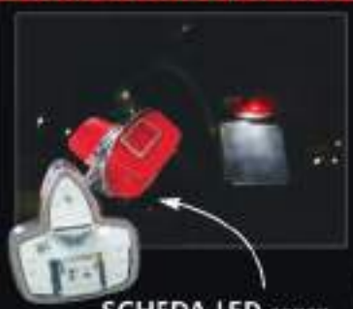
Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Pontevico (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - Carlo 335 6064508

Negro Ricambi

RICAMBI E ACCESSORI

SAREMO PRESENTI AD AUTOMOTORETRO' 2022 • 28 APRILE - 1° MAGGIO

50° Anniversario di attività







Viale Barbaroux, 42 - CARMAGNOLA (TO) - Tel. 011.9715011 - info@negroricambi.com

www.negroricambi.com

INTENDA





POSSIBILITÀ DI APERTURE LATERALI PER FACILITARE L'ACCESSO AL PIANALE



L'INGOMBRO LATERALE È STATO RIDOTTO AL MINIMO PER AVERE IL MASSIMO SPAZIO DISPONIBILE ALL'INTERNO DELLA CENTINA



L'APERTURA DELLA CENTINA AVVIENE CON UN SEMPLICE GESTO E SENZA SALIRE SUL PIANALE



IL NUOVO SISTEMA DI SCORRIMENTO PERMETTE DI APRIRE E CHIUDERE LA CENTINA CON FACILITÀ E IN POCHI ISTANTI

VIENI A SCOPRIRLA!

intenda.it

Classics SILVAUTO

SILVAUTO S.p.A. - VIA ROMA 200
24064 GRUMELLO DEL MONTE (BG)
Tel. 035/830800 (R.A.)
www. silvauto.it - e-mail: info@silvauto.it

C.F. e P. IVA 02967700168 - CAPITALE SOCIALE: € 6.000.000,00 I.V.

PAGHIAMO REGOLARI PROVVIGIONI AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO 08:00 - 22:00 - DOMENICA SU APPUNTAMENTO

SOLO DAI NUMERI 1 DEL SETTORE TUTTA LA PIÙ AMPIA DISPONIBILITA'



ABARTH 750 BIALBERO RECORD MONZA ZAGATO ALLUMINIO, 01/1960, Iscritta e omologata asi targa oro ai massimi livelli e registro italiano fiat.

DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA ZAGATO ATTESTANTE L'ORIGINALITA' E PRODUZIONE

€ 155.000



ALFA ROMEO 1600 JUNIOR ZAGATO TIPO 115.24, 12/1972, Targhe TV (31..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

ISCRITTA E OMOLOGATA ASI, ISCRITTA REGISTRO ZAGATO CAR CLUB CON CERTIFICAZIONE, RARISSIMA, CONDIZIONI DA CONCORSO

€ 74.500



ALFA ROMEO 1900 BERLINA SUPER I^ SERIE CAMBIO AL VOLANTE,11/1955, Targhe (CT 35…) originali dell'epoca, RESTAURO MANIACALE ALTAMENTE PROFESSIONALE REALIZZATO DA ARTIGIANI ESPERTI IN VETTURE ALFA ROMEO.

VETTURA INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI

€ 37.500



ALFA ROMEO 4C COUPE'1.750CC TBI 240 CV, 06/2015, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE ALFA ROMEO COMPLETA DI LIBRETTO GARANZIA E SERVIZI REGOLARMENTE TIMBRATO CON TAGLIANDI ESEGUITI REGOLARMENTE IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO.

SOLAMENTE 8.155 KM

€ 77.500



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



ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE 450 CV, 06/2008, TARGHE (DR82…) - esemplare 149 di 500 - unico proprietario - SOLAMENTE 9.953 KM. DISPONIBILE LIBRETTO GARANZIA E SERVIZI REGOLARMENTE TIMBRATO CON TAGLIANDO ESEGUITO IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO

VETTURA IN PERFETTE E MANIACALI CONDIZIONI - RARISSIMA

€ 380.000



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



ALFA ROMEO ALFETTA 1800CC 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO, 05/1974, TARGHE (ME 19…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.

ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA - SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA

€ 27.500



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 TIPO 105.26 S "BOLLINO ORO", 03/1967, Targhe (FI 38..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine - STUPENDO ABBINAMENTO CROMATICO.

DISPONIBILE LIBRETTO (TAGLIANDI) DI SERVIZIO ALFA ROMEO DELL'EPOCA PERFETTAMENTE CONSULTABILE

€ 39.900



ALFA ROMEO GIULIA 1600 TI TIPO 105.14, 07/1965, Targhe (MI A37..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

ISCRITTA ASI CON C.R.S. - DOPPIE CHIAVI ORIGINALI - RESTAURO MANIACALE ITALIANA DA SEMPRE

€ 30.500



ALFA ROMEO GRAN SPORT QUATTRORUOTE ZAGATO, 05/1967, Targhe (TV 12..) e documenti originali dell'epoca.

PRODOTTA SOLAMENTE DAL 1965 AL 1967 IN SOLI 82 ESEMPLARI

€ 89.500



ALFA ROMEO GT 2000 VELOCE, 05/1974, TARGHE (FI 72…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA CON LIBRETTO A PAGINE.

ISCRITTA ASI CON C.R.S & R.I.A.R. - VETTURA DA COLLEZIONE IN CONDIZIONI DA CONCORSO - DISPONIBILI CHIAVI ORIGINALI INTONSE

€ 54.500



ALFA ROMEO RZ "ROADSTER ZAGATO", 03/1995, NUMERO 079 DI 278 PRODOTTE - DISPONIBILE CERTIFICATO DI COLLAUDO RZ NR. 079 - vernice giallo ginestra con interni in tutta pelle connoly nera.

SOLAMENTE 16.761KM PERFETTE CONDIZIONI - COME NUOVA

€ 125.000



ALFA ROMEO SPIDER "DUETTO" 1600 "OSSO DI SEPPIA" 105.03, 04/1967, Targhe (SA 42…) e documenti originali del periodo.

OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - ITALIANA DA SEMPRE - RESTAURO MANIACALE

€ 49.800



AUTOBIANCHI Y10 TURBO 1^SERIE, 02/1986, Targhe (CR 46..) e docuemnti di periodo, TOTALEMNTE CONSERVATA, cinghia di sistribuzione eseguita a KM 181.865.

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA

€ 9.500



BMW 318I (E30) CABRIOLET, 07/1991, Targhe (VRA 14..) e documenti originali dell'epoca, ITALIANA DA SEMPRE - disponibili doppie chiavi, libretto uso e manutenzione e libretto di servizio.

SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO

€ 16.500



BMW 320I (E30) CABRIOLET, 09/1987, ITALIANA DA SEMPRE - YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE.

VETTURA IN PERFETTE CONDIZIONI, ECCELSO ESEMPLARE DI BMW E30 CABRIOLET

€ 18.500



BMW 520i E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CRSC, Targhe (ROMA 04…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - Meccanica completamente rimessa a nuovo con doc. fiscale attestante i lavori svolti.

€ 10.500



BMW M 535I (E28), 10/1984, Targhe (VI 64..) e documenti originali di periodo.

ITALIANA DA SEMPRE VETTURA CONSERVATA MANIACALMENTE SICURA RIVALUTAZIONE

€ 36.500



BMW 750 I L (PASSO LUNGO) E32 CAMBIO AUTOMATICO , 04/1988, Targhe (AE..) e documenti del periodo - ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA.

DISPONIBILE SCHEDA PRODUZIONE ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA

€ 11.000



BMW Z3M ROADSTER 1^ SERIE 321CV, 07/1997, ISCRITTA ASI CON C.R.S.

VETTURA RARA - PERFETTE CONDIZIONI - YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 43.800



BUGATTI TYPE 44, 04/1929, Targhe originali (PA 003xxx) originali dell'epoca con libretto a pagine originale del 1929. ECCELSE CONDIZIONI DI ORIGINALITA' E CONSERVAZIONE - VETTURA APPARTENUTA ALLA STESSA FAMIGLIA PER 78 ANNI - ORIGINALE IN TUTTO, DAI DOCUMENTI A TUTTO IL RESTO - ITALIANA DA SEMPRE - PRIMA TARGA - PRIMI DOCUMENTI

TRATTATIVA RISERVATA



FERRARI DINO 246 GT, 1973, Targhe (MI 62…) e documenti di periodo, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.

ECCELSA E MANIACALMENTE CONSERVATA - PRODOTTA IN SOLI 2.487 ESEMPLARI - UNA DELLE DIECI PUROSANGUE CHE HANNO FATTO LA STORIA

TRATTATIVA RISERVATA



FERRARI 308 GTS TIPO F 106 AS CARBURATORI, 01/1978, meccanica revisionata da officina specializzata e qualificata su vetture Ferrari.

CONSERVATA MANIACALMENTE IMPORTANTE INVESTIMENTO RIVALUTATIVO

€ 88.500



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 ORIG. COMPLETA DI TESSERA DI GARANZIA E PIANO DI MANUT. CON TESSERA TAGLIANDI ESEGUITI E TIMBRATI (ULTIMO COMPLETO GIUGNO 2018)

€ 265.000

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

Filo diretto e Whatsapp: 348.5503882 - Richiesta video 351.6932443

Saremo presenti alla prossima fiera di:

- **AUTOMOTORETRO' DI TORINO - DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO 2022**



VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE!

DISPONIBILI SINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

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

AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO



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



TRIUMPH GT6 MK I, 05/1967, iscritta e omologata ASI targa oro ai massimi livelli.

RESTAURO MANIACALE
AUTO DAL VERO FASCINO INGLESE
SUPERPREZZO

€ 36.500



FIAT 2300 BERLINA LUSSO CAMBIO AUTOMATICO TIPO 114 B - 03/1963, Targhe (IM 38…) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

VETTURA MOLTO RARA IN QUESTA CONFIGURAZIONE - SICURA RIVALUTAZIONE

SUPERPREZZO € 16.500



FIAT 500 C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA - tetto apribile, 1953, Targhe (CN 21…) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE ORIGINALE DELL'EPOCA PERFETTAMENTE CONSULTABILE

SUPERPREZZO € 13.000



FIAT 508 S BALILLA BERLINETTA 1000 MIGLIA AERODINAMICA,1935, MOTORE DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO riportato dal primo estratto cronologico che ne attesta l'origine della vettura - ISCRIVIBILE 1000 MIGLIA - omologazione ASI nr.0626 DEL 16-06-1973.

ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA'

€ 295.000



FIAT 509 COUPE', 11/1925, Targhe originali TO(001xxx) e documenti originali dell'epoca con disponibile libretto a pagine.

DOTATA DI UN TERZO POSTO POSTERIORE COSI' DETTO "POSTO DELLA SUOCERA" - ISCRITTA ASI - VETTURA IN PERFETTE CONDIZIONI

SUPERPREZZO € 24.500



FIAT BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1^ SERIE CON HARD TOP, 01/2000, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA - MECCANICA IMPECCABILE - PERFETTAMENTE FUNZIONANTE

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 8.100



FIAT NUOVA 500 N – "REPLICA RECORD MONZA ABARTH", 09/1958, Targa (Roma 32....) e documenti originali con libretto a pagine.

RESTAURO TOTALE
RARISSIMA ED ECCELSA PRIMA SERIE

€ 39.500



JAGUAR XJ 6 4.2 L CAMBIO AUTOMATICO, VERSIONE LUNGA, 02/1978, Targhe (PN 18..) originali del periodo.

ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - VETTURA DAL MASSIMO COMFORT INGLESE

€ 15.500



LANCIA AUGUSTA BERLINA LUSSO, 01/1933, Targhe (TO 58..) - Sedili conservati in tutta pelle nera.

VETTURA PRODOTTA SOLAMENTE DAL 1933 AL 1936 - ITALIANA DA SEMPRE

SUPERPREZZO € 26.500



LANCIA FLAVIA 1800cc COUPE' INIEZIONE KUGELFISHER TIPO 815.430 1^ SERIE, 04/1966, Targhe (TO 78..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine, iscritta e omologata ASI.

ITALIANA DA SEMPRE

€ 24.500



LANCIA FULVIA 1.3 S COUPE' SPORT ZAGATO, 01/1969, Avorio Santa Anita, RARISSIMO ED IMPORTANTE ESEMPLARE.

PRIMA SERIE COLOR AVORIO SANTA ANITA SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO COLLEZIONISTICO

€ 32.500



MASERATI BITURBO SPYDER ZAGATO CARBURATORI , 08/1985, Targhe (PR 65..) di periodo - PRODOTTA SOLAMENTE IN 276 ESEMPLARI - spider nato dalla matita e dal genio di Elio Zagato.

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 27.000



MERCEDES BENZ 230 SL W113 "PAGODA", 01/1967, "LA MITICA PAGODA ANCHE DETTA PAGODINO", hard top in tinta carrozzeria.

CAMBIO MANUALE - SERVOSTERZO - DA VEDERE E PROVARE

€ 89.500



MERCEDES-BENZ 200 W123 4 MARCE, 04/1977, Targhe (BG 45..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine - SOLI DUE PRECEDENTI PROPRIETARI - PRIMA VERNICE.

PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO

€ 11.500



MERCEDES-BENZ 200E W124 , 06/1991, TARGHE (FO 81...) ORIGINALI DELL'EPOCA.

VETTURA D'EPOCA IN PERFETTE CONDIZIONI DI CONSERVAZIONE QUALSIASI PROVA - DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE

€ 6.000



MERCEDES-BENZ 280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE M.B. IN PLASTICA TRASPARENTE COMPLETA DI: LIBRETTO TAGLIANDI CON TIMBRI TAGLIANDI ESEGUITI A SCADENZA REGOLARE IN RETE UFFICIALE FINO A 172.929 KM, LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE.

€ 9.000



MG MGA 1500 1^ SERIE, 03/1957, ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA' - ISCRITTA ASI.

DISPONIBILI 5 CERCHI IN FERRO CON CALOTTINE CROMATE - VETTURA DAL MASSIMO FASCINO E SPORTIVITA' INGLESE

€ 33.500



MG ROVER MG F 1.8I 1^ 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



MORETTI 600 BERLINETTA CAMBIO AL VOLANTE 4 MARCE, 1951, eccelso esemplare di 600 Moretti , parabrebezza diviso, rarissima.

PRODOTTA DALLA CASA AUTOMOBILISTICA ITALIANA SOLAMENTE DAL 1949 AL 1951 CONDIZIONI MANIACALI

€ 59.500



MORRIS MINI MOKE 848CC, 01/1965, Targhe (VT 18..) e documenti di periodo, TOTALMENTE CONSERVATA.

DISPONIBILI DOPPIE CHIAVI - DIVERTIMENTO ALLA GUIDA ASSICURATO

SUPERPREZZO € 22.000



PORSCHE 924 XK 125 CV 2+2, 06/1979, ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA' IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE, DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTA, MA ACQUISTABILE ANCORA A CIFRE CONTENUTE.

SUPERPREZZO € 14.000



STEYR PUCH 500 D – TETTO RIGIDO, 02/1963, VERSIONE AUSTRIACA DELL'ITALIANISSIMA FIAT NUOVA 500.

RESTAURO MANIACALE

€ 22.500



VOLKSWAGEN GOLF GL MK1 1095cc 5 PORTE, 11/1981, Targhe (BS 75…) originali dell'epoca.

ESEGUITI LAVORI ALLA MECCANICA DELLA VETTURA A GENNAIO 2022 CONSERVATO MANIACALE

SUPERPREZZO € 8.000



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 6 VOLT VETRO PIATTO, 04/1963, Targhe (FI 20…) originali dell'epoca.

AUTOVETTURA STORICA IN PERFETTE CONDIZIONI - ITALIANA DA SEMPRE

SUPERPREZZO € 13.500

IMMEDIATI, INTERE COLLEZIONI E SINGOLE VETTURE STORICHE DAGLI ANNI '50 AGLI ANNI 2000

Grimaldi Classic Cars

Grimaldi Auto S.p.A.
Viale Monte Grappa 15, Vigevano - PV - Italy - Tel. +39.0381.22787
WhatsApp +39 347-7376032 - Cell.: 340-7170541
p.grimaldi@grimaldiauto.it / www.grimaldiauto.it

YouTube

Inquadra il QR code

Accesso diretto al nostro sito



ALFA ROMEO DUETTO 1.600, carburatori IV° SERIE ★SOLO 10.000KM DA NUOVA★ UNICO PROPRIETARIO.
TARGHE DI NASCITA !
ITALIANA DA SEMPRE



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 1.600 "STRADALE", ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE – originale al 100% DALLA NASCITA, vetri plexiglass, doppia accensione, slittone.
MARZO 1967 HA 55 ANNI.
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



AUTOBIANCHI BIANCHINA CABRIO, anno 1961, condizioni ottime !
TARGHE NERE TORINO !
ITALIANA DA SEMPRE



BMW 2000 CS coupè sport, 120CV***, unico proprietario da nuova***, introvabile.
ANNO 1968 – targhe nere !



MITSUBISHI PAJERO, 5 PORTE, SW, 3.200 DID 160cv, CAMBIO MANUALE, ★SOLO 82.000 KM DA NUOVA★ UNICO PROPRIETARIO.
TARGHE DI NASCITA !
ITALIANA DA SEMPRE



PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO 3.400cc, °SOLO 38.000 KM DA NUOVA, LIBRETTO SERVICE, HARD-TOP, EXCELLENT CONDITIONS
IMM. 2001
INTERNI FULL PELLE CHIARA !



ALFA ROMEO BRERA COUPE' 2.4 JTDM, ★SOLO 8.000KM DA NUOVA★ UNICO PROPRIETARIO.
TARGHE DI NASCITA !
ITALIANA DA SEMPRE



FERRARI DINO 246 GT, °°°RESTAURO TOTALE eseguito dalla Concessionaria Ferrari Sauro°°°,ASI ORO, TARGHE NERE, ITALIANA DA SEMPRE, LIBRETTI FERRARI VENDITA e SERVIZI, PRECEDENTE PROPRIETARIO DA OLTRE 30 ANNI !
IMM. 1972
HA 50 ANNI.



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 ! NUMBER ONE !



BMW M3 343 cv, ***UNICO PROPRIETARIO***, ITALIANA DA SEMPRE***, BOOK SERVICE, COLORE GIALLO METALLIZZATO.
ANNO 2003
NEL 2023 COMPIERA' 20 ANNI! WOW !



ALFA ROMEO GIULIA BERLINA - 1.600 T I 1° SERIE, ANNO 1963 ----RESTAURO TOTALE, ITALIANA DA SEMPRE, CONDIZIONI SUPERBE.
TARGA PERUGIA HA 59 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



FIAT 600 MULTIPLA, °°°RESTAURATA dal nostro Reparto Classic **VITE per VITE** MOTORE DA RODARE, targhe nere.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1964 !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATO LA TUA VETTURA DAGLI ANNI '50 AD OGGI !

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA DI ALFA ROMEO DUETTO SPIDER, DAL 1966 AL 1994.

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



CRISTIANO LUZZAGO

CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1992 PORSCHE 968 SPIDER
€ 39.800



1988 FERRARI 328 GTS, 25.500 KM
1 PROPRIETARIO € 89.800



1960 GIULIETTA SPIDER 2° SERIE
TOTALMENTE RESTAURATA € 69.800



1966 MASERATI MISTRAL 4.0
€ 185.000



1960 FIAT 1500 OSCA SPIDER
BIALBERO



1995 ASTON MARTIN DB7 € 42.800



1971 MASERATI MERAK 3000
€ 69.800



1970 ABARTH 1300 S SCORPIONE
FRANCIS LOMBARDI



1968 PORSCHE 911 2.0
PASSO CORTO € 79.800



1966 LANCIA FULVIA HF 1200 S1
€ 69.000



1968 MERCEDES 300 SEL 6.3
TOTRESTAURATA- ZERO KM



1964 AUSTIN HEALEY 3000 MK3
PHASE 1 € 69.800



1934 MG PA RACING EX
MUSEO OLIATTRORUOTE € 53.800



1932 WOLSELEY HORNET SPECIAL
PRONTA PER GARE DI REGOLARITA'



1957 MERCEDES 220 S CABRIOLET
PONTON TARGA NERA € 89.800



1972 ALFA ROMEO GT VELOCE 2000
TARGA NERA € 44.800



1965 LANCIA FULVIA COUPE
1200 S1 €19.800



1978 MERCEDES BENZ 450 SL
ORIGINALE ITALIANA 4 POSTI € 39.800



1934 SINGER LE MANS



1962 BENTLEY S3 € 32.800



1977 PORSCHE 911 CARRERA 3.0
due proprietari € 86.000



1965 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT 5 MARCE € 39.800



1968 ALFA ROMEO DUETTO
CODALUNGA 1300 JUNIOR € 49.800



1934 MORGAN 3 WHEELER
motore matchless-ASI ORO



1992 LANCIA DELTA INTEGRALE
EVOLUZIONE 1 PROPRIETARIO
€89.800

www.cristianoluzzago.it

"The Blue Room" Via Don Bergomi 6, 25030 Castel Mella BS - Visite solo su appuntamento tel +39.328.2454909

SI RICEVE SOLO SU APPUNTAMENTO

IMPERIA 2 IMCAR

SI RICEVE SOLO SU APPUNTAMENTO

Si acquistano Auto Classiche, Sportive e Speciali anni ’50 - ’90, Pagamento Immediato, Passaggio Immediato, Massima Serieta’, Massima Riservatezza.

Saremo presenti ad AUTOMOTORETRO’ TORINO dal 28 al 1° maggio 2022



FIAT 132 1600 ANNO 1974



MERCEDES E 200 T ANNO 1995



BMW 1602 ANNO 1974



MERCEDES C 200 SPORT ANNO 1995



MERCEDES CLK 55 AMG ANNO 2001



LANCIA BETA 1600 1 SERIE ANNO 1974



MERCEDES E 200 T KOMPRESSOR - 2001



MERCEDES C 180 ANNO 1995



VOLVO 960 TURBO ANNO 1991



BMW 320 4 CILINDRI ANNO 1977



MERCEDES SLK 200 EDITION - 2004



VOLKSWAGEN GOLF GTI ANNO 2000



BMW Z3 M ANNO 1999



CITROEN DS 21 PALLAS ANNO1967



MERCEDES SL 500 AMG ANNO 2001



MERCEDES SL 65 AMG ANNO 2006



MASERATI 420 SI ANNO 1987



BMW 735 ANNO 2002



BMW 728 i ANNO 1983



MERCEDES 280 SE COUPÈ 3.5 - 1972

IMCAR 2 S.r.l. Via Felice Musso n. 11, Imperia - Uscita A10 Imperia est. Tel. 0183 293222 - Fax 0183 767711
Cell. 335 8478103 - www.imcar2.it



LUZZAGO
Est.1975

CARS ARE ART

PRIMI IN ITALIA DAL 1975

IL NOSTRO SHOWROOM



SCOPRI DI PIU'!



1962 MERCEDES BENZ 300 SE FINTAIL (1 DI 3776)



1958 MERCEDES BENZ 300D ADENAUER (1 DI 3142)



1968 JAGUAR XJSC HESS & EISENHARDT (1 OF 2100)



1958 MG A ROADSTER MKI



1960 MERCEDES BENZ 190 SL OMOLASI ORO



1958 LANCIA AURELIA B24 S OMOLASI ORO



1964 MASERATI 3500 GTI SEBRING OMOLASI (1 DI 348)



1953 LANCIA FLAVIA SPORT ZAGATO OMOLASI (1 DI 670)



1954 CHEVROLET C1 OMOLASI ORO



1937 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD 1 OMOLASI ORO



1989 MERCEDES BENZ 560 SEC



1991 FERRARI 348 TS S2



1996 PORSCHE 993 CARRERA COUPE' OMOLASI ORO



2007 BMW Z4 ROADSTER 3.0I CAMBIO SMG

Acquisto / Vendita / Permute / Servizio di Conto Vendita ed Intermediazione

Tutta la collezione di oltre 200 auto in vendita sul sito **www.luzzago.com**

Offri / Proponi la tua vettura da collezione anche su Whatsapp

---

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / 25030 Roncadelle, Brescia (ITA) / Tel. +39.030.2411531
Whatsapp +39.338.7855045 / www.luzzago.com / info@luzzago.com

Panza Auto

Solo per passione...

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


FIAT BALILLA 508, 4 MARCE DEL '34


FARMOBIL FM 700 '63


FORD MODEL A TUDOR SEDAN '31


BENTLEY TURBO R '90 ASI


OLDSMOBILE ROCKET '57


MG MAGNETTE ZA MKI '55


FIAT 1200 TV TRASFORMABILE


TRIUMPH SPORT '60 ASI


MERCEDES 250 SE COUPÈ '66


MERCEDES 350 SL


MERCEDESL 560 SL AMERICA '87


MERCEDES SL 300-24


MERCEDES 320 SL


MERCEDES 560 SEC '87


MERCEDES 350 SE V8 AUTOMATICA ASI '74


MERCEDES 350 SE V8 MANUALE '72


MARCH 3


JAGUAR MK IX 3.8 '58


BMW Z3 1.8, '96


LANCIA THEMA 8.32 FERRARI


FIAT COUPÈ 2.0 20V 5 CILINDRI ASI '96



SILVERADO STEPSIDE


FIAT 500 "REPLICA ABARTH" 40 CV


VOLKSWAGEN GOLF CABRIO I SERIE 1500 GLS + 1800 GLI


FIAT 1500 L '65


FIAT 1100 SPECIAL '61


PIAGGIO AMICA


PRINCESS VANDEN PLASS


ALFA ROMEO 75 1.6 I.E. 31.000 KM


MERCEDES ML 400 CDI 7 POSTI '02


SUZUKI BURGMAN 400


RENAULT R4 TL


RENAULT R5 TL '82


CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 AUTO. " T-TOP" '02


DODGE RAM VANDAY DISCOVERY 7 POSTI '02


MOTO GUZZI LODOLA & ZIGOLO RESTAURATI


PIAGGIO CIAO

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

City Motors

Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987

PRESENTI AD AUTOMOTORETRÒ - DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO - TORINO

OLTRE 100 VEICOLI SEMPRE DISPONIBILI SU WWW.CITYMOTORS.COMM.IT


15.000 €

ALFA ROMEO
ALFETTA GT L6 - 1979


89.000 €

ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER VELOCE - 1959


21.500 €

ALFA ROMEO
GIULIETTA T.I. - 1961


16.500 €

ALFA ROMEO
GIULIETTA II SERIE - 1961


16.500 €

ALFA ROMEO
SPIDER L6 III SERIE - 1987


15.000 €

ALFA ROMEO 1900 M
AR51 "MATTA" - 1953


125.000 €

ASTON MARTIN DBS
V8 SALOON LHD - 1972


69.000 €

AUSTIN-HEALEY
3000 MKIII BJ8 - 1965


22.000 €

CADILLAC DE VILLE
CONVERTIBLE - 1968


13.000 €

CITROEN 2CV
AZ 2CH - 1957


9.500 €

CITROEN 2CV6
SPECIAL - 1990


15.000 €

CITROEN TRACTION
AVANT 11B - 1952


8.000 €

FIAT
500 L - 1971


52.500 €

FIAT 600 D
SPIAGGINA - 1965


18.500 €

FIAT 508 BALILLA
BERLINA 4 MARCE - 1936


42.000 €

FIAT 508 C
TRASFORMABILE - 1939


20.500 €

FIAT 508 C
BERLINA - 1937


17.500 €

FIAT 508 C
CAMIONCINO - 1939


8.000 €

FIAT 850
BERLINA SUPER - 1967


22.500 €

FIAT/SIMCA
5 FURGONETTE - 1940


14.500 €

FIAT 500 A TOPOLINO
TETTO CHIUSO - 1938


13.500 €

FIAT 500 B
TOPOLINO - 1948


13.500 €

FIAT 500 C TOPOLINO
FURGONE - 1953


10.500 €

FIAT 500 C TOPOLINO
BELVEDERE - 1953


21.500 €

FIAT 850 SPORT RACER
BERTONE - 1969


15.000 €

FIAT 1400
CAMIONCINO - 1951


45.000 €

FORD MUSTANG
FASTBACK - 1965


22.000 €

JAGUAR MARK X
3.8 SALOON - 1964


23.000 €

JAGUAR XJS V12 5.3L
CONVERTIBLE - 1987


32.500 €

LANCIA AUGUSTA
BERLINA LUSSO - 1934


235.000 €

MASERATI 3500
GTI TOURING - 1961


120.000 €

MERCEDES 220 S
CONVERTIBLE - 1957


4.700 €

MERCEDES
190 E - 1990


13.000 €

MERCEDES
300 SL - 1992


10.500 €

MERCEDES
380 SEC - 1984


13.500 €

MERCEDES
500 SEL - 1984


10.000 €

MINI COOPER
ROVER MK6 - 1993


65.000 €

PORSCHE 911 CARRERA
3.2 CABRIOLET - 1985


25.000 €

RENAULT FLORIDE
R 1092 - 1961


16.000 €

VOLKSWAGEN T2
WESTFALIA - 1980

14.000 €

VOLKSWAGEN TIPO 181
PESCACCIA - 1974

15.000 €

VOLKSWAGEN 1600
VARIANT TYPE 3 - 1972

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

venosta®

GARAGE

di Carlo Giovanni Venosta

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

Più informazioni sul sito www.venostagarage.com



Ferrari 550 Maranello, anno 1998 km 50.000 impeccabile.

€ 119.000



Ferrari 308 GTS, anno 1981, vettura a carburatori.

€ 89.000

Presente ad AUTOMOTORETRO' di TORINO dal 28 aprile al 1° maggio 2022



Bmw z1, 405 km da nuova, anno 1989.

€ 74.900



Mini Cooper sportspack Brooklands green, immatricolata 01.1999 prodotta in soli 75 unità, perfetta!

€ 20.800



Peugeot 504 coupé Pininfarina 2.0i, 1973 aria cond. Magnifica! Pochi esemplari rimasti in queste condizioni.

€ 18.500



Fiat Barchetta, climatizzatore, anno 2008, 57.000 km.

€ 9.800



Suzuki Santana 413 5^ marcia, anno 1989, perfettamente conservata, con hard top e a richiesta soft top nuovo.

€ 8.500



Abarth 1000 OT coupé, anno 1967, Restauro professionale, completamente originale, estremamente rara.

€ 55.000



Alfa Romeo SZ, anno 1990, km 22.000.

€ 89.000



Vw Golf Gti 1° serie 1800, anno 1983, completamente restaurata.

€ 19.900



Lancia fulvia 1.6 HF, anno 1970, 2° serie.

€ 49.900



Maserati biturbo Si anno 1987, solo 38.500 km dimostrabili, service book, fatture, mai incidentata, full set.

€ 21.500

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - carlogiovanni@venostagarage.it

ACQUISTO AUTO

PER IMPORTANTE COLLEZIONE SI RICERCANO

AUTO ESCLUSIVE - D'EPOCA E ATTUALI

VALUTAZIONE IMMEDIATA - MASSIMA SERIETA' - PAGAMENTO IMMEDIATO



autopassione2011@gmail.com

tel. 338 9904071

EVER GREEN CARS

EVER GREEN CARS, Via Napoli, 1 - CASALMAIOCCO (MI)
Tel. 335 7704626 - www.evergreencars.it - info@evergreencars.it

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI TORINO AUTOMOTORETRO' DAL 28 APRILE AL 1° MAGGIO 2022



PORSCHE 356 AT 2 COUPE, anno 1958 restauro totale auto da concorso.



PORSCHE 914, autovettura completamente revisionata, prezzo affare.



PORSCHE 356 ROADSTER, anno 1960, restauro totale, interni grigi. Vettura da concorso.



PORSCHE 964 SPEEDSTER, 1993, cambio manuale 5 Marce, Certificate of Origin, interni pelle grigia, nera, 3600 cc.



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 911 T TARGA, anno 1973, una delle 8 colore LILLA, colore bellissimo, auto molto rara per il colore. In fase di montaggio.



PORSCHE 356 SC, anno 1964, restauro totale eseguito da professionisti.



PORSCHE 911 S 2.7 TARGA, 1974, cambio manuale a 5 rapporti, interni in pelle nera.



PORSCHE 912 TRE STRUMENTI, anno 1966 con tetto apribile, una delle prime auto, rarissima da grade collezionista in fase di montaggio.



PORSCHE 911 2.2 T, 1970, Matching Colors & Numbers, ottime condizioni di carrozzeria in color azzurro pastello ed interno in pelle nera.



PORSCHE 356 AT2, anno 1958, colore blu massenblau, restauro totale, perfetta in tutto, auto da concorso.



PORSCHE 356 C, allestimento sportivo, ci sono anche i suoi paraulti meccanica e motore nuovi.



PORSCHE 356 BT6, ASI targa oro, motore 90 CV, auto perfetta, ci sono anche i suoi paraurti.



LANCIA AURELIA B20, 1957, targhe nere originali Milano, sedili in panno grigio e scai blu in buone condizioni, cosi' come i pannelli delle portiere.



FIAT DINO SPIDER 2.0, 1967, targhe nere originali Varese, meccanica sotto posta a manutenzione regolare e scrupolosa, capote nera restaurata.



FERRARI 308 GTB CARTER SECCO, 1978, auto in condizioni eccellenti di carrozzeria e di meccanica, Interni in pelle nera in buono stato, documenti regolari.



BUICK, 1953, motore nuovo, auto conservata.

COLLEZIONISTA PRIVATO VENDE

STEFANO: +39 335 398710
pescheriestefanoecsrl@gmail.com

Saremo presenti alla Fiera di Torino
AUTOMOTORETRO' dal 28 aprile al 1° maggio



FIAT 500 A, 1939, carrozzeria fuoriserie. Unica costruita. Restauratissima.



LANCIA AUGUSTA, 1936, interni conservati, omologata ASI. **€ 19.500**



BIANCHI S9 FAUX CABRIOLET, 1934, autovettura conservata.



FIAT 500 B AUTOCARRO, bellissimo restauro. **€ 18.500**



FIAT 500 C, fuoriserie con rimorchio dedicato.



FIAT 500 B GIARDINIERA del 1948, autovettura restauratissima.



FIAT 1100 E del 1952, omologata ASI. **€ 13.500**



FIAT 500 C AUTOCARRO con rimorchio.



FIAT 501, super restauro, documenti originali.



FIAT 128 RALLY del 1972, conservata, unico proprietario.



CROSLEY HOT SHOT SUPER SPORT del 1950, barchetta ottima per gare di regolarita. OMOL. ASI.



FIAT 1500 6 CILINDRI, 1948, conservata. Omologata ASI. **€ 21.500**

AUTOSTORICHE.NET

VENDITA, ACQUISTO E CONTO VENDITA AUTO STORICHE E GRANTURISMO ATTUALI

Carlo Gritti Morlacchi www.autostoriche.net / info@autostoriche.net / 335 7496890



Sumbeam Talbot 90 MK III, anno 1955, molto bella, a posto di tutto e immatricolata Italiana. € 35000



Fiat 850 Spider, anno 1969, colore bianco, interni neri. € 15900



Mercedes Benz 240 TD, anno 1995, unico proprietario, bellissima, km 190000. € 19000



Mercedes 200 T Serie W 123 1984 Bianca tetto apribile Aria Condizionata. € 21500



Mercedes Benz 300 SL, 1986, Km 76000, cambio aut., clima, radio Backer, sedili riscaldati. Da vedere



Mercedes Benz 300 E Cabrio, cambio manuale, 1995, km 167000, perfetta, int. pelle nera. € 24000



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



Citroen DS 19. Anno 1961, olio rosso, semi automatica, meravigliosa, molto rara. € 48000



Aston Martin DBS "CASINO' ROYALE 007", 2007, cambio manuale rarissima. TRATTATIVE RISERVATE



Fiat Abarth 850 TC, anno 1968, Documenti francesi. € 38000



Fiat 850 Berlina, unico proprietario, 1966, tenuta benissimo. € 6900



Alfa Romeo Giulia TI 1600, bellissima, targhe Roma, anno 1965, 6 posti. € 32000



Lancia Flavia Coupè 1800 bellissima 1966 targhe originali molta documentazione. € 26900



Lancia Beta 2000 VX volumex, anno 1984, documentazione completa, unico proprietario. Austriaca.



Land Rover 110 TD5, condizioni favolose, anno 2006 Trattative riservate



JAGUAR E TYPE 4.2 SPYDER, ANNO 1969 - RESTAURATA MECCANICA ECCELLENTE TARGHE TORINO

auto classic

Corso Savona 50/1 - 10024 - Moncalieri - Torino - Italia

Telefono: +39-011644119

Email: **autoclassic@autoclassic.it**
www.autoclassic.it
Instagram: **autoclassicitaly**



DETOMASO PANTERA, ANNO 1974 RESTAURO TOTALE - MATCHING NUMBERS - TARGATA ITALIANA



FERRARI 308 GTS I, ANNO 1981 ASI TARGA ORO - LIBRETTO TAGLIANDI CONDIZIONI ORIGINALI



FERRARI 208 GTS TURBO, ANNO 1988 - VERNICE ORIGINALE - 30.000 KM PREZZO IMPEGNATIVO



FERRARI 308 GTB COMPETIZIONE, ANNO 1976 - RESTAURO TOTALE VASTA DOCUMENTAZIONE UNA DI SOLE 45 COSTRUITE



FIAT 2800 TORPEDO DI CASA REALE STABILIMENTI FARINA, ANNO 1939 - CONSERVATA IN CONDIZIONI ORIGINALI



ABARTH 1600 OSCA SPIDER, ANNO 1959 - CARROZZERIA ALLEMANO SALONE DELL'AUTO DI TORINO 1959 E 1960



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT, ANNO 1957 - RESTAURO TOTALE TARGHE ORIGINALI TORINO PER 1000 MIGLIA



PORSCHE 944 TURBO, ANNO 1986 OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI TETTO APRIBILE - LIBRETTO TAGLIANDI TARGHE TORINO



PORSCHE 924, ANNO1985 - RIVERNICIATA A NUOVO - INTERNI ORIGINALI - LIBRETTO TAGLIANDI - TARGHE MILANO



PORSCHE 928 S, ANNO 1981 CAMBIO MANUALE - BUONE CONDIZIONI GENERALI - TARGATA ITALIANA



FORD THUNDERBIRD, ANNO 1956 PRIMO PROPRIETARIO INNOCENTI TARGHE ORIGINALI MILANO PER 1000 MIGLIA



LANCIA AURELIA B24 S, ANNO 1957 - MATCHING NUMBERS CONDIZIONI ORIGINALI - MECCANICA REVISIONATA



LANCIA FLAMINIA 2.5 PININFARINA, ANNO 1963 RESTAURO CONSERVATIVO MECCANICA FUNZIONANTE - CRS

SAREMO PRESENTI A AUTOMOTORETRO' TORINO DAL 28/04 AL 01/05

FILANDA GARAGE

Auto Classiche e Sportive

Servizio di conto vendita
Restauro Alfa Romeo e Mini Classiche

www.filandagarage.it
filandagarage@gmail.com +39 3356828273 (Alberto)



Maggiolino 6 volt 1962 €16000
vetro piatto, restauro totale, targa oro ASI



Peugeot 205 Style 1990 Tratt. Ris.
nuova, mai immatricolata, solo 65km, unica al mondo in queste condizioni



Giulia Super 1300 1972 €6300
da restauro parziale, motore libero, completa, radiata d'ufficio, ex targa BO



Giulietta Spider Veloce 1957 138000
restauro totale ben documentato, matching numbers matching colors



Lancia Fulvia 3 €13500
perfettamente fuzionante, pronta per viaggiare



Alfetta 2000 Quadrifoglio Oro €5400
completa al 100% - da leggero restauro



Triumph TR 4a IRS 1965 €36400
ottimo conservato, 2 soli proprietari, già ASI, perfettamente funzionante



Fiat Coupè 124 Sport 1600 €4000
1971, da restauro parziale, motore libero, completa ed originale, targhe e doc ok.



Lancia Fulvia Coupè prima serie 1200 €6300
1968 - Da restauro - targa e documenti originali



Volkswagen T3 Caravelle €16700
1984 - pulmino 9 posti - perfetto - già con CRS



Autobianchi Y 10 turbo €5900
da leggero restauro, targa e libretto originali



Honda NS400R 1986 €13900
livrea Rothmans originale dell'epoca, unico proprietario

NERVESAUTO

www.nervesauto.com

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



Alfa Romeo 1300 Spider Coda Tronca, 1975, 1300 cc, targata, con CRS, con fotografie dei lavori eseguiti.



Brightweel 427 AC Cobra Cobretti, 1976, guida a sinistra, 3.5 V8 Rover, manuale, con capote, roll-bar, targata Italiana.



Fiat 124 Spider BS1 1600, 1971, equipaggiata con motore corretto per il modello, va in moto, da rimettere in strada.



Fiat 500L,1969, interni rossi, equipaggiata con motore 126A1, targata Padova, ottima capote nera, cerchi in lega.



Fiat 1100 110 103 H Tipo Lusso Rondinelle, 1957, 1.098cc, cambio al volante, gomme a fascia bianca, vano motore conservato, targata Ancona.



Fiat 1100 R, 1968, interni rossi, conservato, funzionante, targhe nere Verona.



Fiat 1100 ELR Furgoncino, 1951, 1098cc, cambio al volante, targa Torino, funzionante, ottimo come veicolo pubblicitario, video al nostro sito.



Lancia Fulvia coupé 1,3 S seconda serie, 1972, motore corretto, 1290cc, cambio 5 rapporti, colore originale, targhe PD, iscritta CSAI.



Lancia Appia II serie, 1958, modello C10S, 1098cc, targhe nere, libretto a pagine, targhe nere, iscritta ASI.



MGB Roadster, 1972, 1800cc, con capote in vinile, volante in legno, raggi cromati, portapacchi, guida a sinistra, targata.



MGB Roadster, 1966, 1800cc, con capote in vinile nera, cerchi a raggi, radiatore olio, ventola supplementare.



Triumph TR4 IRS, 1967, da restaurare, guida a sinistra, pressoché completa, con cerchi a raggi e struttura capote.



LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO

Auto d'epoca, moto e non solo

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



Alfa Romeo Duetto 1600 Coda Tronca del 1976, Omologata ASI Targa Oro



Alfa Romeo Giulia 1300 Super restaurata del 1972, più Giulia 1600 Super del 1973



Alfa Romeo Giulietta Spider 1300 del 1962, restaurata anni fa, mantenuta bene



Alfa Romeo Giulietta Sprint 1300 del 1962, in buone condizioni, motore appena rifatto



Alfa Romeo Giulietta 1300 S.S. del 1962, bella ed affascinante, come poche auto di serie



Alfa Romeo Giulia GT 1300 Scalino del 1969, vettura da restaurare, sanissima e completa



Alfa Romeo GT 1750 Prima Serie del 1969, a parer mio, la più bella tra le varie versioni GT



Dodge Pick-Up del 1959, cassone lungo, adatto trasportare la vostra Harley, motore 8 a V



Fiat Dino Coupè 2000 del 1968, molto bello e pronto all' uso, targhe originali



Fiat - NSU 508 C Cabriolet del 1939, uno dei pochi esemplari prodotti, tre Mille Miglia alle spalle



Ford Galaxie Sunliner Convertibile del 1960, una rarità negli USA, ancor di più in Italia



Jaguar E Type Coupè 4200 del 1970, cambio manuale, cerchi a raggi cromati, pronta all' uso



Jaguar XK 120 DHC del 1954, vettura in fase di restauro, motore rifatto, lattonata, ...



Lancia Aurelia B 20 GT del 1954, guida a sinistra, restauro conservativo, molto bella



Lancia Fulvia Coupè Montecarlo del 1973 in ottime condizioni, più altra in restauro



Lancia Fulvia Coupè Seconda Serie del 1973, mantenuta bene, con cerchi in lega della HF



Maserati Biturbo Spider Zagato ad iniezione del 1988, più altra Spider Zagato del 1986



Mercedes 219 Saloon del 1957, mantenuta molto bene, un solo proprietario dal 1974



Mercedes 280 SL del 1967, la più ricercata tra le versioni Pagoda, da restauro, completa



Mercedes 450 SL del 1975, più un' altra del 1981, versione 380 SL, ed una 560 SL



MG A Twin Cam Roadster del 1959, una tra le poce importate in Italia all' epoca, bella e rara



MG B Roadster del 1971, restaurata, con cerchi a raggi cromati ed over-drive



Packard Super Eight, anno 1949, una berlina Americana che si fa guardare ed ammirare.



Porsche 911 3200 Cabriolet del 1986, molto bella, italiana, con aria-condizionata, libretto tagliandi

EPOCASTORE

AUTO · MOTO · RICAMBI · VINTAGE · RARITÁ
ESPOSIZIONE E VENDITA

Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Pontevico (Brescia) - Tel. 0309306788

Paolo 335 1675138 - 335 5660581



LANCIA FLAVIA Coupè 1.8, 1964, radiata d'ufficio, da restauro, motore bloccato.
€ 10.000 tratt.



LANCIA APPIA TERZA SERIE, 1962, radiata d'ufficio, da restauro, motore libero.
€ 3.800 tratt.



ALFA ROMEO 75 INDY 1.8, 1991, funzionante, da restauro, interni e pannelli ottimi.
€ 6.000 tratt.



TRIUMPH HERALD 1200, cabriolet, da restauro, documenti inglesi, guida a destra, tutta originale.
€ 4.000 tratt.



MINI INNOCENTI MK3, 1970, funzionante, da restauro, interni rossi ottimi, tutta originale.
€ 4.200 tratt.



OM CERBIATTO, 1967, allestito carro attrezzi, da restauro.
€ 5.500 tratt.



LANCIA FLAVIA 1.8, 1965, da restauro, radiata d'ufficio, tutta originale e completa.
€ 4.800 tratt.



LONDON TAXY LTI 2.7 DIESEL, motore Nissan, documenti inglesi, guida a destra.
€ 4.000 tratt.



MERCEDES W123 200T SW RESTAURATA, auto in ottime condizioni, perfettamente funzionante pronta a viaggiare. € 18.000 tratt.



CITROEN MASERATI SM, 1972, CARBURATORI, auto in ottime condizioni, svolti tantissimi lavori, iscrivibile ASI. € 41.000 tratt.



ALFA ROMEO NUOVA GIULIA SUPER 1.3
1974 restaurata, perfetta, pronta a viaggiare.
€ 14.000 tratt.



VOLKSWAGEN T3 1.6 DIESEL, 1982, restauro integrale, disponibili tutte le foto, veicolo personalizzato, perfettamente funzionante. € 18.000 tratt.

FAVA NICOLA

BROKER AUTO CLASSICHE DA COLLEZIONE



Ferrari 308 GTS,
Anno 1979



Ferrari Dino GT4
Targa Oro A2, Anno 1977



Ferrari 208 GTS
Carburatori, Anno 1981



Ferrari 348 TS
Anno 1991



Ferrari 348 TB,
Anno 1990



Porsche 356 C,
Anno 1965



Mercedes-Benz 190 SL
Anno 1959



Austin Healey Sprite
Anno 1959



Alfa Romeo Giulia 1600
Spider, Anno 1963

WWW.VINTAGECARITALIA.IT

Tel: 328 3553543



ERACLE art. 650

COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza

Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio
Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338
www.colomboarchgiorgio.it

DAL 1976

Autostandar

ESAMINIAMO VOSTRA PERMUTA
ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA
MASSIME VALUTAZIONI

Corso Trieste 136 - Moncalieri (To) - Tel 3271731985 - www.autostandar.it



MGA MK2 - 1962 - una delle ultime prodotte
freni a disco radiatore a olio pochi km



MGA 1958
Accessoriata come nuova



Mercedes-Benz SLK 2015 - 59.490 Km
SLK 200 Sport Cabrio Navi



Porsche Boxter - 2.5 - 1997 - 72.000Km
Unico Proprietario - Automatica



AUSTIN HELAV BJ8
Restauro completo... Da vedere!



Citroen 2CV - 1987 - 70.000KM
Iscritta CRS



Volkswagen Maggiolino - 1970
Km 57.000 originali



Porsche Carrera 911 - 3.2 - 1985
Targa ORO - 98.000Km



Chrysler Crossfire - 2005
3.2 cat Roadster Limited - Automatica



Volkswagen Maggiolone 1.2 - 1978
Km 75.527



Alfaromeo Giulietta - 1978
Km 70.000 originali



Volkswagen New Beetle - 2003
1.4 16V Cabrio - Benzina - 122.000Km



JAGUAR 3.8 - 1963 - 0 Km (120.000Km)
Motore nuovo! 2 proprietari



Suzuki Ignis - 2002 - 87.000 km
4X4 benzina - unico proprietario



Mercedes E-2.0 - 2000
Impianto GPL - Vettura da esposizione



Audi S6



Ferrari 328 GTS
km 41000 - 3 proprietari



Mercedes-Benz Classe M - 2001
ML 270 turbodiesel cat CDI



Mercedes-Benz CLK - 2000
CLK 200 cat Cabriolet Elegance



Mercedes-Benz Classe C - 2005
C 200 CDI cat Classic - 172.000 Km

Autostandar e

Sponsor Ufficiali di AUTOMOTORETRÒ

dal 28 Aprile al 1° Maggio - Torino - Lingotto Fiere

Siamo nel Padiglione 3, Stand Q102-R101 e Area esterna adiacente Oval

Cicognani

Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920
Ricostruzione anche su campione

www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it

Guarnizioni e tappeti in gomma

Tel.+39(0)544-83311
Fax.+39(0)544-84606
Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI
VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

FIAT 850 TC, 1963, non derivata, totalmente originale, conservata, da libretto Abarth 214, meccanica perfetta, pronta all'uso. € 50.000. Tel. 339 4546867.



ALFA ROMEO

164 3.000 CC V6, 1996, iscritta ASI, mai incidentata, unico proprietario, Km 141.000, tenuta sempre in garage, colore nero, impianto a GPL, ultima revisione a gennaio 2022 e bollo pagato tutto l'anno. € 7.000. Tel. 339 6622656 - 348 8084751.

2000 SPIDER VELOCE, 1973, iscritta ASI, macchina perfetta, colore rosso, revisionata di recente, gommata al 80%. € 22.000 tratt. Tel. 339 6577659.

ALFASUD, 1983, vettura in perfette condizioni, seconda serie, 1.200 cc, targhe e libretto originali, in attesa del CRS ASI, Km 140.000. € 6.500 tratt. Tel. 389 2460749. yvonnsanson@libero.it.

ALFETTA 1.6 116B1A, 10/1984, targhe (TA 32...) e DOCUMENTI ORIG. DELL'EPOCA, conservata in modo maniacale, tutti i lamierati intonsi – vettura d' epoca ultraperfetta in condizioni da concorso. € 9.500. Tel. 348 5503882.



DUETTO 1600, 1974, omologata ASI, spider coda tronca, colore giallo, motore 00526 tipo A:S perfettamente originale, così come il libretto, carrozzeria come nuova, unico proprietario dal 1977. € 36.000. Tel. 0583 494952. mppetrini@libero.it.

DUETTO 2000 VELOCE CODA TRONCA, 1975, omologata ASI, colore rosso, interni pelle nera con capote nera, targhe nere (VR....), Km 1.000, completamente originale e perfetta, autoradio Alfa, per amatori, auto in condizioni eccezionali. Prezzo dopo visione in provincia di Modena. Tel. 348 8122938.

GIULIA SPRINT GT 1600 VELOCE, 1967, targhe di prima immatricolazione, colore bianco, carrozzeria conservata, meccanica pochi Km, interni originali, revisione totale. € 55.000. Tel. 333 5617701.

GIULIA SUPER 1600, 1973, meccanicamente in ordine, bella d' interni, carrozzeria da sistemare, un solo proprietario dal 1979. Tel. 339 8959948, www.liviolivotto.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 mod. TI 2°SERIE, 1959, omologata ASI, targata ZA....., restauro maniacale sia della carrozzeria che degli interni rispettando al massimo l'originalità, colore celeste. € 20.500 tratt. Tel. 347 4526696.

GIULIETTA PRIMA SERIE, 1956, completamente restaurata, eleggibile Mille Miglia. Tel. +39 3283553543.



GT JUNIOR 1300 CC, 1973, autovettura in ottime condizioni generali, interni originali, colore viola scuro, meccanica a posto, da provare, per raggiunti limiti di età. Trattative riservate. Tel. 335 6131357.

MONTREAL, restauro conservativo, iscritta ASI, pronta a partire. Tel. +39 3283553543.



SPIDER 1600 CODA TRONCA UNIFICATO, 1981, omologata ASI, RIAR, verniciata arg met orig AR574, interni orig conservati in ottime condizioni, cruscotto orig perfetto, radio AR orig, meccanica perfetta, capote, batteria e pneum nuovi, tagliando 1/2022. € 26.700. Tel. 335 5852459.



AUSTIN HEALEY

SPRITE MKIV, 1966, guida a sx, 1275cc, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AUTOBIANCHI

BIANCHINA, 1967, 4 posti, colore grigio topo, ottime condizioni, visibile ad Ancona, inoltre molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto, quotazione a parte. € 5.500. Tel. 339 6393950.

BIANCHINA GIARDINIERA, 1971, omologata ASI, esente bollo, tutta originale, ottimo stato, perfettamente funzionante, 2 proprietari, Km 55.000, targhe nere. € 8.500. Tel. 335 458087. info@ggisrl.com.



BIANCHINA MOD. SPECIAL, 1966, iscritta ASI, berlina, auto in ottime condizioni, da vedere e provare, targhe originali come tutto il resto, perfetta, nessun lavoro da fare, valuto scambio o permuta con auto coupé anni '60 / '70. € 6.000. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

Y10 TURBO 1^SERIE, 02/1986, targhe (CR 46..) e documenti del periodo – totalmente conservata – unica nel suo genere. SUPERPREZZO. € 9.500. Tel. 348 5503882.



italcerchio

CERCHI PER MOTO D'EPOCA IN ACCIAIO E LEGA LEGGERA

Realizziamo cerchi anche su richieste del cliente
possiamo eseguire il restauro del mozzo,
la sostituzione dei raggi fino alla ruota completa.

039 5320813 Fax 039 5320812 info@rimsandrims.com
www.rimsandrims.com



Una famiglia una passione

MUSSO GOMME
PNEUMATICI PER AUTO E MOTO DA COLLEZIONE | TORINO

MICHELIN Distributore ufficiale Italia pneumatici da collezione.

Corso Giulio Cesare 117 b - Torino - Tel. +39 011852019 - info@mussogomme - www.mussogomme.it

BENTLEY

S3, 1962, nera, interno pelle rossa, guida a destra, autovettura in buone condizioni. € 32.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



BMW

1602, 1972, 1.600 cc, 85 cv, colore azzurro pastello, autovettura da sistemare di carrozzeria con vari ricambi compresi, meccanica ok, targa e foglio complementare originali, certificata. € 5.600. Tel. 338 5877458.

318I (E30) CABRIOLET, 07/1991, targhe (VR A 14 ...) e documenti originali dell'epoca – iscritta asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica – meccanica perfettamente funzionante. € 16.500. Tel. 348 5503882.



318 I, 1988, 1800 cc con impianto GPL, ottime condizioni generali, 4 porte, colore bianco, certificata. € 4.900. Tel. 338 5877458.

318 IS COUPÉ, omologata ASI, auto in perfette condizioni sia di interni che esterni, Km 94.000, colore grigio metallizzato, mai incidentata, perfetta. € 6.000. Tel. 335 380536. giraldialfiero@gmail.com.

320 6 CILINDRI, 1981, 120 cv, azzurro metallizzato originale, interni perfetti, targhe d'origine, meccanica ok, cerchi in lega. € 9.800. Tel. 327 7930559.

520I E28 122CV, 07/1985, OMOLOGATA 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.



520I E28 125CV, 10/1981, TARGHE (SO 14 ...) E DOCUMENTI DEL PERIODO - disponibile libretto uso e manutenzione, bmw service europa e libretto bmw servizio di cortesia originali dell'epoca. CONSERVATO – SUPERPREZZO. € 6.800. Tel. 348 5503882.



520 I, 1985, automatica, climatizzatore, bellissima, mai rifatta, ferma da 19 anni in garage, con documenti, più altra identica, completa, bella per ricambi. € 6.000. Tel. 380 5104014. evamaltecca@studiomaltecca.com.

633 CSI, 1977, colore grigio, interni in velluto blu, completa, funzionante, da restauro, targhe originali, da passaggio. € 6.500. Tel. 328 5481616.

750 I L (PASSO LUNGO) E32 CAMBIO AUT., 04/1988, targhe (AE ...) e documenti del periodo – iscritta asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica. € 11.000. Tel. 348 5503882.



ISETTA 600, 1958, autovettura integralmente restaurata, interni ed esterni, freni, giunti, semiassi, gomme, ammortizzatori, tutto nuovo, no curiosi e perditempo. Prezzo trattabile dopo visione. € 32.000. Tel. 335 7557136. ubo52@libero.it.

BUICK

SPECIAL, 1962, 3500cc, cambio automatico, gomme fascia bianca, targata, omologata ASI, belle condizioni sia internamente che esternamente. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



CADILLAC

CONVERTIBILE MODELLO '62, 1953, vettura restaurata totalmente ai massimi livelli, colore bianco con interni rossi, gomme fascia bianca, documenti regolari, cambio automatico, per inutilizzo. Tel. 338 9369456.

CHRYSLER

LE BARON 2200I CAT TURBO 146 CV, 1988, targa ORO, colore amaranto, capote beige elettrica, km 107.000, rev. 07/'23. Impeccabile da vetrina, 4 posti comodi, curata e sempre box, utilizzata noleggio matrimoni con autista. € 13.000. Tel. 334 3333486. riccardo.demartino.ge@gmail.com. www.autoxeventi.it



CITROEN

AC 4, 1930, omologata ASI, autovettura restaurata interamente sia di carrozzeria che meccanica, interni rifatti da vedere, revisionata, documenti da passaggio. € 32.000 tratt. Tel. 340 5469246. rickyf27253@gmail.com.



B14G TORPEDO, 1929, autovettura con documenti francesi di facile reimmatricolazione ed in ottime condizioni. € 9.500. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

ID SUPER, 1968, cruscotto in metallo, colore nero con interni rossi, motore revisionato, targhe originali, kit Pallas, stupenda. € 18.000. Tel. 327 7930559.

www.asimarket.it



TURBO CX 2500 GTI, 1985, ASI targa oro e CRS, 1°serie a benzina, immatricolata nel 1986, modello con paraurti metallici verniciati dello stesso colore grigio della carrozzeria, ottimo stato di conservazione, targa originale. € 10.000. Tel. 329 6162240. oronzoruggeri@gmail.com.



FERRARI

208 GTB, 1981, UNIPROPRIETARIO, 76.000 km originali, targhe, libretto, manuali di uso e manutenzione originali, trousse attrezzi originale. Manutenzione regolare, cinghia distribuzione sostituita recentemente. Visibile a Brescia. € 53.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



308 GTB QUATTROVALVOLE, autovettura con due proprietari. € 83.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



456, 1993, colore grigio, interni rossi, condizioni maniacali. € 90.000. Tel. 335 6382894. segreteria@studiozanottieassociati.it.



FIAT

1100 - 103 E - TV, 1956, vettura in buone condizioni, targa originale, motore ed interni anch'essi originali, revisionata, colore amaranto-nera, visibile a Milano. € 30.000. Tel. 380 7104635.

1200 CABRIOLET, 1958, omologata ASI, tipo trasformabile, in ottime condizioni. € 47.000. Tel. 388 6014643. quartararogiuseppe@hotmail.it.

1200 CC GRANLUCE, 1961, bicolore, autovettura da restaurare. € 5.500. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1200 SPIDER, 1959, autovettura in fase di restauro, volendo si vende anche ultimata. Da € 13.500. Tel. 328 5481616.

124 COUPÈ, 1968, bellissima, conservata originale, documenti d'origine, Km 78.000, volturatile, targata. Tel. 329 7460041.

130 COUPÈ, 1972, 2 esemplari completi, da restauro parziale e da reimmatricolare, una automatica l'altra manuale. No perditempo. € 5.000 cadauno. Tel. 327 7930559.

130 COUPÉ, 1973, blu metallizzato, bella macchina, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

2300 BERLINA LUSSO CAMBIO AUT.TIPO 114 B, 03/1963, targhe (IM 38..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine, VETTURA MOLTO RARA IN QUESTA CONFIGURAZIONE – SUPERPREZZO. € 16.500. Tel. 348 5503882.



500 C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA, 09/1953, TETTO APRIBILE, Targhe (CN 21…) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine originale dell'epoca, ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - vettura in perfette condizioni, da vedere e provare. € 13.000. Tel. 348 5503882.



500 C TOPOLINO, 1950, selleria recente, capote in vinile in buone condizioni, tappeto pavimento nuovo, funzionante, targata CT, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 C TOPOLINO, 1951, ottima conservazione, targhe e libretto originali. € 9.500. Tel. 339 6604707. ferroni@sermetra.it.

500 D TRASFORMABILE, 1964, omologata ASI targa oro, restauro completo di tutto, compreso motore di scorta.. Tel. 380 2511083.

500 F, 1968, colore beige sabbia, restauro totale di carrozzeria e meccanica, interni, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione. € 8.000. Tel. 346 3045499.

500 L, 1969, colore blu, restauro totale, doppie chiavi, documentazione completa, splendide condizioni. € 7.700. Tel. 346 3045499.

500 L (110 F), 07/1969, targhe (FI 48…) originali dell'epoca con disponibile libretto a pagine – ITALIANA DA SEMPRE - autovettura storica in perfette condizioni - SUPERCONDIZIONI – SUPERPREZZO. € 7.800. Tel. 348 5503882.



500 SPORTING, 1996, kit Abarth originale, pochi esemplari, colore giallo, iscritta al Reg. Fiat, con assetto, barra Duomi, volante Sparco, autoradio, vettura in splendide condizioni. € 7.400. Tel. 346 3045499.

850 T PULMINO, 1973, monofaro, restauro integrale, stupendo, grigio, targhe originali, tutto nuovo. € 18.000. Tel. 349 7317558.

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^ SERIE, 01/1996, con rarissimo hard top, targhe (AL…) e doc. orig. d'epoca, disponibile rarissima carpetta 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^ SERIE, 01/2000, con rarissimo hard top, targhe (BK…) e documenti originali dell'epoca, iscritta asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica – SUPERCONDIZIONI – SUPERPREZZO. € 8.100. Tel. 348 5503882.



C SEI CILINDRI, 1947, vettura in ottime condizioni, molte parti nuove, da vedere e provare, nessun particolare fuori posto. € 43.000 tratt. Tel. 334 1100693. golino.luigi@alice.it.

CROMA 2.5 TDE, 12/1992, omologata ASI con CRS, euro 1, allestimento super, vetri elettrici, clima automatico, ABS, disponibile altro motore, cambio e frizione più ricambi vari. € 4.500. Tel. 346 2315141.



NUOVA 500 D, 1964, compl. restaurata nel 2019, reimmatricolata, apertura portiere controvento, trasformabile con tettuccio rigido e motore rifatto originale. € 22.000 tratt. Tel. 339 1955010. rinaldoalfredo.gallo@gmail.com.





PUNTO AUTOMATICA, 2002, vettura sanissima, Km 115.000, meccanica ottima, 1.242 cc, 16 V, revisionata fino a dicembre 2022, posso inviare foto, solo contatti telefonici. € 1.600. Tel. 335 8009188.

RITMO 105 TC, 1983, vettura in otttime condizioni, di un' unica famiglia da nuova. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



UNO 1.1 SX I.E. 5 PORTE CAT. BENZINA, 12/1992, COME NUOVA, PERFETTE CONDIZIONI, km. 57.000, originale/conservata, bianca, unipropr., NO BOLLO, rev. 12/23, assic. ridotta, mai incidenti, manut. maniacale, sostituita batteria, amm. post. e ant., cinghia distr., regalo catene da neve mont. rapido. € 3.000. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

VOLPINI 1100 SPORT, 1951, autovettura restaurata in perfette condizioni. € 120.000. Tel. 348 2472800.



FORD

COUGAR 2500/6V, 1999, ottime condizioni. 8 ruote in lega originali (estive ed invernali). Set fari di ricambio anteriori e posteriori e centralina elettronica. Sostituiti alternatore/cavi candele/trapezi anteriori/radiatore clima/radiatore motore. Sempre stata in garage. € 2.500. Tel. 329 2118639. pisano@netsurf.it.



ESCORT 1.6 INJECTION 16V 88CV GHIA, 02/1994, station wagon, targhe (BG D11...) e documenti originali dell'epoca – solamente 73.888 km – SUPERCONSERVATO. € 3.500. Tel. 348 5503882.



PINTO 2 DR WAGON, 1979, completamente restaurata con meccanica a nuovo e carrozzeria, compresi gli interni, il tutto fatto circa 10 anni fa, si accettano parziali permute. € 18.000. Tel. 339 6604707. ferroni@sermetra.it.

JAGUAR

420, 1967, iscritta ASI, targa originale, interni nuovi, auto bellissima. € 19.500. Tel. 339 6604703. ferroni@sermetra.it.

E TYPE SPIDER 1°SERIE, 1968, totalmente restaurata, tutto nuovo, stupenda, no perditempo, colore o.s. blue metallizzato, interni in pelle blue, motore 4.200 cc, matching number. No perditempo. Tel. 349 7317558.

SOVEREIGN 4.0, 1996, venduta nuova dalla concessionaria Jaguar di Brescia, 130.000 km originali, ottime condizioni. Sempre revisionata regolarmente fino novembre 2023. Completa di CRS ASI, esente bollo. Gomme nuove, batteria nuova, taglianda, doppie chiavi e libretti. € 12.900. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



XJ 6 4.2 L CAMBIO AUTOMATICO, 02/1978, versione lunga, targhe (PN 18.....) originali del periodo, ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - doppie chiavi. € 15.500. Tel. 348 5503882.



XJ SC 5300 V 12, 1988, targa originale italiana, 2 proprietari, full optional, color antracite con interni in pelle beige. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



XJ6 2.9, 1989, omologata ASI, azzurro met., tetto elettrico, manuale, 4 fari, interni in pelle beige, iniettori nuovi, trentennale (esente bollo), passaggio agevolato, gommata, tendina lunotto, statuetta cofano, revisione 2023, conservata, stupenda. € 8.000. Tel. 348 5182377.

XJ6 3.6, 1989, modello Sovereign, 3.600 cc, sei cilindri, Km 85.000, colore grigio antracite metallizzato, targa e documenti originali, interni in pelle, condizionatore, cambio automatico, ottime condizioni generali. € 13.000. Tel. 338 5877458.

XK 120 COUPÉ, 1951, omologata ASI targa oro, auto in perfette condizioni, colore verde tenue, interni in panna originali, motore perfetto e revisionato, carburatori nuovi, freni nuovi, gomme nuove. € 89.000. Tel. 333 2565870.









32ª Mostra Scambio
Auto e Moto d'epoca Bastia Umbra




60 anni di Alfa Romeo Giulia

21-22 Maggio 2022
Umbriafiere - Bastia Umbra (Pg)
orario: sabato dalle 8.00 alle 19.00 - domenica dalle 8.00 alle 18.00
Italservice tel. 0742.320642 - cell. 337.645125 - fax 0742.318464

XK 140 COUPE RHD, 1956, Blue interno rosso, bellissima di carrozzeria/interni, solo 3 prop. dall'import. negli anni 70, targhe nere dell'epoca. Appena sottoposta ad una manutenzione molto approfondita con doc. fotografica e fatture. Impianto frenante nuovo, batteria, ecc... € 89.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



XKR COUPÉ, 4.200 cc, 291 cv, Km 160.000, colore argento metallizzato, interni in pelle nera, 5 cerchi in lega, navigatore, telefono, lettore cd, più altri accessori. € 33.000. Tel. 337 560817. sergio.giovanardi@tiscali.it.



LANCIA

APPIA VIGNALE LUSSO COUPÉ, 1961, bicolore, da restaurare. € 8.900. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

APRILIA 1500 CC, 1946, omologata ASI targa oro, colore grigio scuro metallizzato, targhe originali in ferro, Reg. Lancia, FIVA, Reg. Millemiglia, da vedere. Quotazione Ruote Classiche (trattabili dopo visione). Tel. 338 8789901 / 030 9826053. marber1949@gmail.com.

APRILIA 2°SERIE, 1949, targa oro, perfette condizioni, interni conservati, motore rifatto recentemente. € 55.000 tratt. Tel. 329 1592601. r.usai@hotmail.it.



ARDEA, 1952, omologata ASI targa oro, colore celeste, documenti in regola, targhe originali, ottime condizioni, funzionante in tutto. € 12.500. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

AUGUSTA CABRIOLET PININ FARINA, 1935, omologata ASI - restauro totale, Registro Lancia. ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, esemplare molto raro. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.



AURELIA B20 2.500 CC III°SERIE, 1953, ASI targa oro, vettura in buone condizioni, targa originale. Tel. 335 5691282.

BETA MONTECARLO, 1984, bellissima, perfetta, motore ottimo con soli Km 34.820. Prezzo adeguato all'oggetto. Tel. 338 3380714.

BETA MONTECARLO TARGA, 1982, colore grigio metallizzato, Km 53'000 – vettura molto bella. € 23.000. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAMINIA COUPÈ PININFARINA, 1962, omologata ASI, auto in ottime condizioni, colore nero, interni in pelle rossa, revisionata, molto ben conservata, una delle prime con aria condizionata. Prezzo dopo visione. Tel. 349 3042893.

FLAMINIA COUPE' PININFARINA I, 1960, vettura totalmente restaurata. Vis. a Brescia. € 39.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



FLAVIA 1.800 CC, 1963, dispongo di vari modelli, a carburatori o ad iniezione, da restauro o restaurati. Da 6.500. Tel. 349 7317558.

FLAVIA COUPÈ PININFARINA, 1963, omologata ASI targa oro, 1.800 cc, vettura conservata in condizioni eccellenti, ottimo motore originale, colore blu Lancia, interni in pelle rossa, perfetta. € 15.000. Tel. 329 4119063.

FLAVIA 1800CC COUPE' INIEZ. KUGELFISHER, 04/1966, TIPO 815.430 1^ SERIE, targhe (TO 78...) e doc. originali dell'epoca con libretto a pagine - omologata ASI e FIVA con documento d'identita' FIVA - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 24.500. Tel. 348 5503882.



FULVIA COUPÈ, 1976, omologata ASI, unico proprietario, conservata in garage, vettura funzionante. Visibile a Genova. € 8.000. Tel. 348 8219735. mgramon@tin.it.



FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S PRIMA SERIE, 1968, 2+2 posti selleria nuova, ferma da tempo, carrozzeria imperfetta, ma funzionante. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



GAMMA COUPE' 2.0 CARBURATORI, 1978, KM 57000 originali, auto conservata, non ruggine passante, da restauro non impegnativo, marciante, revisione 2022, interni ottimi velluto Zegna azzurri. € 5.000. Tel. 339 4212597. ernestolella2@gmail.com.

LAND ROVER

109 PICKUP, 1978, restauro conservativo totale, motore 6 cilindri, alimentazione a benzina, passo lungo, omologato autocarro 3 posti, carrozzeria e meccanica restaurate con foto e fatture ricambi sostituiti, auto da rodare. € 23.000. Tel. +39 349 3929093. cavriani.enrico@libero.it.



RANGE ROVER 3.900 CC SE VOGUE, 1990, interni in pelle grigia, colore verde metallizzato, manuale, tettuccio elettrico, gomma, vernice e tagliandi ok. € 16.500. Tel. 328 5481616.

MATRA

530 SX, 1972, auto completamente restaurata sia di meccanica che carrozzeria, monta motore Ford con Km 18.820. Prezzo dopo visione e prova. Tel. 338 3380714.

MERCEDES

190 E 122 CV, 1986, omologata ASI targa oro, colore bianco, cambio manuale, ABS, aria condizionata, perfetta di motore, carrozzeria e interni, manutenzione regolare. € 9.800. Tel. 339 3863728. dieter.st@rolmail.it.



200 W123 4 MARCE, 04/1977, TARGHE (BG 45...) e documenti originali dell'epoca, soli due precedenti proprietari – PRIMA VERNICE. € 11.500. Tel. 348 5503882.



IN PRIMO PIANO



ALFA ROMEO SPIDER DUETTO 1300 OSSO DI SEPPIA

Anno 1968, ultimo proprietario per 30 anni, si tratta di un conservato, probabilmente mai restaurata, funzionante, va in moto, ma carrozzeria imperfetta, da rimettere in strada. Motore corretto per il modello, targata, con documenti. Video al nostro sito.

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

IL SITO PER VENDERE LA TUA AUTO D'EPOCA - Tel. 02 5656 9997 / info@oldcar24.com

OldCar 24

Compra e vendi in tutto il mondo!

www.oldcar24.com



200E W124, 06/1991, targhe (FO 81...) originali dell'epoca – vettura d'epoca in ottime condizioni di conservazione. € 6.000. Tel. 348 5503882.



230 SL PAGODA, 1966, totalmente restaurata, Certificato di rilevanza storico ASI rilasciato nel 2020. AUTORADIO BECKER EUROPA, HARD TOP. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



2600, 1986, omologata ASI, Km 140.000, ottimo stato, automatica, ben tenuta, rifatta a nuovo, full optional. Valuto la migliore offerta. € 12.000. Tel. 349 5260719.

280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, tetto apribile elettricamente, Vettura Maniacalmente Conservata - Perfetta In Ogni Dettaglio - Ancora Disponibile Kit Primo Soccorso Allocato Nella Cappelliera, TAGLIANDI ESEGUITI A SCADENZA REGOLARE E TIMBRATI SU LIBRETTO SERVICE ORIGINALE. € 9.000. Tel. 348 5503882.



280 SL V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft+hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. €110. Tel. 338 3498505.



300 SL, 1991, SOLO 57.000 KM ORIGINALI, colore argento, interni pelle nera , full optional. Visibile a Brescia. € 23.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



320 SL, 1997, colore blue - nero metallizzato, pelle nera, full optional, doppia serie di cerchi originali+ OZ, batteria nuova, molto bella. Visibile a Brescia. € 16.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



380 SEC, 1983, iscritta ASI, grigio met., a fine 2019 rifatto la testata e revisionato il cambio automatico, tutto con regolare fattura, interni e gomme nuove, targa e libretto originali, revisionata 11/2020, veramente perfetta. € 8.500. Tel. 340 9216640. ste.possenti@yahoo.it.



380 SL, 1981, in ottime condizioni generali, completa di cappottina e tetto rigido, aria-condizionata, cambio automatico, cerchi in lega, ... Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



HYMER MOBIL, anni '80, usato da Giorgio Falk per "Rolly Go" - certificato rilevanza storica e collezionistica -patente B-2,4cc -omologato 7 posti fronte marcia e notte - generatore 220 - Airconditioning - Bike support. Tel. .. ansaldi.aa@gmail.com.



MG

A 1600 MKII, 1961, colore rosso originale, venduta da nuova in Italia, targhe originali in ferro, mootre nuovo con fatture, bellissima, ruote a raggi cromate. € 33.500. Tel. 327 7930559.

B GT, 1980, 1.800cc, guida a sinistra, lattonata, riverniciata, foto lavori eseguiti, targata Italiana, con CRS, tetto apribile e cerchi Minilite. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



B GT COUPÉ, 1978, omologata ASI, 1.800 cc, colore rosso, interni bianchi, guida a dx, vari lavori eseguiti. No permute. € 9.900 non tratt. Tel. 329 2609782.

B ROADSTER, 1969, 1800cc, guida a sx, interini ordine, volante originale, cromature in buona condizioni, raggi, portapacchi, radio, targata Udine, libretto a pagine. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



B ROADSTER S1, 1964, Italiana, solo 4 PROPRIETARI, restauro totale superaccessoriata con sedili pelle, raggi, fari aggiuntivi, barra portastemmi, tappeti marchio MG, autoradio d'epoca, copricapote, stacka batteria. Vis. a Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



ROVER F 1.8I 1^ SERIE, 02/1999, condizioni immacolate – da concorso – solamente 57.769km – IMPERDIBILE YOUNGTIMER. € 9.900. Tel. 348 5503882.



MORGAN

4/4, 1985, 1600cc, guida a sinistra, 4 posti, con capote, finestrini, cerchi a raggi, maniglie, spot lamps, volante in pelle, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MORRIS

MINI 1000 MK AUTOMATIC, 1969, colore verde originale, assicurata e tagliandata. € 9.000. Tel. 349 7090586. eraldo.croce7@gmail.com.

MINI MOKE 848CC, 01/1965, targhe (VT 18...) e documenti di periodo - totalmente conservata – unica ed introvabile in queste condizioni di conservazione totale. € 22.000. Tel. 348 5503882.



OPEL

1900 GT, 1973, TOTALMENTE RESTAURATA di meccanica e carrozzeria, blue metallizzato, regolarmente immatricolata. Visibile a Brescia. € 32.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



KADETT D CARAVAN 1.200 S (5M), 1983, omologata ASI, allestimento Special Lusso originale (solo per la Germania), colore parchment 433 (beige), tetto in vinile nero con in fondo porta valigie America, vetri fumè, Km 148.000, in ottime condizioni, revisione ok. € 3.000. Tel. 366 1325265. equiseto14@gmail.com.

KADETT E 1.3 CC S 4 PORTE, 1988, iscritta ASI con CRSC, col. grigio met., impianto GPL, ottimamente conservata, sempre in box, revisionata fino al 10/2022, compreso numerose parti di ricambio di carrozzeria e meccanica, uniproprietario e collezionista. Invio foto a richiesta. € 2.500 tratt. Tel. 338 4824100 - 011 344555.

PORSCHE

2.2 T, 1970, colore grigio, restauro totale, targhe nere, Fuchs, matching number + altro 2.2 T bianco, targhe nere, restauro totale, del 1971, visibili in Veneto. € 75.000 cad.. Tel. 338 5201747 dopo le 20.



356 B, 1962, omologata ASI targa oro e FIA, pari a nuova, motore nuovo, colore azzurro, tetto apribile, interni nuovi in vera pelle, accessoriata, collaudata, gomme e batteria nuovi. No perditempo. € 85.000. Tel. 335 5604632.



911 CARRERA 3.0, 1976, omologata ASI targa oro, fiche CSAI, modello '77, completamente originale, eccellenti condizioni, matching number, certificato di origine Porsche, cambio 5 marce, differenziale autobloccante, tetto apribile. Tel. 335 8480477. tommaso.briozzo@alice.it.



911 CARRERA RS, 1973, replica fedelissima su base 2400 T, light ivory, stupenda, 2 motori, più tutti i ricambi originali. No perditempo e permute. Tel. 349 7317558.

Visita www.asimusei.it

per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani


Liguria Classic
I viaggiatori del mito
AUTOSTORY & C.
IMPERIA
www.mercatoretro.it
info. 3292154756 - info@mercatoretro.it
Giugno
10/11/12/ 2022
IMPERIA
Mercatoretro' 2022


mostra scambio
AUTO MOTO CICLO
d'epoca
Fano
28-29
maggio
2022
PARCO CODMA
PRESSO
MERCATO
ORTOFRUTTICOLO
vicinissimo uscita A14 - Fano
INFO:
347 1844267 - 338 5944590 - 333 1001072
mostrascambiofano@gmail.com
www.museomotociclo.it
ORGANIZZATA DA
CON IL PATROCINIO DI



911 L 2.0 PASSO CORTO, 1968, da restauro, motore e cambio di origine Certificato Porsche. #6602 Polo Red. Rara 911 L: interni pelle, volante legno, 5 cerchi Fuchs, cristalli azzurri, motore 130hp e filtri K&N performance. Prezzo e ulteriori foto dopo contatto. Tel. 335 8107154.



914 2000 CC 4 CILINDRI, 1974, colre bianco, autovettura completa, da facile restauro, sana, aria condizionata, mai ritoccata. € 10.000. Tel. 328 5481616.

924 XK 125 CV 2+2, 06/1979, iscritta e omologata CSAI con fiche d'identita' - qualsiasi prova - supercondizioni – SUPERPREZZO. € 14.000. Tel. 348 5503882.



944 S, 1988, ASI TARGA ORO 4 proprietari, 128.000 km, Completa di libretto di uso e manutenzione e doppie chiavi. Tagliandata, freni,ammortizzatori, revisione iniettori, gomme, batteria nuovi, totalmente riverniciata. Certificata PORSCHE CLINIC. Vis. a Brescia. € 25.800 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



BOXSTER AG986 KA 11, 1997, omologata ASI, colore blu, cappottina trasformabile da carrozzeria rigida a tessuto, perfetta. Km 157.000, tagliandata, gomme all'85%. € 22.000. Tel. 331 6107081. fbrescia51@libero.it.

TURBO 3.600 CC, 2001, omologata ASI, auto in perfette condizioni, colore blu scuro metallizzato, gomme nuove, tagliandata, pluriaccessoriata. Tel. 333 2565870.

RENAULT

16 TS, 1971, autovettura in ottimo stato con Km 145.000 originali. € 18.000. Tel. 081 7761805.



4CV, 1958, tipo R1062-Spot, 748cc, restaurata in precedenza, interni nuovi, carrozzeria in ottime condizioni, carburatore revisionato. 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 - Qualsiasi prova. € 16.500. Tel. 348 5503882.



R4, 1989, iscritta ASI, carrozzeria ed interni rimessi completamente a nuovo, pneumatici nuovi, revisionata. € 6.000. Tel. 349 7170977. nzanardi@yahoo.it.



ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD III, 1964, vettura perfetta di meccanica e carrozzeria, in uso normale, bicolore nero/ottone, interni originali, eccellenti condizioni. Prezzo dopo visione. Tel. 392 1192130. rluccocastello@gmail.com.

ROVER

2000 TC, 1972, targa e libretto originali, carrozzeria bellissima. € 8.000. Tel. 339 6604703. ferroni@sermetra.it.

216 COUPÈ, 1994, ASI targa oro, Km 62200, ottimo stato, blu tahiti, conservata, mot. HONDA cv122, 200 km/h, antifurto, scad.rev.9/2021. Sostituito: cuffie giunti, pompe freni/acqua, filtro olio/benzina, olio motore, liq.raffreddam., cinghia/cusc. distrib., 4 pneum. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

216 GSI 16 VALVOLE, 1989, meccanica perfetta, carrozzeria bella, interni in vera pelle, gomme e batteria nuovi, servizio cinghia di distribuzione nuova. € 2.000. Tel. 328 7221944.

SAAB

9-5 2,3 16V TURBO AERO, 2002, berlina top di gamma, 250 cv, 184 Kw, colore grigio, interni in pelle nera, rarissimo cambio automatico, molto bella interni ed esterni, turbo revisionato, vettura in ordine. € 1.400. Tel. 338 7109857. simonetti.r@tin.it.

93 CABRIO 2.0I, 1999, iscritta ASI con CRS, Km 113.500, meccanica perfetta, color blu con interni in pelle panna restaurati, cielo e capote sostituiti di recente con originale, solo 2 proprietari, candidabile targa oro. Vis. ad Ancona. Valuto permuta piccola cilindrata. € 6.000. Tel. 338 5614624. antoniodegregorio42@gmail.com.



TRIUMPH

SPITFIRE 1500 CC, 1980, riverniciata, foto lavori eseguiti, selleria nuova, 1.500cc, con capote, due servo freno, cerchi originali. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR3A, 1959, OMOLOGATA ASI, completamente tagliandata, testata con valvole per benzina verde. Ruote a Raggi Cromate, Interno In Pelle, Copricapote, Tonneau Cover, Portapacchi, Stemmi. Visibile a Brescia. € 34.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



VOLKSWAGEN

CORRADO G60, 1990, omologata ASI + CRS, perfettamente conservata, Km 115.000, tutta originale, tetto in vetro, doppie chiavi, gomme, distribuzione, pompa acqua e ammortizzatori nuovi, perfetta. € 19.900. Tel. 333 5032569.

GOLF GL MK1 1095 CC 5 PORTE, 11/1981, Targhe (BS 75...) originali dell'epoca - autovettura conservata maniacalmente - PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO - CONDIZIONI DA CONCORSO. € 8.000. Tel. 348 5503882.



GOLF GL CABRIO, 1982, iscritta ASI, colore argento, capote perfetta, stupende condizioni, Km 100.000, qualsiasi prova, volendo invio foto. € 5.400. Tel. 349 7317558.



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 - **43ª MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: DICEMBRE 2022** - P.ZZA F. CORRIDONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezzoclassicmotors.it - info@arezzoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: GENNAIO 2023** - AREZZO FIERE - 21.000 mq coperti - Orari pubb.: Sab 8.30-19 - Dom 8.30 - 18.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337/645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: 21/22 MAGGIO 2022** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mq - Orari pubb.: 8.00 - 19.00.

BUSTO ARSIZIO - VA - Moto Club Anni '70 - **MOSTRA SCAMBIO - AUTO BICI MOTO D'EPOCA E RICAMBI: 11/12 GIUGNO 2022** - c/o l'E-WORK ARENA in Via Gabardi 43 - Espozizione gratuita auto di privati - Ingresso 5 euro - Orari pubblico: sabato e domenica: 8.30 - 18 - tel.: 338 2016966 - info@mostrascambiobustoarsizio.it

CAORLE - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 347 5883200 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA - 25ª Mostrascambio Internazionale: SETTEMBRE 2023** - Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia, 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: 14/15 MAGGIO 2022** - presso Area Exp. Via Oberdan È obbligatoria la prenotazione degli spazi.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **51ª MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: FEBBRAIO 2023** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 metri dal casello Cesena Nord della A14.

FANO - PU - MOTORIUS - Presso PARCO CODMA - Tel. 347 1844267 / 338 5944590 - www.museomotociclo.it - mostrascambiofano@gmail.com. **MOSTRACAMBIO AUTO MOTO CICLO D'EPOCA - RICAMBI - AUTOMOBILIA : 28/29 MAGGIO 2022** - CENTRO TURISTICO BALNEARE - GASTRONOMIA ITTICA.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **44ª MOSTRASCAMBIO: 9/10/11 SETTEMBRE 2022** - Autodromo di Imola. Prenotazione degli spazi obbligatoria. Gli espositori che hanno già usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club - Prima prenotazione inviare fax al n°0542/698315.

IMPERIA - LIGURIA CLASSIC - PORTO TURISTICO CALATA ANSELMI - Tel. 380 6355661 - 329 2154756 - info@mercatoretro.it - www.mercatoretro.it. **4° MERCATORETRO': 10/12 GIUGNO 2022 -** Esposizione e vendita auto, moto, cicli, accessori, modellismo, nautica cose del passato, mostrascambio, antiquariato, vinile, novità motoristiche, incontri informativi, club e registri storici, posizionato a pochi metri dal mare. Ingresso gratuito, area coperta e scoperta, obbligatoria la prenotazione.

MODENA - ModenaFiere e Vision Up srl - Tel 059/4924794 - Fax 059/4924793 - info@motorgallery.it - www.motorgallery.it / MODENA MOTOR GALLERY. **MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA**, in contemporanea **Gran Mercato di accessori e ricambi**: **24/25 SETTEMBRE 2022** - presso ModenaFiere. Ingresso € 10; ridotti€ 8. Orari al Pubblico: sabato 9 -19; domenica 9 -18.

NOCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori- **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA : DATA DA DESTINARSI** - per informazioni: 0828 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **AUTOMOTOCOLLECTION: 28/29 MAGGIO 2022** - Parco Esposizioni di Novegro - Segrate (MI) - Sup. coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il pubb.: ven. 14,00 - 18,00 sab. 8,30 - 18,00; dom. 8,30 - 17,00.

PADOVA - Intermeeting Srl - Tel. 049 7386856 - Padova Fiere, via Nicolò Tommaseo, 59 - www.autoemotodepoca.com - info@automotodepoca.com **- SALONE INTERNAZIONALE DI AUTOMOBILI E MOTOCICLI D'EPOCA: 20/21/22/23 OTTOBRE 2022.** PRE-APERTURA 20 OTTOBRE: Orari di ingresso per i visitatori dalle ore 9.00 alle 18.00. NEI GIORNI 21-22-23: Orari di ingresso per i visitatori dalle 9.00 alle 19.00.

REGGIO EMILIA A GONZAGA - 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: 8/9 OTTOBRE 2022** - Tutti gli spazi (sia al coperto che all'aperto) sono a prenotazione, compreso il settore E. Ingresso € 12 - rid. € 10. Orari: sab. 8 - 18.30 - dom. 8 - 17.

SAN MARCO EVANGELISTA (CE) Tel. 0828 / 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: 28/29 MAGGIO 2022 -** presso A1 EXPO Viale delle Industrie, 10 - San Marco Evangelista (CE).

S.AMBROGIO DI VALPOLICELLA (VR) mms d'epoca - tel. : 348 4154649 - info@mmsdepoca.it - www.mmsdepoca.it- **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO AUTO MOTO CICLI D'EPOCA RICAMBI AUTOMOBILIA MODELLISMO EDITORIA : 24/25/26 GIUGNO 2022 -** Centro Polifunzionale - Via del Marmo 1.

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: 28 APRILE - 1° MAGGIO 2022** - Lingotto Fiere.

TREVISO - SPORT SHOW - Tel. 335 6610134 - mostrascambio.tv@gmail.com - www.sport-show.it **13ª MOSTRASCAMBIO: 9/10 APRILE 2022** - Nuova sede presso OPENDREAM : area EX PAGNONSIN, via Noalese 94 - vicino all'aeroporto.

VALLO DELLA LUCANIA - SA - Fiere di Vallo - Tel. 0974 67040 - www.autorevivalclub.it - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA - DATA DA DESTINARSI** - 6.000 mq coperti, 30.000 mq scoperti - Ingresso € 5 con parcheggio int. fiera - Gli spazi int./est. ai pad. sono a prenot. obbligatoria - Orario: Sab. 8.30/18.00 - Dom. 8.30/17.00.

VILLA POTENZA - MC - Circolo Auto-Moto d'Epoca Marchigiano "Lodovico Scarfiotti" - tel. 366 1886343 - fax 0712504821 - mostrascambio@caemscarfiotti.it - www.caemscarfiotti.it - CENTRO FIERE DI VILLA POTENZA (MC) - **38ª MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, RICAMBI, ACCESSORI D'EPOCA: NOVEMBRE 2022** - Orari esp.: ven: 10 - 17; sab: 07 - 08; dom: 07 - 08. Orari pubb.: sab: 08 - 18; dom: 08 - 16.

MAGGIOLINO 1.200 CC, 1972, omologata ASI dal 2010, ristrutturata nel 2015, revisione regolare, colore nero, interni bianchi, visionabile a Perugia. € 6.900. Tel. 360 428050. aborni@libero.it.

MAGGIOLINO 6 VOLT VETRO PIATTO, 04/1963, targhe (FI 20 ...) originali dell'epoca – perfettamente conservata – supercondizioni - SUPERPREZZO. € 13.500. Tel. 348 5503882.



TRANSPORTER (25 CS22), 1986, omologata ASI, colore bianco, Km 118.000, 1.600 cc a gasolio, due proprietari dei quali uno fino al 2014, otime condizioni di conservazione, no ruggine, causa eredità. Altre informazioni e foto via e-mail. € 7.500 tratt. Tel. .. stefaniapoggi4@gmail.com.



WESTFALIA JOKER, 1982, omologata ASI, 2000c.c., alimentazione a benzina, uniproprietario - sempre in garage - carrozzeria verniciatura interni in buone condizioni - piccole ammaccature - fermo da più anni - da revisionare - colore verde - veranda e accessori. € 12.000. Tel. 346 2112418. renzo. poggi@videosoft.it.

VOLVO

945 TURBO, 1996, 2.000 cc, Turbo, 155 cv, sempre a benzina, Km 232.000, unico proprietario fino al 2017, poi conservata, colore verde, diversi lavori di meccanica eseguiti, ottime condizioni generali, certificata. € 4.900. Tel. 338 5877458.

ALTRE MARCHE

AUTOUNION DKW F91/4 MUNGA, 1960, omologata ASI, esente bollo dal 1991, verde Nato, capote originale nuova più altra, full optional. Foto su richiesta. Tel. 335 7503610.

BIANCHINI F3/1000, 1967, motore Armaroli, telaio revisionato Reggiani, auto da corsa ufficiale dei fratelli Bianchini affidata al grande massimo Natili, bella e perfetta in ogni suo componente. € 70.000. Tel. 335 6382894. segrateria@studiozadottieassociati.it.



JBA FALCON V8 3500, 1992, recentemente riverniciata, cruscotto e volante in legno, bagagliaio richiudibile, capote in mohair. Altre JBA visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



PIAGGIO PORTER, 12/1993, adatto per trasporto persone/cose, in ottime condizioni sia esterne che interne, sempre tagliandata, colore grigio scuro metallizzato, Km 35.000, euro 1 benzina, accede ad area C in Milano poichè auto storica. € 3.000. Tel. 349 5325431. ricciariccia@yahoo.com.



RILEY 9 SPECIAL "BROOKLANDS" STYLE, 1931, autovettura ben conservata, visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



STEYR PUCH 500 D - TETTO RIGIDO, 02/1963, versione austriaca dell'italianissima fiat nuova 500 – prodotta su concessione fiat, restauro maniacale altamente professionale eseguito da artigiani esperti. € 22.500. Tel. 348 5503882.



INDUSTRIALI E MILITARI

HUMMER H 1, 1987, livrea militare, con sole 39000 miglia percorse, tutto in ottimo stato di conservazione. Tel. 339 8959948, visita: www.liviooliviotto.com.



MOTO

AERCAPRONI CAPRIOLO 75 SPORT, 1952, ottimo, conservato, color rosso originale, motore monocilindrico a 4 tempi, potenza 4,5 cv a 7500 giri, cambio a 4 velocità, cerchi originali in alluminio, targa in ferro. € 2.400. Tel. 349 6844119.

AERMACCHI MOTOCARRO MB11, 1950, raro motocarro a tre ruote, da restaurare ma completo, motore Diesel 750 cc funzionante, motore supplementare, portata 15 q.li, cassone ribaltabile. € 6.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



BENELLI 500 CC, 1939, omologato ASI, FMI e FIPAV, completo di documenti, anche d'epoca, funzionante, restauro maniacale, vera occasione per smaltimento magazzino. € 8.500. 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.

BIANCHI MT61, 1961, moto militare, immatricolata civile 01/1979, conservata perfettamente, tutta originale, iscritta al Registro Storico Italiano "E. Bianchi". € 3.500. Tel. 340 5358141 - 0541 694220. cesilva44@gmail.com.

BMW K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, 4 cilindri in linea, 1.000 cc, colore nero metallizzato, carenatura integrale con borse da viaggio laterali e bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. € 3.300. Tel. 338 5877458.

BMW R 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 R45, 1981, colore nero, borse laterali, Km 26.000 con libretto tagliandi, moto in ottime condizioni, ferma da sei anni. € 3.900. Tel. 348 4028290. achi.b@libero.it.

BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredato di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc... Esemplare unico in Europa. € 16.000 tratt. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



DUCATI 250 DESMO MARK III, 1970, omologata ASI targa oro, perfettissima, libretto e targa originali. € 9.000. Tel. 335 6468789.



www.asimarket.it

CEREA

AREAEXP / VIA OBERDAN - CEREA (VR)

14 - 15 MAGGIO



MOSTRA MERCATO SCAMBIO

AUTO / MOTO / CICLI

RICAMBI D'EPOCA / EDITORIA

UTENSILERIA / MODELLISMO

SABATO 9.00 - 17.00 DOMENICA 9.00 - 17.00

PUOI ESPORRE E VENDERE LA TUA AUTO D'EPOCA GRATUITAMENTE

PRENOTA!

348.4154649

333.6538139

info@mmsdepoca.it

IN PRIMO PIANO



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**

Vendita e Assistenza
SILVAUTO S.p.A.
Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)
FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882
RICHIESTA VIDEO: 351.6932443
info@silvauto.it
C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.**



silvauto.it - *silvautoclassics.com*

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 *IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!*
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE.
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 – 22.00
SILVAUTO SARA' PRESENTE ALLA FIERA AUTOMOTORETRO' DI TORINO DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO 2022

GILERA GIUBILEO 175 EXTRASPORT, 1966, documenti originali e pronti per il passaggio, moto restaurata qualche anno fa e mai usata. € 3.500 tratt. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

GILERA GIUBILEO 98 CC NORMALE, 1960, completamente restaurato, motore rifatto, targa in ferro e libretto originale, visura bianca (mai iscritto al PRA), funziona benissimo, ottima occasione, a richiesta invio foto. € 2.250. Tel. 349 6844119.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI oro, ottimo stato, km.29.200, conservata, cc 395, blu/azzurro met., revisionata 7/2019, completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pastiche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

HONDA HRC TLM, 1989, acquistata da Honda France, completamente originale, colori team France, da competizione, senza documenti. € 9.000 tratt. Tel. 335 383637. urbi_lu@yahoo.com.



INNOCENTI LAMBRETTA 150 D, 1956, moto in splendide condizioni, restauro totale, primo scooter della Innocenti con cilindrata superiore a 125 cc e l'ultimo con telaio in vista, perfettamente funzionante, motore 150 originale, CRS, targhe e doc. in regola. € 5.800. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



ISOMOTO, 1954, terza serie, completo e funzionante, motore revisionato con targa e visura, radiato d'ufficio, serbatoio colore rosso/nero più un motore ISO 4 marce "125" funzionante. Tel. 333 8758147.

LAVERDA 350, 1981, iscritta ASI, moto rara, Km 40.035, perfettamente conservata, batteria nuova, libretto uso e manutenzione, causa limiti di età. € 3.500. Tel. 340 5358141 - 0541 694220. cesilva44@gmail.com.

MAS 175, 1932, moto conservata funzionante con targa 2 numeri e libretto originale. Tel. 334 1364324.

MORINI 175 TRESETTE, Iscritto ASI e PRA moto circolante, unico proprietario, dotata di carta di circolazione originale, immatricolato 08/02/1960, carrozzeria perfetta. Come nuovo. € 6.000 tratt. Tel. 366 7054108 - email monicasolfa@gmail.com.



MOTO GUZZI 1000 IDROCONVERT, omologata ASI targa oro, parziale restauro motore, totalmente rifatta accensione elettronica, nessun lavoro da fare, gomme e batteria nuove. € 6.000 comp. sped. Tel. 330 831080. aldofrancesco@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 FALCONE 500 TURISMO, 1967, iscritto Registro FMI, completa di targa e libretto di circolazione, unico proprietario. € 15.000. Tel. 348 3134010. dpl.sassuolo@alice.it.



MOTO GUZZI GTV, 1949, ASI, conservata in buone condizioni e funzionante, documenti e targa originali ed in regola. € 11.000. Tel. 347 0119740. lsoavi@hotmail.com.

MOTO GUZZI NUOVO FALCONE CIVILE, 1971, moto originale e ben conservata, funzionante, motore 450 cc, 2 posti, targhe originali, radiata. € 4.800. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



MOTO GUZZI V 35, 1979, motociclo in buone condizioni, omologata FMI. € 2.500. Tel. 031 879145.

MOTO GUZZI V 50 C, 1983, ASI, Km 7.500 originali così come il libretto e il porta attrezzi, gomme con Km 2.000, batteria sostituita e carburatori puliti con ultra suoni il 05/2021, parabrezza. Invio foto su richiesta. € 3.000 non tratt. Tel. 349 4360601. memeduemila@virgilio.it.

NORTON MANX 350 CC, 1954, originale in ogni suo componente, in perfetto stato. € 40.000. Tel. 335 6382894. segreteria@studiozadottieassociati.it.



PARILLA 125 GT, 1952, iscritta ASI, unico proprietario, moto totalmente conservata in buono stato, targhe e libretto di prima immatricolazione, funzionante, documenti ok da passaggio. € 1.600. Tel. 339 4070270.

PARILLA 125 TURISMO, 1954, restaurato e motore revisionato, documenti pronti per il passaggio di proprietà, iscritto FMI. € 1.890. Tel. 349 6844119.

PIAGGIO APE AC3, 1961, faro basso, completo, numero di targa radiato, senza documenti, motore funzionante. € 2.500. Tel. 339 4201902. rostef59@gmail.com.

SERTUM VARI MODELLI, 175, 250, 500 bicilindrica documenti ok, Batua 120 cc doc. dell'epoca, vari ricambi, forcelle, marmitte piatte, ecc... Per cessata attività. Prezzi dopo visione. Invio foto su richiesta. Tel. 328 7894109.

YAMAHA XT 600 - 43F, 1984, conservata, colore bianco-rosso, targa originale PR....., libretto originale, 3 proprietari, funzionante perfettamente, iscritta al registro storico FMI, invio foto su richiesta. € 2.500. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.

VARIE

BOLLI D'EPOCA, '28/'83, per auto, moto e motorini, camion, copie da veri orig. d'epoca, no rifacimenti al PC. Per auto 13, moto 6. Tel. 388 1221569. s.badoni@virgilio.it.



LIBRETTI USO E MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depliants vendo. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www. manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



OROLOGIO PORTACHIAVI, '50/'60, a forma di ruota con gomma, revisionato e perfettamente funzionante, con funzione sveglia. Tel. 388 7423299.

PER ALFA ROMEO, dispongo di diversi motori quali: AR 00512 / AR 00526 / AR 00530 / AR 00539. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER ALFA ROMEO 164, sportelli destri, cofano anteriore e posteriore e in ottime condizioni. Valuto scambi o permute. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO ALFASUD, 1980, dispongo di tutti i suoi ricambi usati da auto demolita. Tel. 339 1987696.

PER ALFA ROMEO DUETTO, '66/'90, dispongo di vari ricambi quali porte, cofani, paraurti, fanalini anteriori, strumenti, filtro aria, ruote in lega e metallo. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone e tutte le derivate, dispongo di vari motori, meccaniche varie, carburatori, filtri aria, paraurti, alzavetri, vetri porta, cerchi ruota, volanti, strumenti. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, dispongo di un volante, borsa attrezzi completa, crick Battaini. Tel. 335 5691282.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT E SPIDER, '57/'60, dispongo di vari ricambi di minuteria e accessori vari, strumenti, filtri aria, avantreni e ponti posteriori, motori 13 - 15 - 00106, carburatori, collettori. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO MONTREAL, 1x blocco motore (AR00564) con albero e bielle, un cambio ZF più diverse ricambi, 1 spinterogeno, pompa Spica revisionata + diversi Motori completi AR 00512 / AR 00526 / AR 00530 / AR 00539. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER BMW 700 LUXUS, dispongo di un libretto uso e manutenzione del 1962, testo italiano, in ottimo stato. € 45 comp. sped. Tel. 338 3391744.

IN PRIMO PIANO



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER "AMERICA" GUIDA SINISTRA, 07/1955 Disponibile stringa registro di produzione Lancia relativa al telaio comprovante numerazione di: scocca, motore, differenziale, sospensione anteriore e scatola guida. **STRAORDINARIO ABBINAMENTO CROMATICO - RESTAURO MANIACALE** **TRATTATIVA RISERVATA**

Vendita e Assistenza
SILVAUTO S.p.A.
Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)
FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882
RICHIESTA VIDEO: 351.6932443
info@silvauto.it
C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.**



silvauto.it - *silvautoclassics.com*

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 *IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!*
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE.
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 – 22.00
SILVAUTO SARA' PRESENTE ALLA FIERA AUTOMOTORETRO' DI TORINO DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO 2022

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

PER DUCATO DAILY / FURGONI E CAMION, dagli anni '70 in poi, fanaleria specchi ed alcune parti meccaniche. Tutto materiale nuovo da fermo magazzino. Vendita singola e lotti. Tel. .. info@nonsolofari.it.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

PER FERRARI DINO, 5 cerchi originali marca Cromodora, 14" x 6 1/2 in condizioni perfette. € 1.350. Tel. 330 559344. puortoantonino@gmail.com.

PER FIAT 124 SPIDER, anni '70, orologio Veglia-Borletti al quarzo, diametro 52 mm, nuovo con scatola originale. € 150 + sped. Tel. 335 6131423.

PER FIAT 130 BERLINA E COUPÈ, dispongo di cerchi in lega 5 fori marca Cromodora, misura 6,5 x 14, originali, tutti ottimi, sono perfettamente dritti. € 300. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT 131 ABARTH, dispongo di un cambio in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT 500 F, dispongo di guarnizioni per giro vetri nuove. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 F/L, dispongo di motorini d'avviamento e dinamo revisionate, pari al nuovo. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 600 1° SERIE, dispongi di un manuale di officina, completo e riprodotto, rilegato, in buono stato. € 20 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT ABARTH 125 TC, dispongo di un motore in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2'000CC COUPÉ, 1x Motore smontato + 1 cambio, cofano motore, baule, dischi freni + pinze freni, paraurti, cruscotto con strumenti. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT TOPOLINO A, 1936, monoblocco in buonissime condizioni più collettore di scarico ok. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FORD CAPRI, dispongo di 4 libretti uso e manutenzione di vari anni di produzione (01/69, 08/70, 01/71, 07/72), tutti in buone condizioni a prezzo modico. € 25 cad. Tel. 338 3391744.

PER INNOCENTI MINI COOPER, 1972, 4 cerchi in lega, radiatore dell'acqua, paraurti e altro materiale. Tel. 338 8630047.

PER JAGUAR XK 120/140/150, dispongo di cinque cerchi a raggi. Tel. 335 5691282.

PER LANCIA FLAVIA COUPÉ 1800, dispongo di cambio e motore completi, musone, portiere, cofani, fanaleria anteriore e posteriore, cerniere griglia anteriore serbatoio, serbatoio benzina, paraurti, guarnizioni motore, tubi di scarico, ecc... Tel. 327 1973673.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO II°SERIE, 1968, dispongo di un motorino alza portellone posteriore. Tel. 338 8630047.

PER NSU PRINZ, dispongo di ricambi di carrozzeria, meccanica, cerchi ruota con gomme nuove, parti elettriche, ricambi vari Prinz III, IV, 1000. Prezzi a richiesta. Tel. 335 8009188.

PER PORSCHE, placche car badge del Porsche Parade Europe 2000 (Baden Baden) e 2002 (Newport), con viti di fissaggio, foto a richiesta. Tel. 388 7423299.

PER TRIUMPH - BSA - NORTON, dispongo di 2 carburatori marca Amal RB930/34 e LB930/35. € 250 cad. Tel. 348 2243566.



PORSCHE MARTINI RACING (SET BARBECUE), originale, nuovo con scatola, mai usato. Tel. 388 7423299.

RACCOLTA FERRARISSIMA, come nuova, dal numero 1 al numero 25. Tel. 380 6971605.



RESTAURO / VENDITA, strumentazione Jaeger, Smiths e Lucas per auto d'epoca inglesi (Triumph, Austin Healey, MG, Jaguar, etc...). Si accettano permute. Spedizione in tutto il mondo. Tel. 339 6175326 - britishgaugeservice@gmail.com.

RICAMBI VARI, dispongo di diverso materiale per chiusura attività, nuovo o revisionato, dinamo, motorini d'avviamento, spinterogeni e molto altro. Tel. 0376 819279 - 349 1716194.

RICAMBI VARI, per A.R. Giulia volante in legno diam. 35 cm € 200, mascherina due fari Giulia 1°serie nuova € 200, cruscotto vdo per 600 Abarth e Giannini 5 strumenti € 600 come nuovo, materiale per Fiat 850 spider, alettone per Porsche turbo anni '70 € 500. Tel. 320 1169319.

RIVISTE LA MANOVELLA, raccolta di circa 40 annate, si accettano offerte comprensive del prezzo di spedizione. Tel. 370 3001136.

RIVISTE LA MANOVELLA, annate complete dal 1985 al 2015 compreso, come nuove, perfette. € 300. Tel. 0523 896247.



RIVISTE QUATTRORUOTE, dal 1985 al 01/2011 compreso, in totale 324 numeri + inserti speciali + svariati numeri sfusi + depliants auto vari, tutto come nuovo, solo in blocco; Roma. € 120. Tel. 329 0119649. canio2010@libero.it.

RIVISTE VARIE, QuattroRuote dal 1956 al 2000, RuoteClassiche 1987 al 2020, AutoSprint 1964 al 2020, Rombo 1981 al 2000, Auto Italiana 1955 al 1969, Motor Italia, Automobilismo d'Epoca 2003 al 2020, Motociclismo 1947 al 2020, Motociclismo d'Epoca 1995 al 2020, ecc.. Tel. 333 2493694.

VARI RICAMBI, dispongo di uno stock di pezzi nuovi per vetture anni '70 in poi, fari, specchi, alternatori, rotori motorini d'avviamento, marche quali Bosch, Hella, Valeo e anche di concorrenza. Vendita singola o lotti, anche ritiro. Tel. .. info@nonsolofari.it.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCO

BMW M3 CABRIO E46, 2000 - 2003, con cambio preferibilmente manuale, solo di colore rosso. € 20.000 - 30.000. Tel. 335 450041. claudiodev53@gmail.com.

FANALERIA PER AUTO E MOTO, acquisto e ritiro lotti stock di fanaleria per moto auto e furgoni di qualunque periodo, specializzato in ritiri a stock fallimenti, chiusure attività , barnfind e merce ferma in magazzino. Contatto solo via mail. Tel. .. info@nonsolofari.it.

FORD TAUNUS 2°SERIE, vettura in buone condizioni e possibilmente con tettuccio apribile. Tel. 0471 353316. info@kaan.it.

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

GIORNALI/RIVISTE, numeri di Quattroruotine passati, prezzi modici. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18, anche rotti. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO E TRENINI, Polítoys, Mebetoys, Mercury, Icis, Brosol, Ediltoys, Spoton, Dinky, Corgy e trenini elettrici Rivarossi, Conti, Pocher locomotori, locomotive, carri, personaggi. Anche collezioni intere. Tel. 333 8970295. giuppe49@gmail.com.

MOTO GUZZI 4 V, '24-'33, in qualunque condizione purchè autentica. Prezzo da convenire. Tel. 346 0844066. rainerisalvatore8@4.com.it.

PER ALFA ROMEO SPIDER VELOCE 2000, 1980, due blocchi di stop/ancoraggio per cinture di sicurezza a 3 punti di marca Britax Sabelt Torino (dicitura stampata sulla targa argentata nel blocco di plastica nera. Il pulsante di rilascio è di colore rosso con la scritta "press". Tel. 333 6312947 - 0187 967263. lcnmezzetta@gmail.com.

PER DE TOMASO VALLELUNGA, bordura cromata lunotto. Tel. 329 0725957. paspugliesi@libero.it.

PER FIAT 131 S, 1975, vaschetta lavacristalli, completa di motorino. Prezzo da concordare. Tel. 333 9285382. k7amd@libero.it.

TRENINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercury, Schuco, Ingap, etc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.









SONO DISPONIBILI
I *COFANETTI UFFICIALI* DE La Manovella
PER RACCOGLIERE
I 12 NUMERI DELL'ANNO E CUSTODIRE
LE VOSTRE COLLEZIONI.
PER ACQUISTI E INFORMAZIONI,
CONTATTATE IL NUMERO 011 0133124



La Manovella
ORGANO UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

❑ **VENDO**
- ❑ **Auto**
- ❑ **Moto**
- ❑ **Veicoli agricoli**
- ❑ **Fuoristrada**
- ❑ **Veicoli industriali**
- ❑ **Veicoli militari**
- ❑ **Nautica**
- ❑ **Varie**

❑ **CERCO**

❑ **SCAMBIO**

EDITORE e Concessionario esclusivo Pubblicità:

ASI Service S.R.L.
c/o GRAF ART S.R.L.
Viale delle industrie, 30 - 10078 Venaria (TO)
Tel. 011/0133124 - Fax 011/4556278
E-mail: info@grafart.it

CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

❑ **Abbonato** ❑ **Socio ASI** tessera ASI n°..... ❑ **Non abbonato**

Marca ..... modello ..... anno .....

Descrizione (massimo 250 caratteri, compresi di spazi e punteggiatura) .....

.....

.....

.....

.....

Prezzo ..... Nome e Cognome ..... Città .....

TELEFONO (indispensabile) .....

E-MAIL .....

PAGAMENTO: con bonifico o bollettino c/c postale (vedi nella sezione "ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE" in basso) intestati a **GRAF ART s.r.l.** per un importo di € ..... per n. uscite .....

SPEDIRE RICEVUTA DI PAGAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDOLA PUBBLICAZIONE, EVENTUALE FOTOGRAFIA E COPIA DELLA TESSERA ASI. Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione**.
  E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso.
  Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto**: per la prima uscita € **17,00** per le ripetizioni successive, purchè commissionate contemporaneamente € **6,00.**
- **Per gli operatori del settore e privati:**
  La tariffa per un annuncio di solo testo è di € **14,00,** e di € **9,00** per le successive ripetizioni commissionate contemporaneamente.
  La tariffa per gli annunci con fotografia è di € **30,00** per la prima pubblicazione e di € **12,00** per le successive.
- La cedola con il testo e l'eventuale fotografia vanno inviati via e-mail all'indirizzo info@grafart.it, oppure via posta a Graf Art s.r.l. - Viale delle Industrie 30 - 10078 Venaria (TO), accompagnate dalla ricevuta del versamento su conto corrente o dall'assegno. Testi e fotografie non verranno restituiti.
- L'editore **non risponde** per le copie smarrite dal servizio postale nè per quelle i cui indirizzi non siano compresi nell'indirizzario ASI.
  Le copie della rivista non pervenute, si possono richiedere direttamente a Graf Art i cui dati sono riportati a piede pagina.

La Manovella non è responsabile della veridicità e della provenienza degli annunci di compravendita e si riserva la possibilità di non pubblicare quelli poco chiari o incompleti (n° tel, fax, e-mail).

La tariffa scontata per le ripetizioni è applicabile solo se abbinata alla prima richiesta di pubblicazione.

ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE

Tutti i soci A.S.I. si abbonano al momento del versamento della quota associativa. I non soci, possono richiedere l'abbonamento nel seguente modo:

Nome..... Cognome.....

Via..... CAP..... Città.....

METODI DI PAGAMENTO: a pagamento eseguito, inviare **ricevuta di pagamento**, con i dati per la spedizione (via fax o via e-mail)

- **VERSAMENTO** SU C.C.P. 2265863 INTESTATO A GRAF ART SRL
- **BONIFICO BANCARIO** IBAN IT 03 B 07601 01000 000002265863

Causale: Abbonamento La Manovella. Avranno diritto a ricevere 12 numeri (un anno) dal momento del ricevimento dell'importo dell'abbonamento.

Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00 -** Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00** Usa ed altri continenti **USD.** € **180** - Via aerea **USD** € **240 - Arretrati**: Italia/Estero: € **7,00** a copia + spedizione.

Prezzo cofanetto 12 € **+ spedizione**

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it



HERITAGE IS ABOUT
DESIGN

I nostri archivi storici sono una fonte inesauribile di disegni, progetti, dati. Un tesoro raccolto in oltre un secolo di storia che permette al nostro team di specialisti e tecnici di accedere a tutte le informazioni necessarie per prendersi cura della tua classica, fino all'ultimo componente.

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

Heritage



Con il sostegno di:

ABRUZZO GRAN TOUR

29 GIUGNO - 3 LUGLIO
2 0 2 2

10 YEARS 2012-2022

CIRCUITO DI AVEZZANO

TROFEO ARCANGELI | COPPA DI ADRIANO | TROFEO SEVEL



Info e candidature:
info@circuitodiavezzano.it
infoline 348.4200678

www.circuitodiavezzano.it

IN QUESTO **NUMERO**

N° 04 - APRILE 2022 La Manovella



FOTO DI COPERTINA

32 GRANDI COLLEZIONISTI
Nicola Bulgari, la passione per le americane popolari
di Roberto Valentini



42 TECNICA
Cord: slancio in avanti
di Umberto Anerdi



60 DE LOREAN DMC-12
Con lo sguardo dritto e aperto nel futuro
di Luca Marconetti



68 ANTENATE
La prima "tutta Peugeot"
di Paolo Conti



76 VELOCITÀ & RECORD
I record assoluti di velocità...
di Massimo Grandi, Lorenzo Morello, Rino Rao



46 ALFAROMEO ALFASUD I SERIE
Anema e core
di Luca Marconetti



C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI **82**
Storie italiane d'Africa
di Sergio Remondino

NEWS

EDITORIALE *di Roberto Valentini* **03**
Venti di guerra e di solidariet

LETTERA DEL PRESIDENTE *di Alberto Scuro* **05**
ASI e la vera tutela del motorismo storico

IN PRIMO PIANO **08**
Circolazione dei veicoli storici

SPECIALE **10**
Verso l'assemblea annuale

GRANDI EVENTI ASI **12**
ASI Youngtimer Stylefest: a Bardolino tutto pronto

VERSO ASIMOTOSHOW **14**
Yamaha: le moto, le corse

ATTUALIT **19**

GRANDI EVENTI ASI **20**
Expolevante 2022 e GP di Bari

ATTUALIT **26**
All'ASI l'Archivio della Carrozzeria Alessio

SUL FILO DELLA MEMORIA **30**
Quando correva Vic Elford
di Danilo Castellarin

ALFASUD L & SUPER **52**
Il lusso della solidit *di Luca Marconetti*

LA FAMIGLIA ALFASUD **58**

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI
Dolomiti, motori e passione *di Matteo Comoglio* **86**

Abruzzo Winter Race 2022 **90**

COLLEZIONI & MUSEI **92**
MOGAM, galleria d'arte e motori
di Danilo Castellarin

CALENDARIO EVENTI 2022 **93**

IN LIBRERIA **95**

MA·FRA
i cosmetici per la vostra auto

FALLOUT
IRON REMOVER
DECONTAMINANTE RAPIDO CERCHI E CARROZZERIA



RIMUOVE LE CONTAMINAZIONI FERROSE DA CERCHI E CARROZZERIA CHE I CLASSICI PULITORI NON RIESCONO AD ELIMINARE

Le contaminazioni ferrose penetrate nella vernice del cerchio sono impossibili da eliminare con i metodi classici di pulizia. Grazie a **Fallout Iron Remover**, potrai rimuovere anche i residui più ostinati e le contaminazioni che il lavaggio non è in grado di eliminare.



1. DECONTAMINARE

Eroga il **"Fallout Iron Remover" e lascialo agire per circa 3/4 minuti.**



2. RIMUOVERE

Rimuovi lo sporco in profondità tra i raggi **con la "Spazzola Speciale".**



3. RISCIACQUARE



4. RISULTATO FINALE

Quindi risciacqua il cerchio con abbondante acqua ed asciuga con un panno in microfibra.

RIMUOVE LE CONTAMINAZIONI FERROSE E SPORCO DEI FRENI
RIPRISTINA LA BRILLANTEZZA DI CERCHI E CARROZZERIA



PRIMA



PRODOTTO IN AZIONE



RISULTATO FINALE

MA·FRA
i cosmetici per la vostra auto

FOLLOW US Linea Diretta Tel. +39 02 3569981 - info@mafra.it - **mafra.shop - IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI**

La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

Redazione
Matteo Comoglio, Luca Marconetti

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

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

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

Grafica e Impaginazione
Only One art-design

Foto e Immagini
Actualfoto, Marconetti, Comoglio, Gastaldi, Castellarin, Conti, dell'Erba, Grandi, Morello, Rao, NB Center, Anerdi, Cecconi, Fabbrini, McKlein, Deias, Di Mauro

Hanno collaborato
Danilo Castellarin, Paolo Conti, Franco Daudo, Mario Da Costa, Massimo Grandi, Lorenzo Morello, Rino Rao, Sergio Remondino, Fausto Tronelli

Coordinamento editoriale
Stefano Chiminelli

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

Stampa:
GRAFICA VENETA CARBON FREE
Questo libro è stampato fabbricato da Grafica Veneta S.p.A con un processo di stampa e rilegatura certificato 100% carbon neutral in accordo con PAS 2060 BSI

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
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

VENTI DI GUERRA E DI SOLIDARIETÀ

Tutti siamo rimasti attoniti e scioccati dalle immagini che ci giungono dal fronte della guerra in Ucraina. L'invasione russa ha colto di sorpresa l'Europa, culla della civiltà e della cultura, poco incline a risolvere militarmente le questioni politiche.
In compenso è scattata immediatamente una gara di solidarietà che, come sempre accade in questi casi, nel nostro Paese ha visto l'associazionismo in prima linea. L'Automotoclub Storico Italiano, attraverso Asi Solidale, ha deciso di sostenere la campagna di raccolta fondi straordinaria della RAI con numero solidale 45525 lanciata dalla Croce Rossa Italiana, UNHCR e UNICEF per rispondere con la massima tempestività alla grave emergenza in corso in Ucraina.
I fondi raccolti con questa campagna verranno utilizzati per garantire alle famiglie e ai bambini dell'Ucraina protezione, rifugi, coperte, cure mediche, acqua potabile, kit per l'igiene personale e supporto psicologico.
Oltre a questa iniziativa, sono stati davvero tanti i gesti di solidarietà compiuti dai Club, che si sono subito attivati per recuperare prodotti da inviare in Ucraina, raccogliere fondi e organizzare la permanenza dei rifugiati ucraini nel nostro Paese. Altri tesserati si sono organizzati per missioni più pericolose, siamo venuti a conoscenza dell'impresa di un gruppo di tesserati lombardi che hanno noleggiato dei van per andare a prendere dei rifugiati in Polonia, ai confini dell'Ucraina, mettendo a disposizione il loro tempo e la loro capacità di guida.



Tante attività svolte nel silenzio, messe insieme in rapide riunioni e rese possibili da quella capacità tipica dell'associazionismo di essere tempestivi ed efficaci. D'altronde i Club ASI sono allenati alla solidarietà, come dimostrano le migliaia di interventi e iniziative a favore delle associazioni che si occupano dei più deboli. Una passione comune in genere tende a unire e la dimostrazione è che, a inizio anno, il 12 gennaio, la FIVA aveva organizzato un incontro tra le associazioni di Ucraina, Russia e Moldavia per trovare una più stretta collaborazione tra le Federazioni di Paesi vicini. Lo stesso presidente Tiddo Bresters era presente in Ucraina e aveva spinto i tre Club a interagire per affrontare i temi comuni, come la riduzione delle tasse automobilistiche, la circolazione e una linea univoca per la certificazione. Sembrava iniziare una nuova cooperazione, poi la guerra ha fermato tutto.

Roberto Valentini

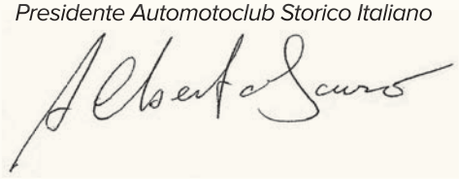
ASI E LA VERA TUTELA DEL MOTORISMO STORICO



Cari Amici,
è appena stato accolto il ricorso straordinario presentato da ASI al Presidente delle Repubblica per l'annullamento delle norme previste da Regione Piemonte, Città Metropolitana e Comune di Torino sui divieti alla circolazione dei veicoli storici. La nostra iniziativa ha comportato un importantissimo pronunciamento del Consiglio di Stato cui è seguito il Decreto del Presidente della Repubblica.
Il Ricorso Straordinario era stato presentato a fine 2019 e già nei mesi successivi le istituzioni piemontesi avevano recepito le nostre motivazioni varando la Legge Regionale del Piemonte 27/2020 per la "Valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico". Va ricordato che il Presidente della Regione Alberto Cirio e l'Assessore all'Ambiente Matteo Marnati avevano subito dimostrato sensibilità e buon senso incoraggiando e sostenendo la nostra iniziativa. Il recente responso del Consiglio di Stato ha ulteriormente avvallato - ora in maniera inconfutabile - le motivazioni dimostrate dall'Automotoclub Storico Italiano. In particolare, abbiamo evidenziato il piccolo numero dei veicoli storici certificati rispetto al totale di quelli circolanti e, per questo, nei decreti e nelle delibere succitate, sussistevano "il difetto di istruttoria e l'eccesso di potere per irragionevolezza e la lesione del principio di proporzionalità e adeguatezza". ASI ha poi segnalato violazioni della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, in particolare negli ambiti della libera circolazione, della proprietà e della tutela dei valori storico-culturali: il Consiglio di Stato ha accolto anche queste rimostranze, annotando che "I veicoli forniti di Certificato di Rilevanza Storica avrebbero meritato una regolamentazione differenziata". Ecco, quindi, il nostro primo tema accolto dal Consiglio di Stato: i veicoli storici certificati ai fini della circolazione non vanno assimilati ai veicoli vecchi di uso quotidiano. In definitiva, il Consiglio di Stato ha concordato sull'opportunità di una diversa declinazione dei divieti e delle relative deroghe con riguardo ai mezzi storici, "che tenga conto della salvaguardia dei valori e degli interessi del collezionismo privato", di cui ASI si fa - da sempre - promotore.
Siamo davvero ad un punto di svolta per la tutela del motorismo storico ma la nostra azione è proseguita anche su un altro versante. A febbraio, infatti, ASI ha presentato un altro ricorso, questa volta al TAR della Lombardia, dove il 1° gennaio è entrata in vigore la Legge di Stabilità 2022-2024, nella quale è stato inserito un emendamento che prevede l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica "per i veicoli che, trascorsi 20 anni dalla costruzione, risultino iscritti nel Registro ACI Storico".
Qui la situazione è molto più complicata (vi illustriamo i dettagli nelle prossime pagine della rivista) ma i punti principali riguardano possibili criticità costituzionali e, soprattutto, l'implicita legittimazione di una lista di veicoli identificabili come storici che riteniamo una discriminazione non accettabile e un'eccessiva deregulation fiscale a livello locale, che renderebbe più difficile la tutela dei veicoli storici in ambito nazionale.
I ricorsi presentati sono iniziative chiare e coerenti a difesa del motorismo storico e a tutela dei veicoli nell'ottica di normative uniformi a livello nazionale. Normative corrette per la circolazione e per differenziare i veicoli storici certificati dai vecchi euro zero; fiscalità equa e senza eccessi di deregulation che porrebbero i cittadini di fronte a trattamenti estremamente diversi a seconda della regione di residenza.
Il patrimonio storico del motorismo italiano ha eguale valore identitario e culturale su tutto il territorio e, solo se valorizzato con buon senso, continuerà a rappresentare un importante volano di sviluppo.

Un caro saluto a tutti.

Presidente Automotoclub Storico Italiano



Comune di Castell'Arquato

Comune di Lugagnano

Comune di Vernasca

Comune di Piacenza

Provincia di Piacenza

C.P.A.E. CLUB PIACENTINO AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

FIVA

CIRCUITO TRICOLORE
con i patrocini dei Ministeri del Turismo e della Cultura

26ª Vernasca Silver Flag

10-11-12 giugno 2022

Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture storiche da competizione

Castell'Arquato-Lugagnano-Vernasca

45ª Castell'Arquato-Vernasca

3 luglio 2022

TAG HEUER

Campioni si diventa... a scuola!



FONDAZIONE DI PIACENZA E VIGEVANO

Camera di Commercio Piacenza

Bonhams
AUCTIONEERS SINCE 1793

VIA EMILIA

MOTOR VALLEY

POR FESR EMILIA-ROMAGNA 2014/2020

RegioneEmilia-Romagna

CLUB PIACENTINO AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA - Via Bressani, 8 - 29017 Fiorenzuola d'Arda (PC) Tel. 0523 248930 - Fax 0523 248930 - **info@cpae.it - www.cpae.it - www.vernascasilverflag.it**

CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI STORICI

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA ACCOGLIE IL RICORSO STRAORDINARIO DELL'ASI.



L'Automotoclub Storico Italiano ha raggiunto un importante traguardo, un riconoscimento per l'intero settore del motorismo storico. Il Presidente della Repubblica ha accolto il ricorso dell'ASI, dopo che il Consiglio di Stato, quale organo giurisdizionale e massimo giudice speciale amministrativo, aveva dato parere positivo al Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica per ottenere l'annullamento dei decreti e delle delibere di Regione e Giunta Regionale del Piemonte, Città Metropolitana e Comune di Torino sui divieti alla circolazione dei veicoli storici. Tale istanza era stata presentata da ASI a fine 2019 e già nei mesi successivi le istituzioni piemontesi avevano recepito le nostre motivazioni varando la Legge Regionale del Piemonte 27/2020 per la "Valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico". Il Presidente della Regione Alberto Cirio e l'Assessore all'Ambiente Matteo Marnati avevano dimostrato sensibilità e buon senso incoraggiando e sostenendo la stesura della legge e il recente responso del Consiglio di Stato ha ulteriormente avvallato "ora in maniera inconfutabile "le motivazioni dimostrate dall'Automotoclub Storico Italiano.

Numeri e dati alla mano, ASI ha evidenziato l'esiguità dei veicoli storici certi cati rispetto al complessivo di quelli circolanti e per questo, nei decreti e nelle delibere succitate "sussistono "il difetto di istruttoria e l'eccesso di potere per irragionevolezza e la lesione del principio di proporzionalità e adeguatezza, "L'amministrazione, "si legge sul parere del Consiglio di Stato, "avrebbe dovuto modulare diversamente le misure contenenti il divieto di circolazione".

ASI ha poi segnalato violazioni della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, in particolare negli ambiti della libera circolazione, della proprietà e della tutela dei valori storico-culturali: il Consiglio di Stato ha accolto anche queste, annotando che "i veicoli forniti di Certi cato di Rilevanza Storica avrebbero meritato una regolamentazione differenziata". Aggiungendo che "risulta dimostrato che l'impatto emissivo dei veicoli storici "da ritenersi scarsamente apprezzabile". Anche le deroghe concesse per la sola partecipazione alle manifestazioni sono state considerate non idonee "come denunciato da ASI "perché metterebbero a repentaglio la sicurezza: i veicoli storici necessitano di manutenzione e utilizzo periodici e costanti, sia per una corretta conservazione, sia per non arrivare al giorno dell'evento con il rischio di avarie.

In de nitiva, il Consiglio di Stato ha concordato sull'opportunità di una diversa declinazione dei divieti e delle relative deroghe con riguardo ai mezzi storici, "che tenga conto della salvaguardia dei valori e degli interessi del collezionismo privato, di cui "portatore il ricorrente", in questo caso l'ASI.

Soddisfatto il Presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio: *"Il Piemonte aveva già accolto le istanze presentate dall'ASI e ha provveduto in anticipo alla valorizzazione di un settore che, non solo storicamente e culturalmente, ma anche sotto il profilo economico, rappresenta un'eccellenza piemontese".*

Dello stesso tono la dichiarazione dell'Assessore ad Ambiente, Energia, Innovazione, Matteo Marnati: *"Visto l'impatto minimo in termini di inquinamento, avevamo già accolto le istanze dell'ASI varando nel 2020 la legge che consentiva ai veicoli storici certificati la circolazione, seppur limitata a giorni e orari. Contemporaneamente abbiamo fornito ai possessori di auto sotto Euro 5 la possibilità di percorrere un certo numero di chilometri annuali aderendo alla piattaforma Move-In".*



Matteo Marnati, assessore all'Ambiente della Regione Piemonte.



Il governatore della Regione Piemonte Alberto Cirio.



ESEMPI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

NORD	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
	100€	**110€**	**191€**	**A PARTIRE DA 250€**
CENTRO	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
	110€	**120€**	**217€**	**A PARTIRE DA 260€**
SUD	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
	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 LAVORO DELLA COMMISSIONE LEGALE

La Commissione Legale dell'ASI ha svolto un lavoro indispensabile per arrivare a questo risultato, al pari di ciò che è stato fatto all'inizio dell'anno per presentare un altro ricorso, questa volta al TAR della Lombardia, dove il 1° gennaio è entrata in vigore la Legge di Stabilità 2022-2024, nella quale è stato inserito un emendamento che prevede l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per i veicoli che, trascorsi 20 anni dalla costruzione, risultino iscritti nel Registro ACI Storico.

Come è noto, in regime di deregulation fiscale, le Regioni hanno una certa autonomia in ambito tributario, che in Lombardia viene applicata anche per le imposte sui veicoli, pur non potendone variare gli elementi essenziali.

La Legge di Bilancio 2019 (quella nazionale) definisce la riduzione pressochÈ totale del bollo per tutti i veicoli ultratrentennali (la tassa di possesso diventa tassa di circolazione forfettaria di poche decine di euro) e la riduzione del 50% della tassa di possesso per quei veicoli tra i 20 e i 29 anni di età in possesso di Certificato di Rilevanza Storica (rilasciato dagli Enti di cui all'art. 60 del Codice della Strada) e registrato alla Motorizzazione. Per questi ultimi, la Lombardia (così come l'Emilia-Romagna) aveva già in essere un diverso regime con la riduzione del 100% e con la sua nuova Legge di Stabilità regionale questa riduzione è stata addirittura allargata ai veicoli iscritti al Registro ACI Storico, che non è un Ente certificatore riconosciuto dall'art. 60 del Codice della Strada.

La scelta legislativa regionale della Lombardia non risponde ad una precisa logica adeguata o congruente rispetto al fine perseguito dal legislatore nazionale, tantomeno può collegarsi all'esigenza di tutelare o salvaguardare precisi interessi pubblici (la tutela del patrimonio culturale motoristico) che solo la scelta nazionale contenuta nell'art. 63 della legge 342/2000 è in grado di garantire ed esprimere attraverso il processo di certificazione di interesse storico e collezionistico rimesso alla cura degli Enti di cui all'art. 60 CdS e sotto la vigilanza del Ministero dei Trasporti. Un modo uniforme di individuare i veicoli storici applicato a livello nazionale è l'unico che ne può salvaguardare la tutela. Se è lecito che ogni regione decida di tutelare come storici veicoli che vengono individuati con razionali e modalità diverse non sarà a breve più possibile tutelare in modo congruo un bene nazionale importantissimo che rappresenta la nostra identità.

LA LISTA DI SALVAGUARDIA ANOMALIA ITALIANA

Oltre a ciò in questa legge della Regione Lombardia c'è un riconoscimento indiretto della lista chiusa di ACI Storico che è stata poi ridefinita, per addolcire il concetto, lista di salvaguardia dei veicoli storici che possono essere tutelati. Trattasi di una lista di veicoli che vengono decisi a tavolino: quali possono essere tutelati come storici e quali no. A parità di anzianità, originalità, stato di conservazione e tipologia di utilizzo chi ha un veicolo inserito nella lista può ottenerne la tutela, gli altri no. Una discriminazione che per l'ASI e la FIVA non è accettabile. Può essere anche uno stesso tipo di veicolo: se il papà aveva comprato la versione A di un certo veicolo può ottenerne la tutela, se aveva comprato la versione B no… ogni veicolo è degno di poter essere tutelato come veicolo di interesse storico e collezionistico, se ne ha le caratteristiche. Non è una lista fatta a priori che deve far accedere a questo diritto. Avete paura che i veicoli ventennali tutelati siano troppi? Non è vero punto la risposta chiara nei numeri. Non quelli che diamo noi ma quelli della Motorizzazione. A tre anni dall'entrata in vigore della tutela fiscale con riduzione del bollo del 50% i veicoli storici ventennali (auto più moto) che godono di questa tutela sono 80.629 e cioè lo 0,14% del parco veicolare totale circolante e l'1,1% dei 7.288.000 veicoli ventennali circolanti. Sono questi i numeri così alti da dover imporre una ghigliottina ai collezionisti che vogliono conservare veicoli non facenti parte di una lista? Ovviamente no. Il razionale di questa proposta e ben diverso da quello di impedire l'invasione dei centri storici da parte dei veicoli storici che non è mai si è mai concretizzato e mai si concretizzerà.

La "Lista di salvaguardia" sarebbe inoltre un'anomalia italiana, visto che nessun Paese al mondo basa i propri criteri di certificazione su una tale principio, come ci conferma il presidente della FIVA, Tiddo Bresters: *"L'unico metodo con cui la FIVA e i suoi membri lavorano,* dice Bresters - *è quello di valutare ogni singolo veicolo in base ai suoi meriti. La ragione per non escludere alcun modello di veicolo storico è che qualsiasi veicolo, a condizione che soddisfi i requisiti di conservazione e autenticità e gli altri criteri pertinenti, può essere una testimonianza della storia dell'automobilismo. È impensabile trattare alcune auto popolari e molto conosciute dal pubblico in modo meno vantaggioso rispetto a modelli più esclusivi e spesso meno accessibili. Basti pensare a come, secondo il concetto di lista di salvaguardia, modelli importanti come le versioni più comuni della Fiat 500 o del Maggiolino Volkswagen avrebbero meno protezione nella legislazione rispetto ai derivati più particolari ed esclusivi di questi modelli dello stesso periodo".*

Il presidente della FIVA aggiunge: *"Utilizzare un concetto come quello di "lista di salvaguardia" discrimina i collezionisti che hanno a cuore le versioni più umili di un modello, e lo fanno con la stessa passione con cui altri presentano le loro auto più eccezionali. Questo è inaccettabile non solo da un punto di vista legale, ma anche sotto l'aspetto che le versioni più popolari di un modello possono persino avere un significato storico maggiore di quelle che apparirebbero in una lista così selettiva".*





VERSO L'ASSEMBLEA ANNUALE

IN PROGRAMMA IL 14 MAGGIO A ROMA

La particolarissima collezione dei rari minimotori che ha trovato posto nell'atrio nobile di Villa Rey, storica sede torinese di ASI, recentemente restaurata.

Con la possibilità di tornare a svolgere l'assemblea in presenza il Consiglio Federale ha deciso di programmarla sabato 14 maggio a Roma. come sempre sarà l'evento nel quale i rappresentanti dei Club possono confrontarsi con il Consiglio in una forma di democrazia diretta che è una caratteristica specifica della nostra Federazione.

Sarà l'occasione per presentare il bilancio consuntivo 2021 e quello di previsione 2022, ma anche per illustrare le attività svolte e i progetti futuri.

Nonostante il persistere delle restrizioni per scongiurare il contagio da Covid19, il 2021, per l'ASI, è stato prolifico e intenso di iniziative, attività e novità volte alla tutela del patrimonio motoristico, grazie anche al raggiungimento di obiettivi importanti e che, spesso, sono andati oltre le aspettative. Tutto ciò, se si pensa che, dietro a ognuno di questi risultati, c'è il lavoro instancabile di un formidabile gruppo di appassionati, in un impegno sempre corale e condiviso, che dimostra la coesione dell'ASI a tutti i suoi livelli, a cominciare dal Consiglio Federale per arrivare alle decine di Club che lo rappresentano sull'intero territorio nazionale, i veri pilastri della federazione.

Proprio questi, sono stati protagonisti, il 25 novembre, dell'evento probabilmente più importante per l'ASI come ente istituzionale: la convention "Fenomeno Classiche: i veicoli storici come risorsa per il Sistema Paese", tenutasi a Roma, con la rappresentanza di tutti i Club federati che, hanno potuto sedersi a tavole rotonde e di confronto su vari temi, sui quali si svilupperà l'azione futura della federazione e sui quali si concentrerà l'ASI di domani.

Per dare un forte segnale di inclusione e di impegno per abbattere ogni barriera, anche per poter vivere le proprie passioni, a gennaio è stato varato il progetto "Classica & Accessibile", iniziativa nata da un'iniziativa di AdrenalineH24 e fortemente voluta da ASI Solidale, che si occupa di iniziative per i più deboli: si tratta dell'equipaggiamento, allestito da Guidosimplex, azienda leader nel settore, di due vetture d'epoca Lancia Fulvia con comandi guida per portatori di handicap. Durante tutto il 2021, queste due vetture, hanno partecipato a numerosi eventi dei club in giro per l'Italia, permettendo a tante persone diversamente abili di avvicinarsi al mondo delle storiche.

Fra le grandi novità del 2021 poi, c'è stato - dopo lo stop forzato del 2020, anno in cui è nata - l'inizio delle attività della Commissione Giovani e che inizio! A febbraio è stato presentato il concorso per disegnare la mascotte dell'ASI, il "Character Design" e, a maggio, ha preso il via il "Trofeo Giovani": 6 date no a settembre che hanno riunito tanti Under 40 in degli eventi piacevoli, non impegnativi e alla portata di tutti. L'iniziativa è stata un successo, tanto che, nel 2022, le date sono cresciute a 16! A suggellare l'impegno di questa neonata commissione poi, la partecipazione dei giovani alla kermesse Summer Jamboree di Senigallia, una grandissima festa yankee con balli, musica e motori americani.

Le Commissioni Nazionali Manifestazioni Auto e Moto, oltre a rilanciare i consueti ricchissimi calendari di eventi, si sono unite per lanciare il format "Circuito Tricolore", dieci date di caratura internazionale, scelte fra le più belle organizzate dai club ASI, in grado di promuovere la conoscenza e la valorizzazione dei territori attraverso il motorismo storico dinamico: cultura,



"Universo Bertone" è stato il fulcro del grandioso stand ASI ad Auto d'Epoca di Padova 2021. Molti gli esemplari provenienti dalla collezione di proprietà della federazione.



La Collezione Morbidelli, ultima importante acquisizione di ASI, ha trovato posto in un'ampia ala dedicata del Museo Benelli di Pesaro.

arte, buona cucina, paesaggi mozza ato in un mix vincente, che piaciuto anche alle istituzioni, tanto che il Circuito Tricolore ha avuto il patrocinio dei Ministeri del Turismo e della Cultura.
Questo stato anche il primo passo di un sensibile riconoscimento istitu zionale che, prima ha portato ASI alla Conferenza Nazionale Del Turismo Motoristico, che ha visto coinvolte realt come il Museo Ferrari di Maranel lo, lAssociazione Citt dei Motori presieduta dal sindaco di Maranello Luigi Zironi e lANCI, il cui presidente, il sindaco di Bari Antonio Decaro, ha poi invitato ASI allassemblea annuale (Parma, novembre), dove, alla presenza del Capo dello Stato Sergio Mattarella, stato presentato il convegno del 25 novembre. Il presidente Scuro, su invito del Ministro del Turismo Massimo Garavaglia, stato invece presente allinaugurazione della Stagione Turi stica Italiana sul Lago di Como a giugno e ha rmato una partnership con lIstituto Italiano del Castelli Onlus, che si occupa di tutelare strutture storiche e dimore depoca che gli eventi ASI possono far conoscere e promuovere facendone scenari privilegiati.
Tutte queste iniziative, hanno avuto anche il merito di mettere in luce le norme indotto che le manifestazioni con mezzi depoca muovono: hotel, alberghi, ristoranti, musei, strutture ricettive pubbliche e private. Tasselli fon damentali, se si vuol fare del turismo la locomotiva delleconomia italiana.
Il dialogo e la collaborazione con le istituzioni e il governo in ne, ha permes so di risolvere diversi nodi burocratici. Primo fra tutti, il decreto ministeriale che permette, per mezzi immatricolati entro il 1 gennaio 1960, di effettuare le revisioni in qualsiasi officina autorizzata e non pi solo nelle Motorizzazio ne Civile provinciali. Secondo, il riconoscimento allinterno dellArt. 60 del CdS - quello che si esprime in materia di possesso e circolazione di veicoli depoca - dei mezzi agricoli e industriali, che diventano quindi certi cabili, reimmatricolabili e atti alla circolazione su strada pubblica. Terzo, lapertura alle storiche (vetture con pi di 40 anni) dotate di CrS dellArea C di Milano (centro storico), mentre ai mezzi tra i 20 e i 39 anni, sempre con CrS, la de roga alla circolazione per 25 giorni allanno.
 Ultimo ma non ultimo la creazione di un intergruppo parlamentare per i veicoli storici: oltre 60 parlamentari presieduti dallOn. Giovanni Tombolato, molto sensibile alla cultura del motorismo, che si occuperanno di far cono scere e diffondere tra le pi alte cariche dello stato la missione di ASI.
Attivit fondamentale da sempre quella di partecipare alle pi importanti ere di settore: gli stand ASI a Milano Autoclassiche e Auto Moto dEpoca di Padova, sono stati una fucina di eventi, incontri, dibattiti, conferenze, incontri con ospiti internazionali, premiazioni, presentazioni di libri, iniziative, manife stazioni, esposizioni, fra le quali quelle del Bertone Village a Padova, con un esemplare proveniente dalla Collezione ASI Bertone ciascuno ospitato negli spazi dei club del Triveneto.
Villa Rey a Torino, storica sede ASI e, dal 2019, anche della FIVA, dopo i lavori di restauro che hanno donato nuova vita ai saloni nobili del piano terra, sem pre pi la casa dei soci grazie al suo ruolo da protagonista in eventi come la serata Le Stelle del Motorismo di sabato 25 settembre - premiati Mauro Forghieri, Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini e Leonardo Fioravanti, in virt delle loro grandiose carriere come tecnici e car designer -; la Giornata Nazio nale del Motorismo dEpoca del 26 settembre, tenutasi a Torino; la consegna dei premi Auto Europa 2022 assegnati dallUIGA (Unione Italiana Giornalisti dellAuto, che ha anche nominato Alberto Scuro uomo dellanno motoristico) alle novit del mercato.
Importante anche la partecipazione di ASI al Motor Valley Fest 2021, il 3 e 4 luglio al Circuito di Varano De Melegari, dove stata svolta una speciale seduta di omologazione per vetture da corsa (fra le altre stata riconosciuta la Targa Oro alla SP1000, la prima auto costruita da Dallara).
Molte le iniziative culturali, come le serate del gioved, in diretta streaming sui canali social di ASI, organizzate dalla Commissione Cultura e dedicate ai pi disparati argomenti motoristici; oppure la presentazione del Docu lm per i 100 anni della Moto Guzzi Il Coraggio di Andare Oltre prodotto da Al boran su idea degli appassionati Massimo Zavaglia e Bruno Nava; e ancora le molte iniziative editoriali della Libreria ASI, fra le quali spicca il primo ro manzo a tema motoristico, Il Giovane Giorgetto di Giosu Boetto Cohen, sulla vita del grande Giugiaro, candidato al premio Bancarella Sport e vin citore del premio Ruoteclassiche Best in Classic.
In ne: sono continuati con successo i corsi di restauro, organizzati in colla borazione con le universit di Modena, Reggio Emilia e Ferrara; la collezione di moto della famiglia Morbidelli ha trovato degna collocazione al museo Be nelli di Pesaro; una collezione di rari micromotori di tutti i tipi, ora ospitata nellatrio di Villa Rey.



Il presidente Scuro consegna nelle mani di Giampaolo Dallara la Targa Oro alla SP1000, la sua prima vettura.



Continuano con successo i corsi di restauro organizzati in collaborazione con le Università di Reggio Emilia, Ferrara e Modena.

ASI SERVICE
UN ANNO DA RECORD

Nonostante le limitazioni imposte dalla pandemia, ASI Service, la socie t controllata dallAutomotolub Storico Italiano ha chiuso il bilancio 2021 con un risultato molto positivo, soprattutto con laumento di fatturato della parte che riguarda leditoria e il merchandising. Luscita di nuovi libri e il consolidamento sul mercato di altri - ottime performance di quello relati vo alla Fiat 500, andato esaurito, del quale si sta stampando una nuova e pi ricca edizione, dei due volumi sulla Lancia Delta Integrale Gruppo A e del romanzo Il Giovane Giorgetto, che ha vinto il premio Ruoteclassiche Best in Classic - oltre allabbinamento dei prodotti Sparco (azienda leader mondiale nel Motorsport) hanno contribuito a questa crescita, mantenen do elevato il livello culturale dei prodotti offerti. Limpegno nei due settori prosegue anche nel 2022 come conferma Stefano Chiminelli: *“Abbiamo in stampa e in programma altri volumi che si rivolgono a un pubblico etero geneo di appassionati”.*





“Il Giovane Giorgetto” di Giosuè Boetto Cohen, Libreria ASI, 24.00 €.

ASI YOUNGTIMER STYLEFEST: A BARDOLINO TUTTO PRONTO PER LE GIOVANI CLASSICHE



Il panorama delle Youngtimer è variegatissimo, va dalle berline alle coupé, dalle cabriolet alle spider, dalle monovolume alle utilitarie fino ai fuoristrada.

SUL LAGO DI GARDA E A BRESCIA, IL 9 E 10 APRILE, VA IN SCENA IL PRIMO EVENTO ORGANIZZATO DA ASI DEDICATO ALLE VETTURE YOUNGTIMER.

Ormai sotto gli occhi di tutti, il fenomeno youngtimer: le vetture tra i 20 e i 30 anni (o poco di pi), quelle che, da nuove, negli anni 80, 90 e primi 2000 ci hanno fatto battere il cuore e sognare o semplicemente hanno fatto parte di un tratto della nostra vita, iniziano a in larsi nei garage dei collezionisti. Dei giovani, sicuramente, che le bramavano da bambini e oggi riescono a comprarsele, grazie ai prezzi, per lo pi ab bordabili (fatta eccezione per alcuni modelli cult come Lancia Delta Integrale, Lambo Ferrari, ecc) ma anche dei pi smaliziati e navigati che ne stanno sempre pi riconoscendo il valore collezionistico, tecnico e culturale.

A tutto questo non poteva non pensare ASI che, per i suoi soci appas sionati di questo genere di vetture, ha organizzato un evento tra Bardo lino, antico borgo sulla sponda veneta del Lago di Garda e Brescia, la capitale della Mille Miglia.

Si parte sabato 9 aprile dalle 10.30, quando le vetture verranno registra te e parcheggiate nel bellissimo e ampio parco di Villa Carrara, aperto al pubblico. Le auto poi, rimarranno in esposizione e a disposizione della giuria selezionata da ASI per assegnare premi e riconoscimenti ai mo delli pi meritevole. La consegna di questi avverr invece alle ore 18.30 sul bellissimo Lungolago di Bardolino, dove le auto s leranno anche, fra due ali di folla. Appuntamento quindi a domenica, quando auto ed equipaggi partiranno alla volta del Museo della 1000 Miglia di Brescia.



Fra le più gettonate, ovviamente, le sportive come questa Ferrari 348 GTB.



Le vetture tra i 20 e i 30 anni sono spesso mitiche e leggendarie per i giovanissimi... ma non solo.

CONCORSO DI STILE
PER AUTO STORICHE
ANNI `80 E '90

YOUNGTIMER STYLEFEST 22



ASIFED.IT

BARDOLINO - LAGO DI GARDA
9-10 APRILE



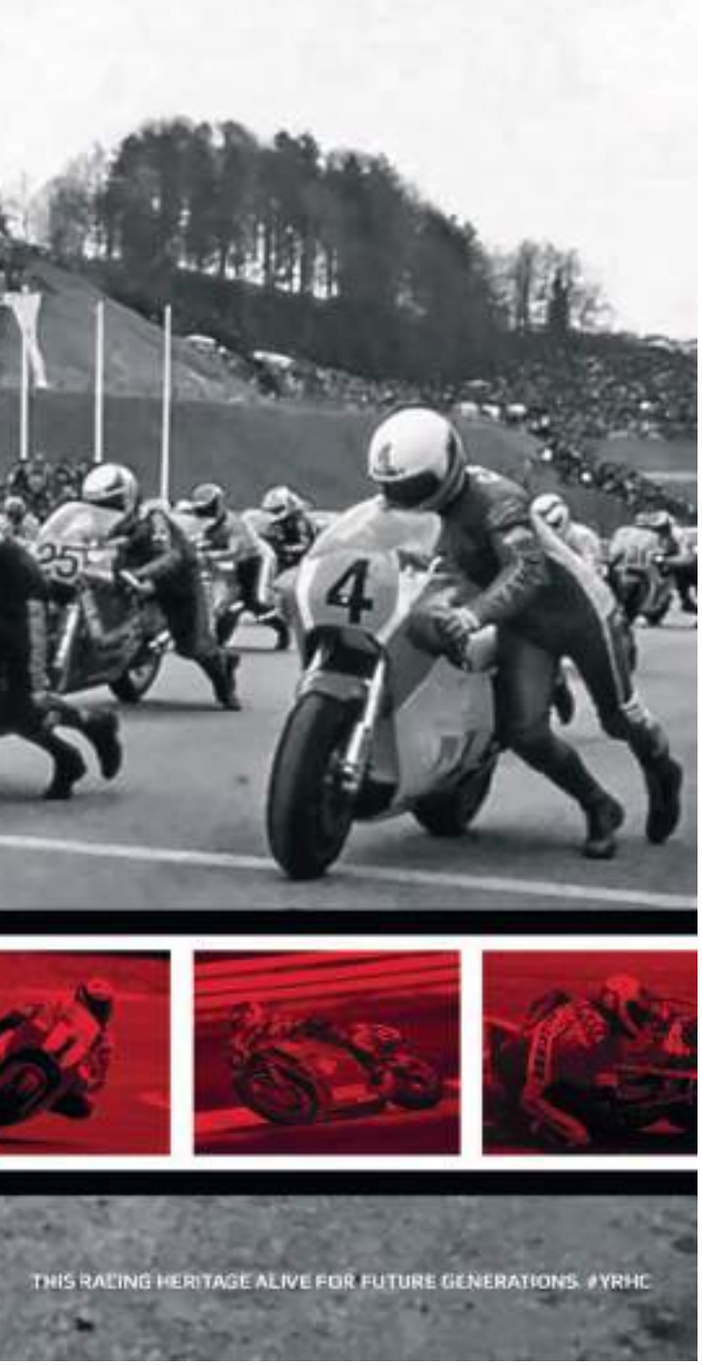
YAMAHA RACING HERITAGE CLUB IS FOUNDED TO COMMEMORATE YAMAHA'S RICH AND STORIED RACING HISTORY THROUGH MEMORIES AND EMOTIONS, AND TO KEEP

Yamaha Racing Heritage Club è stato fondato per celebrare la ricca e appassionante storia sportiva del Marchio, attraverso la memoria, le emozioni e preservando questo patrimonio perché venga consegnato alle future generazioni.

YAMAHA LE MOTO, LE CORSE

IL RACING HERITAGE CLUB FA IL SUO DEBUTTO A VARANO CON I PILOTI E LE MOTO CHE HANNO FATTO LA STORIA DELLA CASA GIAPPONESE.

Il Yamaha Racing Heritage Club, il sodalizio creato per conservare e celebrare la ricca e leggendaria storia nelle competizioni della Yamaha attraverso i ricordi e le emozioni, e mantenere viva questa eredità delle corse per le generazioni future, è stato presentato in occasione dell'ultima edizione di EICMA a Milano, ma l'esordio ufficiale è previsto in occasione del prossimo ASI Moto Show a Varano de Melegari il 6-7-8 maggio, come è stato ufficializzato alla conferenza in occasione dell'ultima mostra-scambio di Novegro.
Il Racing Heritage Club è destinato a riunire i collezionisti di tutte le Yamaha da corsa. Le stradali da velocità costruite dal 1955 al 2003, per quanto riguarda le due tempi impegnate nel Motomondiale, mentre per quelle a 4 tempi impegnate nella Superbike e nell'Endurance l'arco temporale spazia dal 1987 al 2009. Sono due i periodi anche per i modelli da fuoristrada: quelle da motocross sono ammesse sino a prima del 1998, ovvero escluse le 4 tempi ad eccezione delle HL, mentre per quelle che hanno corso la Parigi-Dakar, o i grandi rally africani, il limite è il 2007.
L'iniziativa della Yamaha scaturisce dal suo forte legame con il mondo delle competizioni, che inizia fin dal suo esordio tra i costruttori di moto. Il debutto nelle corse avviene già con il primo modello prodotto, la 125 YA1 a due tempi che nel 1955 si aggiudica il successo nelle due principali corse del periodo in programma in Giappone, Monte




La TR Z350 e la TZ750.



La XT500 della Parigi-Dakar del 1981.

Fuji e Asama. A questi primi due successi, che contribuiscono a far conoscere il nome Yamaha sul territorio nazionale, ne seguono altri a partire dal 1957, visto che, stranamente, nel 1956 nel paese del Sol Levante non si disputarono gare. Sono vittorie, dal '57 anche nella 250, ottenute sempre con moto del tutto simili ai modelli stradali, che iniziano a diffondersi a macchia d'olio sul territorio giapponese. La promozione, che scaturisce dai successi agonistici, nel 1958 spinge la Yamaha, prima azienda giapponese a farlo, all'esordio nelle gare USA all'International North America Catalina Island. Per il debutto nel Motomondiale bisogna aspettare il 1961 al GP di Francia di Clermont Ferrand, con un team di cinque piloti giapponesi. Il bilancio della trasferta registra il settimo posto di Noguchi nella 125 e di Ito nella 250. I primi risultati di rilievo arrivano nel 1963, quando Ito conclude al secondo posto staccato di soli 23" dal vincitore della classe 250 al Tourist Trophy sull'Isola di Man, ripete lo stesso risultato in Olanda a Assen e poi vince il GP del Belgio a Spa-Francorchamps. Disputa anche il GP del Giappone a Suzuka, dove finisce ancora secondo e terzo nel mondiale, dimostrando che la Yamaha è pronta per la conquista dell'iride. La conferma arriva l'anno successivo, il '64, con Phil Read, che in occasione del GP delle Nazioni a Monza porta la Yamaha a vincere il suo primo titolo iridato. Una vittoria, a conferma dei ricorsi storici, di cui è stato celebrato il cinquantesimo anniversario proprio in occasione dell'edizione 2014 di ASI Moto Show a Varano.

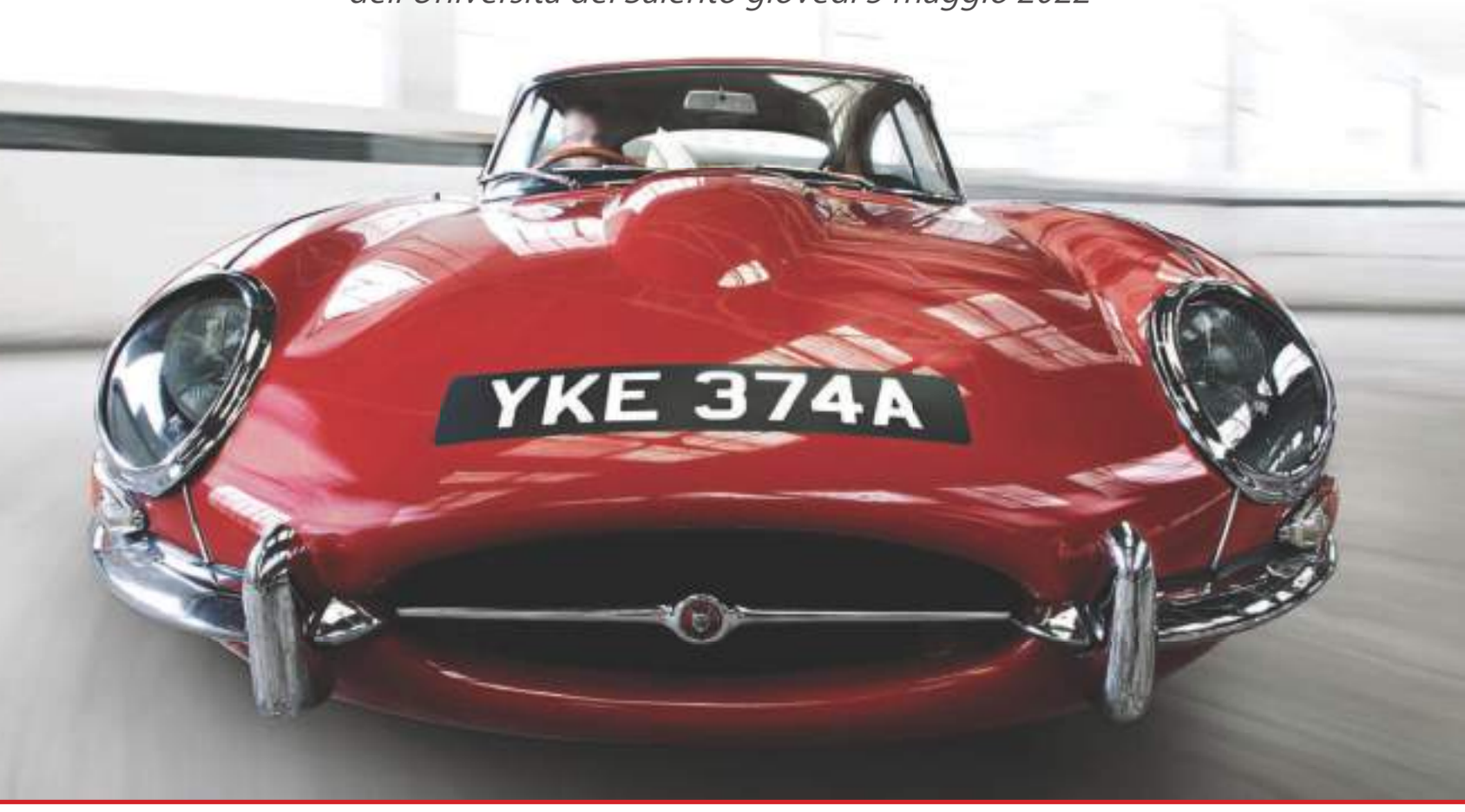
Racing Heritage Club non significa solo le moto del mondiale velocità. La storia Yamaha nella Superbike inizia con l'istituzione di questa categoria, che nel 1988 la vede concludere al secondo posto con il compianto Fabrizio Pirovano, e nel cross, dove l'impegno iniziato nel 1970 con la supervisione del quattro volte campione del mondo Torsten Hallman, nel 1973 si concretizza con il primo titolo iridato nel cross con la 250 affidata a Hakan Andersson, a cui faranno seguito quelli nella 500 di Heikki Mikkola a partire dal 1977. Per non parlare poi di Parigi-Dakar e delle lunghe maratone nel deserto, dove la Yamaha XT, con i successi nelle prime due edizioni con Cyril Neveu si può tranquillamente affermare abbia dato inizio al fenomeno delle "dakariane".

Yamaha Racing Heritage Club è anche la storia dei piloti che hanno reso celebri queste moto: allora prepariamoci al grande spettacolo, che assieme a tutti gli altri piloti, collezionisti e appassionati, il paddock e la pista di Varano ci regaleranno a ASI Moto Show dal 6 all'8 maggio.

p.c.

JAGUAR E-TYPE
IL MITO, LA STORIA, IL FUTURO

Convegno ASI ospitato dal Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione dell'Università del Salento giovedì 5 maggio 2022



Dipartimento di Ingegneria - Complesso Ecotekne, edificio "Corpo Y" - Via per Monteroni, LECCE

Ore 9.30 **Saluti**
Antonio Ficarella
Dir. Dip. Ing. dell'Innovazione Università del Salento
Alberto Scuro
Presidente Automotoclub Storico Italiano
Colomba Annunziata
Presidente Scuderia Jaguar Storiche

Ore 9.50 **Storia e competizioni dei modelli precedenti**
Stefano Bendandi
Commissione Tecnica Auto ASI

Ore10.30 **Contributi degli studi di ricerca e delle esperienze sportive nella progettazione e nella realizzazione della Jaguar E-Type**
Massimo Carrozzo
Commissione Cultura ASI

Ore 11.10 **Jaguar E-Type ed F-Type: il futuro**
Jaguar Italia

Ore 11.50 **Presentazione dei modelli esposti**
Esperti e collezionisti

Si ringrazia la Scuderia Jaguar Storiche per la collaborazione e la partecipazione

JAGUAR E-TYPE: UN CONVEGNO PER LA PI BELLA DEL MONDO

Enzo Ferrari la decret l'auto pi bella che sia mai esistita. Quando ven ne presentata rivoluzion il mondo delle GT sportive con una meccanica raffinata, uno stile inconfondibilmente Jaguar ma totalmente rinnovato e presentato in una veste nuovissima, seducente e sinuosa e, per giunta, proposta a un prezzo molto concorrenziale. La Jaguar E Type ha appena compiuto 60 stupende primavere (stata presentata al Salone di Ginevra del 1961), portate splendidamente, vissute sempre sull'onda di un clamo re che l'ha portata a essere una delle automobili pi conosciute nel Mon do. ASI, grazie all'attivit del Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione dell'Universit del Salento di Lecce, con la preziosa collaborazione del la Scuderia Jaguar Storiche, ha organizzato un importante convegno per celebrarla e raccontarla alle giovani generazioni, di modo che, questa pagina di storia, venga tramandata come merita.

Il convegno si terr gioved 5 maggio, a partire dalle ore 09.30: dopo i saluti del direttore del Dipartimento Antonio Ficarella, del presidente ASI Alberto Scuro e della presidente della Scuderia Jaguar Storiche Colomba Annunziata, sar Stefano Bendandi, commissario della CT Auto ASI, ad aprire le danze con un lungo e doveroso prologo sui modelli da competizione che hanno portato allo sviluppo della E Type. La storia del modello sar invece esposta dal prof. Massimo Carrozzo, profondo conoscitore del Marchio inglese e membro della Commis sione Cultura ASI mentre, a ne mattinata, verranno presentati, ai par tecipanti, i bellissimi modelli esposti per l'occasione.







EXPOLEVANTE 2022 E GP DI BARI
SPAZIO ALLE CLASSICHE

UN INTERO PADIGLIONE ASI
DEDICATO ALLA PASSIONE
PER LE AUTO E LE MOTO STORICHE
NELLA RASSEGNA DEL TEMPO
LIBERO, DELLO SPORT
E DELLA SMART MOBILITY.
APPUNTAMENTO A BARI
DAL 21 AL 25 APRILE PRESSO
LA NUOVA FIERA DEL LEVANTE.



Expolevante una era dal format innovativo, unisce l anima espositiva al carattere dinamico delle sue componenti: il tempo libero, lo sport e la smart mobility. L Automotoclub Storico Italiano, con la partecipazione dei suoi club federati, sar presente con un intero padiglione dedicato alla passione e alla cultura per le auto e le moto storiche. L appuntamento dal 21 al 25 aprile a Bari, nel complesso eristico della Nuova Fiera del Levante che, dopo dieci anni, rilancia l importante kermesse affiancandole Externa, principale salone nazionale dedicato all outdoor living. L esposizione curata dall ASI avr come protagonisti quattro esemplari della Collezione Bertone, tutelati dal Ministero della Cultura per la loro importanza storica. Quattro esempi di design che hanno dettato stili e tendenze nelle rispettive epoche: sono la rivoluzionaria Runabout del 1969, l innovativa NSU Trapezee del 1973, l iconica Lancia Stratos del 1975 e l estrema Birusa del 2003 (nella foto).

Cinque, inoltre, sono le moto della Collezione ASI Morbidelli che verranno esposte presso la Camera di Commercio di Bari dall 11 al 25 aprile per la mostra collaterale alla Rievocazione del Gran Premio di Bari (22 25 aprile). Anche questi esemplari godono della tutela del Ministero della Cultura e sono tutti di marca Benelli per celebrare gli 80 anni della 250 GP4 Compressore del 1942, punta di diamante della mostra insieme alla 175 Bialbero del 1934, alla Sport 500 del 1939, alla 500 VTA del 1940 e alla 250 Sport SS del 1941. Le stesse moto saranno protagoniste, il 15 aprile, nella s lata Il Gran Premio di Moda insieme agli abiti della stilista Carmen Martorana.

La presenza dell ASI a Expolevante arricchita da un palinsesto di appuntamenti che prevedono, in particolare, il Convegno Nazionale dedicato al motorismo storico come strumento di promozione e valorizzazione dei territori, in programma venerd 22 aprile alle ore 17.00 nell area conferenze del padiglione ASI. Insieme al Presidente dell ASI Alberto Scuro, interverranno esponenti di istituzioni come l Intergruppo Parlamentare per i Veicoli Storici, l ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) e gli Stati Generali del Patrimonio Italiano. Altri incontri da non perdere sono quelli di gioved 21 aprile alle 11.00 con la presentazione della Rievocazione del Gran Premio di Bari, evento che si svolge in concomitanza con Expolevante animando il centro della citt pugliese (con un passaggio anche in Fiera domenica 24 aprile alle 10.00); poi un convegno sulla sicurezza stradale (venerd 22 aprile alle 10.30), le presentazioni delle iniziative ASI Circuito Tricolore e di ASI AutoShow Puglia 2022 (sabato 23 aprile alle 11.00 e alle 15.00); quindi il tema Motori Storici in Puglia (domenica 24 aprile alle 16.00 insieme ai Club della Regione); in ne, luned 25 aprile alle 11.00, una retrospettiva dedicata alle moto nel cinema, vere star sotto i ri ettori.

I sodalizi federati ASI presenti nel padiglione Auto e Moto d Epoca di Expolevante sono l Automotoclub Aste e Bilancieri Citt di Bitonto, il Club dell Automobile Antica e della Carrozza (Bari), il Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici I Del ni (Taranto), il Messapia Automotoclub Storico (Ugento), l Old Cars Club (Bari), il Rombo Arcaico Auto e Moto d Epoca (Gravina in Puglia), la Scuderia Fieramosca Club Automoto Storiche (Barletta) e il Veteran Car Club Valle d tria (Martina Franca).

"Siamo felici che sia scattato il semaforo verde per Expolevante" ha sottolineato Alberto Scuro *"e siamo orgogliosi di far parte della nuova squadra che offrirà al pubblico numerosi spunti di interesse e un weekend denso di appuntamenti. Il motorismo storico è un settore che offre opportunità di ogni tipo: è passione per chi lo vive, è arricchimento culturale per chi riscopre le antiche tradizioni motoristiche, è una grande opportunità per il sistema Paese. Abbiamo tante iniziative in serbo per la Puglia, con tanti Club locali impegnati ogni anno in decine di manifestazioni sul territorio e con l'evento clou della Federazione, ASI AutoShow, che per il 2022 ha scelto questa magnifica regione come scenario del museo viaggiante atteso dal 6 al 9 ottobre".*

"Expolevante sarà l'occasione per tornare a far festa" ha affermato il presidente di Nuova Fiera del Levante, Alessandro Ambrosi *"per ritrovarsi tutti insieme a passeggiare tra i padiglioni e gli stand ricchi di attrazioni. Un momento di relax e un'occasione per dimenticare i sacrifici fatti a causa della pandemia. Fiducia e ottimismo ci guideranno nella visita della fiera che torna per regalare, agli amanti della vita all'aria aperta, tante novità e offerte vantaggiose."*

PROGRAMMA ATTIVIT PADIGLIONE ASI

GIOVED 21 APRILE
ore 11.00 Presentazione della Rievocazione del Gran Premio di Bari 2022
VENERD 22 APRILE
ore 10.30 Convegno sulla sicurezza stradale
ore 17.00 Convegno: Il motorismo storico per promuovere e valorizzare territori
SABATO 23 APRILE
ore 11.00 ASI Circuito Tricolore 2022: format, calendario, nalit del progetto
ore 15.00 ASI AutoShow 2022: dal 6 al 9 ottobre alla scoperta della Puglia
DOMENICA 24 APRILE
ore 10.00 Passaggio del Gran Premio di Bari in Expolevante
ore 16.00 Motori storici in Puglia: i Club ASI presentano le iniziative del 2022
LUNED 25 APRILE
ore 11.00 Le moto nel cinema: quante star sotto i ri ettori!



ASI MOTO SHOW 2022

2002-2022
VENTI ANNI
STRAORDINARI

LA STORIA DELLA MOTO IN PISTA

6 - 7 - 8 MAGGIO 2022

AUTODROMO DI VARANO DE' MELEGARI (PARMA)

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

PROVINCIA DI PARMA

YAMAHA
Revs Your Heart
Asi Sponsor since 2018

FIVA

C.P.A.E.

CLUB PARMENSE RUOTE A RAGGI AUTO-MOTO D'EPOCA

ASIbookshop

LE ULTIME USCITE



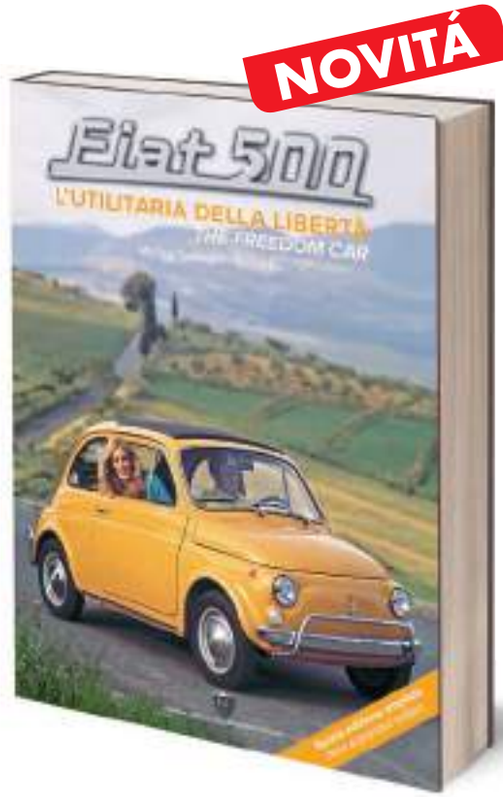
C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI
Storie italiane d'Africa € 60

Sergio Remondino e Sergio Limone

Pag. 224 - Formato 33 x 24 cm - Copertina cartonata - 188 foto a colori e b/n e 11 disegni

Testi in italiano e inglese

Quando pensiamo al Safari abbiamo tutti negli occhi e nel cuore le immagini e le storie di Miki Biasion e Tiziano Siviero, di Sandro Munari, delle Lancia Fulvia, Stratos, 037 e Delta. Delle Fiat 124 e 131 Abarth. Cioè di quell'automobilismo italiano di vertice che si è esaltato e ci ha esaltato in oltre vent'anni, dal primo sbarco della Lancia in Africa, nel 1969, sino alla terza e ultima vittoria della Casa torinese, conquistata da Kankkunen nel '91 dopo la magnifica doppietta di Biasion e Siviero nell'88-'89. Storie meravigliose, esaltanti, belle e a volte drammatiche, proprio come la grande gara sulla quale sono state dipinte. Ma non è tutto qua. Il Coronation Safari Rally, poi East African Safari, quindi Safari Rally per citare le tre denominazioni che si sono succedute dal 1953 ad oggi, è questo ma, anche, tanto altro. Alle grandi storie, infatti, si aggiungono mille piccole-grandi storie, vissute da equipaggi italiani e non, a bordo di vetture italiane. Modelli che a volte è difficile immaginare impegnati al Safari in quella che per essi è stata una lotta per la sopravvivenza.
Parliamo delle Fiat - 600; 850; 127; 128; 125; 1100; 1400; 1500; 1800; 2300 - ma anche delle Alfa Romeo 1750 coupé; Giulia Ti; Alfasud; Alfetta Gtv. Sono le "altre italiane", vetture che hanno contribuito a dar forma alla presenza tricolore in Africa e che nel volume di Sergio Limone e Sergio Remondino sono descritte, raccontate, rivissute. Il tutto corredato da magnifiche immagini, buona parte delle quali provenienti dall'archivio McKlein.



FIAT 500
L'UTILITARIA DELLA LIBERTÀ (Nuova edizione ampliata) € 40

Matteo Comoglio e Enrico Bo

Pag. 248 - Formato 21 x 29,7 cm - Copertina cartonata - Foto e immagini a colori e b/n

Testi in italiano e inglese

Una nuova edizione rivista e ampliata che vuole essere una indispensabile guida per conoscere a fondo la storia e le caratteristiche dalla Fiat 500, oltre ad essere un buon supporto per il restauro. Si è cercato di racchiudere tutte le informazioni per avere un approccio alla vettura, filologicamente e storicamente corretto. Si parla di colori, di abbinamenti, di fornitori e di singoli componenti.
Tutte le informazioni sono basate su documenti ufficiali, cataloghi ricambi, manuali d'officina e complessivi di finizione della Fiat stessa, frutto di una minuziosa e lunga ricerca, fatta per pura passione della 500. Oltre a tutto questo vi è anche un intero capitolo dedicato al restauro con alcuni consigli sull'acquisto della vettura e su come affrontarlo. Questo libro vuole quindi essere un punto di riferimento per l'appassionato della bicilindrica, quasi una guida "definitiva", per destreggiarsi e avvicinarsi a questa piccola e iconica vettura.



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

Modulo d'ordine disponibile a pag. 100, oppure visita il sito www.asishop.it per visualizzare l'intero catalogo e acquistare con un click

IL BOOKSHOP CONSIGLIA

LANCIA DELTA - GRUPPO A - Volume 2 € 45

Sergio Remondino e Sergio Limone

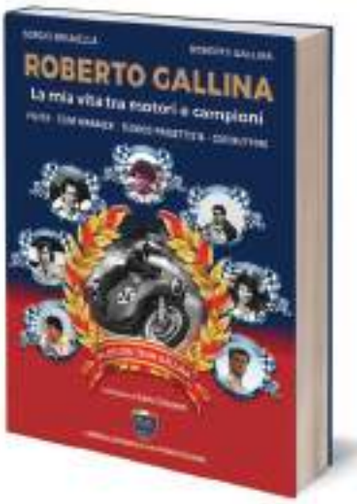
Pag. 240 - F.to 24 x 30 cm - Copertina cartonata - 134 foto a colori - Testi in italiano/inglese



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



Opera intera - Cofanetto con due volumi € 109
Volume 1 € 49
Volume 2 € 45
Cofanetto € 15



ROBERTO GALLINA - La mia vita tra motori e campioni € 34

Sergio Brunella e Roberto Gallina

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

In questo volume gli autori hanno cercato di evidenziare sia il valore dei piloti, nel portare all'estremo un mezzo meccanico, sia le competenze dei tecnici che riuscivano ad improvvisare soluzioni idonee alle condizioni di gara in quel periodo sportivo indimenticabile. Inoltre, grazie alle testimonianze dei campioni che hanno fatto parte del Team Gallina, mettono in risalto gioie, situazioni inedite ed anche qualche incomprensione mai svelata. Famosi giornalisti del settore motociclistico e motoristico, quali Federico Urban e Carlo Maria Florenzano, raccontano piacevolmente gli avvenimenti dal punto di vista dei non addetti alle corse, ma di chi osservava le gare, per raccontarle ai lettori, mettendo però in risalto quanto di importante sviluppato dal Team.
Questo volume analizza anche nuovi concetti tecnici, sviluppati in accordo con i progettisti dell'epoca, con particolare attenzione all'iniezione elettronica, novità assoluta per allora. Un libro imperdibile per tutti gli amanti di quel motorismo sportivo leggendario e molto… Tricolore.

LA PIÚ VELOCE
Breve storia dei record mondiali di velocità su strada ~~€ 25~~ € 21

Giancarlo Genta - Massimo Grandi - Lorenzo Morello

Pag. 280 - Formato: 21 x 29,7 cm. - Copertina cartonata - Foto e immagini a colori e in b/n
Testi in italiano



Il libro è dedicato alle automobili da record e alla descrizione delle loro problematiche. Questo settore automobilistico si distingue dagli altri, perché in esso la tecnica ha dato libero sfogo alle sue potenzialità, senza tener conto di limitazioni economiche, e ha affrontato problemi sconosciuti ai progetti di carattere commerciale e sportivo convenzionale. La singolarità delle prestazioni ha costretto ad affrontare problemi impegnativi di aerodinamica e alleggerimento, talvolta in anticipo rispetto alle produzioni di serie.

PREMIAZIONI

Sabato 18 marzo, a Bologna, sono stati de niti tutti i Calendari ASI 2022 (gi pubblicati su **www.asifed.it**), disputate le Finali e consegnati i premi ai vincitori dei Trofei ASI 2021.





Rita Magnanini, vincitrice del Trofeo ASI Manifestazioni Turistiche con Prove. Sotto, Nicola e Martina Alessandrelli, vincitori del Trofeo Giovani e secondi in quello Formula ASI.

ECCO I RISULTATI

TROFEO ASI MANIFESTAZIONI DI ABILIT CON STRUMENTAZIONE LIBERA:
1. Giacomo Petrani
2. Pietro Chiarolla
3. Saverio Mazzalupi

TROFEO ASI MANIFESTAZIONI DI ABILIT CON STRUMENTAZIONE MECCANICA:
1. Fabio Massimo Pepe
2. Silvio Trombetta
3. Roberto Bastardini / Enrico Bassani

TROFEO FORMULA ASI:
1. Andrea Carnevali
2. Nicola Alessandrelli
3. Giuseppe Rapisarda / Gianpaolo Paciaroni

TROFEO ASI MANIFESTAZIONI TURISTICHE CON PROVE:
1. Rita Magnanini
2. Alessio Bellisai 3.
Andrea Camosci

TROFEO ASI GIOVANI:
1. Nicola Alessandrelli
2. Riccardo Paglicci Reattelli 3. Marco Gaggioli
4. Costanza Valentini 5. Gabriele Sclano

TROFEO MARCO POLO:
1. Duilio Meschini
2. Giuliano Comparozzi
3. Gianfranco Brunelli

TROFEO RALLY DELLE VETERANE:
1. Giovanni Bricchetti
2. Giuseppe Vallero 3. Luca Antonino / Antonio Milanesi

FINALI ASI 2021:
1. Alessandro Virdis
2. Silvio Trombetta
3. Saverio Mazzalupi

GIOVANI E CLASSICHE, UN CONNUBIO SEMPRE PI STRETTO GRAZIE AI SOCIAL

Chi ha detto che ai giovani non piacciono le classiche? Nonostante il fenomeno delle auto e, soprattutto, dei monopattini elettrici, i collezionisti in erba trovano sempre pi emozioni forti e tangibili nei mezzi classici, quelli che ì suonano con i loro motori rombanti, che pro fumano di benzina e olio, che fanno guidare ì alla vecchia maniera Un trend dimostrato dai dati raccolti dalle visualizzazioni dell account Instagram ufficiale di ASI: il 49,8% del pubblico raggiunto ha tra i 18 e i 24 anni; il 28,7% tra i 25 e i 34 anni; il 9,4% tra i 35 e i 44 e solo il 6,5% comprende persone tra i 45 e i 54 anni.

ASI sempre pi presente sui social network, dove pi facile intercettare le nuove leve del collezionismo e garantire un futuro a tutti i veicoli del passato. Per lo stesso motivo, in seno alla Federazione attiva la Commissione Giovani che lavora su iniziative speciali, a partire dall ormai consolidato Trofeo ASI Giovani e dalla neonata Scuderia ASI Giovani per favorire il coinvolgimento dinamico delle nuove generazioni al volante o in sella di auto e moto storiche. Basti dire che, la 1^ edizione del Trofeo, quella del 2021, ha compreso 6 date sul territorio nazionale, la 2^ edizione che si appena aperta a Bari, con l evento organizzato dall Old Cars Club (ne parleremo nel numero di maggio) ne prevede invece ben 16!

Le premiazioni del Trofeo 2021 si sono tenute lo scorso 18 marzo a Bologna: 1 l equipaggio Alessandrelli/Alessandrelli, 2 Paglicci Reatelli/Clementi, 3 Gaggioli/Pierini.



LUTTI

CI HA LASCIATI LUIGI GIANGREGORIO

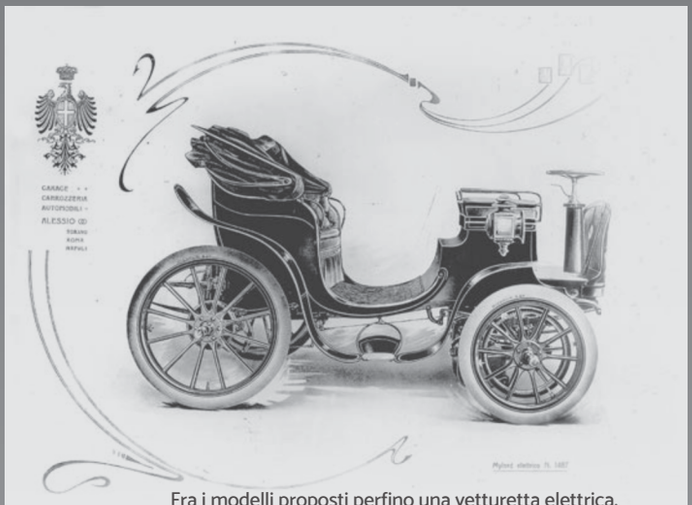
Luigi Giangregorio, storico fondatore (insieme al fratello Antonio) e presidente del Club Antico Sannio di Benevento, grande amico dell ASI, non c pi. Perch essergli amico era semplicissimo: bastava incontrarlo una volta, scambiarsi un sorriso e si poteva essere sicuri che, la volta dopo, sarebbe stato lui a chiamarti e chiederti di sederti con lui a chiacchierare o visitare insieme qualche stand in giro per ere. Per lui il motorismo storico era una passione che lo completava e lo spronava a fare sempre di pi: non a caso era organizzatore e animatore di una delle pi storiche, riuscite e originali manifestazioni a Calendario ASI, ì Le Streghe al Volante (pluripremiata con la Manovella d Oro), che, per tre giorni, animava il centro della sua amatissima Benevento con auto, moto, autobus storici e partecipanti in abbigliamento d epoca. E, nonostante l et e gli acciacchi, anche quest anno, con il fedele supporto della moglie Lidia, si era messo a capo della macchina organizzativa per l edizione 2022 delle ì Streghe in programma a giugno ma il suo cuore ha deciso di smettere di battere de nitivamente marted 9 marzo scorso. Pap e nonno affettuoso della sua famiglia che adorava, a tutti rimarr il ricordo di una persona gioviale, positiva, simpatica, dal cuore grande. L ASI tutta e noi della redazione de La Manovella, vogliamo esprimere il nostro pi commosso cordoglio per la perdita di ì Gigi

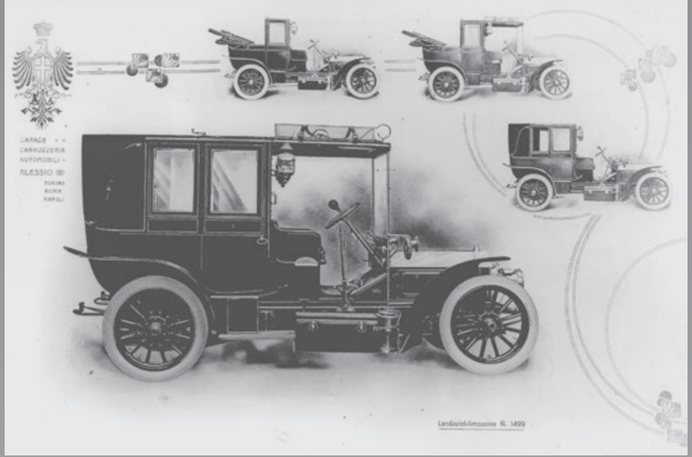




Veduta esterna del complesso della Carrozzeria Alessio di Torino.

L'ARCHIVIO DELLA CARROZZERIA ALESSIO È PATRIMONIO ASI





Fra i modelli proposti perfino una vetturetta elettrica, denominata "Mylord". Sotto, varianti di imponenti carrozzerie Landaulet Limousine (chauffeur allo scoperto e capote abbassabile per l'abitacolo passeggeri).

Continua l'attività dell'Automotoclub Storico Italiano circa la ricerca di archivi, documentazione, memorabilia riguardo tutto ciò abbia a che fare con costruttori, carrozzieri, meccanici, scuderie sportive. L'ultimo importante ritrovamento sono 35 tavole dei primi del '900, serigrafate su vetro, raffiguranti modelli, progetti, brevetti, immagini dello stabilimento e brochure pubblicitarie della carrozzeria Alessio, presente a Torino tra l'inizio del secolo scorso e il 1929, molto attiva nel rivestire telai delle Case automobilistiche più importanti dell'epoca e per no concessionario ufficiale Weymann, detentrice dell'omonimo brevetto che permetteva di realizzare carrozzerie in tessuto pegamoide.

In Italia il patrimonio archivistico a tema motoristico è molto più vasto di quanto si possa pensare e, spesso, a differenza di altri argomenti, è stato ritenuto meno importante da musei, enti o fondazioni ed è quindi ancora in mano a privati, appassionati, eredi e familiari. Per questo motivo l'ASI, è costantemente alla ricerca di tale materiale, sia esso di grande entità o composto soltanto da pochi documenti ma che potrebbero rivelarsi interessanti pagine della storia del motorismo. Ciò, d'altronde, è una delle missioni precipue di ASI: alimentare e mantenere viva la passione per la cultura e per l'impatto tecnico, evolutivo e sociale che questo ambito rappresenta.

LA CARROZZERIA ALESSIO: LUCENTE COMETA DURATA UN VENTICINQUENNIO

Marcello Alessio iniziò la sua carriera come operaio alla Locati & Torretta, nchÈ, accumulando un piccolo gruzzoletto, riuscì a fondare un'azienda tutta sua. Quando sopraggiunse l'automobile, nei primissimi anni del Novecento, Alessio si dedicò completamente all'astro nascente e la sua prima costruzione fu un avantreno da applicarsi al triciclo per il trasporto di un passeggero. Molti nomi noti, come Roberto Biscaretti di Ruffa, Giovanni Agnelli, Prinetti e Stucchi, Guido Poggio e Michele Lanza, componevano la clientela di Alessio concorrendo alla sua crescente fama. Segue un periodo di intensa attività e di conseguente ingrandimento dell'azienda per far fronte al numero sempre maggiore di richieste da parte dei grandi marchi. Nel 1906, in pieno splendore, fonda una società anonima di cui lui stesso è l'amministratore delegato. Carrozza vetture complete ed è anche concessionario del celebre atelier Weymann, famoso per rivestire i padiglioni delle sue carrozzerie in pegamoide tesa su una leggera ossatura di legno o acciaio. Con la crisi del 1907 e degli anni seguenti, la società rischia la bancarotta e solo con l'aiuto del glio Giovanni, Alessio riesce a riprendere le redini dell'azienda. Marcello, ormai vecchio, lascia il timone al glio che nel 1929, attratto da altri ideali, liquida lo stabilimento che per tanti anni fu vanto della carrozzeria torinese. Noi de La Manovella torneremo presto sulla vicenda della Alessio per approfondirla.

CRISTIANA ZANON, NIPOTE DI DANTE GIACOSA E FIGLIA DEL PRESIDENTE ASI, AL MUSEO 500 DI GARLENDA

Sabato 19 febbraio il Museo Multimediale ì Dante Giacosa di Garlenda (SV) ha ricevuto la graditissima visita di Cristiana Zanon, nipote di Dante Giacosa ideatore della mitica Fiat 500.

Ad accoglierla lo staff della segreteria del Fiat 500 Club Italia e il fondatore Domenico Romano, che le ha consegnato una targa ricordo. *"È stata una visita emozionante e voglio ringraziare tutti per la calorosa e amichevole accoglienza"* - ha dichiarato Cristiana - *"Mi ha colpita innanzitutto la così ben strutturata realtà organizzativa condotta con passione già dal lontano 1984 dal fondatore del club e da tanti appassionati Cinquecentisti. Spero di potermi impegnare al loro fianco in futuro nella speranza di dare il mio contributo come simbolo di continuità per ciò che ha realizzato mio nonno. Era riservato, estremamente rispettoso e appassionato di natura, si prendeva cura personalmente del suo giardino. Amante della musica classica, l'ascoltava spesso. Era bello condividere il tempo libero con lui. Vivo ancora nel suo esempio."*



Anche la nostra ultraventennale federazione all'ASI ci accomuna con la famiglia Giacosa Zanon: il padre di Cristiana, Vittorio Zanon di Val Giurata, grande sportivo e conoscitore di auto storiche, è stato presidente ASI dal 1987 al 1997. Prima di salutare, Cristiana si è iscritta con orgoglio al Fiat 500 Club Italia, con la targa dell'auto del nonno.

OPEL, NEL 1982 E 1992 DUE PROGETTI CHE AVREBBERO CAMBIATO L'IDENTIT DEL MARCHIO

Ai Saloni di Ginevra del 1982 e del 1992, Opel presentò due concept car che avrebbero in uenzato profondamente il futuro del marchio tedesco. Nel primo caso, parliamo di un prototipo spider, dalla linea spigolosa e dall'immagine futurista, col suo frontale in plastica scura specchiata in contrasto con il resto della carrozzeria in bra di vetro bianco brillante, che anticipò le linee e i contenuti della futura Corsa, l'utilitaria diventata simbolo di Russelsheim, una delle auto che mantiene le prime posizioni nelle classi che di vendita mondiali. Aveva motore 1.0 della Kadett, 1, 2 o 4 posti coprendo quelli inutilizzati da una tendina riavvolgibile. Non rimase un progetto ne a sÈ stesso: il preparatore Irmscher ne avrebbe realizzato una piccola serie dal 1984. Nel secondo caso invece, siamo di fronte a una compatta ì tutto tondo, la Twin, caratterizzata da due moduli guida facilmente intercambiabili, uno con un motore termico (3 cilindri 800 cm^3 da 34 CV), uno elettrico completo di batterie. Pesava appena 540 kg con il termico e 740 con l'elettrico, aveva guida centrale, interni spaziosi in appena 3,47 metri e per no una telecamera a infrarossi per la guida notturna!









Elford festeggia la vittoria al Rallye Monte-Carlo 1968 su Porsche 911.



Poster Porsche dopo la vittoria alla Targa del 1968.

QUANDO CORREVA VIC ELFORD

IL RICORDO DEL CAMPIONE INGLESE SCOMPARSO IL 13 MARZO.

di Danilo Castellarin

È morto di domenica, 13 marzo 2022. La notizia è stata diffusa con un tweet dal meccanico e suo grande amico, Marshall Pruett. Aveva 86 anni Vic Elford, inglese, uno dei più veloci piloti degli anni Sessanta e Settanta. Proprio di domenica aveva vissuto i giorni memorabili della sua carriera per quel suo stile anni Cinquanta, più ribaldo che cerebrale, più istintivo che ragionato. Insomma più pancia che testa.

Del resto non poteva guidare in altro modo perché per lui la scintilla magica, quella che aveva acceso la sua grande passione, era scoccata nel 1949 quando suo padre ebbe la bella idea di portare il figlio appena tredicenne al British Grand Prix, sulla pista di Silverstone, dove, anche se il Campionato del mondo sarebbe iniziato l'anno dopo, nel 1950, i drivers se le davano già di santa ragione. Ed erano personaggi del calibro di Gigi Villoresi, vincitore su Maserati, il principe Bira, Reg Parnell, Louis

Chiron, George Abecassis, Peter Walker, tanto per citarne alcuni. Vic rimase molto impressionato da come guidavano, controsterzi, derapages, frenate al limite e annusò a pieni polmoni l'aria intrisa di olio e benzina bruciata. Dopo un panino disse a suo padre: *"Da grande farò il pilota da corsa"*. Mantenne la promessa.

La carriera iniziò come copilota del rallista David Seigle-Morris su Triumph TR3 prima di diventare lui stesso pilota nel 1961 su Mini e DKW Junior, Triumph TR4, fino a farsi notare dalla Ford britannica che dal 1964 al 1966 gli affidò le Ford Lotus Cortina, avversarie acerrime delle nostre GTA. Nel 1967 passò alla Porsche con la quale diventò campione europeo rally su 911. Ma il bello doveva ancora arrivare.

Nei primi sei mesi del 1968, sempre con la casa di Stoccarda, portò a casa le vittorie al Rallye di Monte-Carlo, alla 24 Ore di Daytona, il secondo posto alla 12 Ore di Sebring, il successo alla Targa Florio con Umberto Maglioli dopo aver recuperato un ritardo di 18 minuti causato da una foratura e, due settimane dopo, il primo alla Mille Chilometri del Nürburgring. Non è finita perché alla 24 Ore di Le Mans la vittoria gli sfuggì a due ore dalla fine per un guasto alla frizione. In luglio debutta in Formula 1 con una Cooper T86B che arranca nelle retrovie e che solo la sua abilità riesce a portare a un passo dal podio, quarta. È subito gloria e tragedia. Perché le corse gli fanno capire subito di che pasta sono fatte. Al Monte del '68 muore Luciano Lombardini, copilota di Sandro Munari e nel giorno del suo debutto in Formula 1 muore Jo Schlesser, bruciato dal magnesio della sua Honda.

Elford brilla anche nelle Can Am, TransAm, Nascar e maratone africane, e il suo nome è scritto nell'albo d'oro dei recordman di Targa Florio, Le Mans, Nürburgring, Monza, Buenos Aires, Daytona, Sebring, Norisring, Road Atlanta, Laguna Seca, Riverside. Per dire che tipo era, basta dire che Steve McQueen, dopo l'incidente capitato a David Piper che perse una gamba durante le riprese del film su Le Mans, decise di affidare proprio a Elford la 917 a coda lunga per tentare le riprese sul filo dei 380 nel rettifilo dell'Hanaudières, che allora era lungo cinque chilometri filati -senza chicane- e finiva con la curva ad angolo retto di Mulsanne. Nel 1972, sempre a Le Mans. Elford, fu protagonista di un drammatico episodio mentre era alla guida di un'Alfa Romeo 33: dopo essere stato sorpassato dallo svedese Jo Bonnier su Lola, vide quest'ultimo finire fuori strada nel tentativo di sorpassare una Ferrari 365 GTB/4 Daytona. Dal groviglio si sprigionarono subito le fiamme, perché così erano le corse ruvide di quell'epoca. Vic avrebbe potuto proseguire, tirar dritto, come fecero altri. Invece si fermò, accostò l'Alfa e scese per lanciarsi tra le fiamme e cercare di salvare i due colleghi, credendoli ancora intrappolati. Scoprì che nella Daytona non c'era nessuno (il pilota si era già portato in salvo dietro il rail) mentre i rottami della Lola erano tra gli alberi e Jo Bonnier aveva avuto la peggio. Questa era la sottile filigrana che separava la vita dalla morte delle corse di allora.

Le telecamere della TV francese ripresero l'azione e Vic fu nominato Chevalier de l'Ordre National du Mérite dal presidente Georges Pompidou per il suo atto di coraggio ed eroismo. Pochi mesi dopo, la moglie lo implorò di ritirarsi. In Italia tornava spesso, soprattutto in Sicilia, dove venne più volte invitato da Giuseppe Valenza, oggi consigliere della Commissione Storia e Musei ASI e per lunghi anni direttore e anima del Museo Targa Florio di Collesano: *"Aveva un carattere signorile, affabile, elegante, modesto e donò al Museo Targa Florio di Collesano il casco e le scarpe utilizzate in corsa fatte da Ciccio, suo grandissimo amico. Guidò la Porsche di mio fratello sulle Madonie come fosse una piuma e andava pazzo per gli spaghetti con il nero di seppia. Purtroppo non smetteva mai di fumare ed io, da medico, lo esortavo a smettere, purtroppo senza mai riuscire a convincerlo"*.



La Porsche di Elford-Maglioli alla Targa Florio del 1968.


Anita Fol, Vic Elford, Kaori Sakurada, Giuseppe Valenza, Ed McDonough e Peter Collins.



Elford su Porsche a Zeltweg nel 1968.



Una Buick coupé sedanette 1947 e una Buick coupé 1940 splendidamente originale, mai restaurata.

NICOLA BULGARI
LA PASSIONE PER LE AMERICANE POPOLARI



GRANDE PASSIONE E COMPETENZA DANNO VITA A UNA GRANDE COLLEZIONE CHE PERMETTE DI CONOSCERE NEI DETTEGLI L'EVOLUZIONE DELLE AUTO AMERICANE.

di Roberto Valentini - foto Michele Di Mauro

Nicola Bulgari ha una passione autentica per il motorismo storico e, soprattutto, una grande competenza, che riversa nella sua collezione che si divide tra l'Italia e gli Stati Uniti. Quando lo abbiamo incontrato nella sede di Roma abbiamo avuto modo di constatare immediatamente queste sue caratteristiche. Appena arrivato nel garage-officina si è rivolto allo staff tecnico per sapere le ultime novità sui restauri di carrozzeria delle vetture. È poi passato in officina a vedere di persona le ultime operazioni di manutenzione e rispristino.

Una delle caratteristiche dell'intera collezione è la fruibilità. Ogni vettura che non sia in riparazione o manutenzione è pronta ad essere avviata e utilizzata. Lo dimostra anche l'equipaggiamento di base che prevede due bottigliette d'acqua e generi di conforto su ogni mezzo. Per l'industria automobilistica americana Bulgari ha una vera e propria predilezione, nata moltissimi anni fa dallo studio della storia industriale degli Stati Uniti, con lo sviluppo tecnico e stilistico dell'automobile negli anni Venti e, soprattutto, negli anni Trenta e Quaranta, con una produzione decisamente superiore a quella dei Paesi europei e una larghissima diffusione, con 3 milioni e mezzo di vetture prodotte ogni anno.



La Buick roadmaster cabriolet del 1948.

La collezione di Nicola Bulgari concentra maggiormente le sue attenzioni sui modelli degli anni Trenta e Quaranta, in pratica dal crack di Wall-Street alla Seconda guerra mondiale, con la serie quasi completa delle Buick. Un preciso arco temporale, che ci illustra Nicola Bulgari.
"C'è una svolta nell'automobile americana. Dopo il '55 quando incomincia questa specie di follia delle pinne, ispirate da aerei, razzi e un considerevole aumento delle dimensioni. Onnipotenza da dopoguerra Esagerate. Tutto questo è degenerato non solo nel design, ma anche nella qualità e quindi molti costruttori americani non hanno avuto la lungimiranza di vedere che da altre parti si andava verso veicoli più razionali".

"Questo mi ha fatto pensare già in giovanissima età che le auto degli anni precedenti sarebbero sparite e la storia non sarebbe stata salvaguardata. Le macchine che l'America ha salvato sono tutte quelle dei soliti collezionisti che devono consumare, devono mettere da parte quelle che valgono tanti soldi, che rappresentano un buon investimento".
"Cominciando in America e a collezionare queste auto mi sono reso conto che i veicoli che hanno costruito l'America sono quelli tra gli anni Venti e gli anni Cinquanta, tolta qualche marca, tutti buttavano via. Mi sono detto: no, è tutto sbagliato, bisogna salvare le auto di tutti i giorni, quelle che hanno fatto grande l'America in tutti i sensi. Per fare un esempio, nell'anno della crisi del '29 in America si sono prodotti 5 milioni di macchine, nel resto del mondo 500.000".

Un bel paragone.
"Le auto americane sono diventate molto popolari a cominciare dal 1920, perché erano molto più evolute, poi costavano di meno perché la produzione in serie riduceva i costi e non si rompevano come le nostre. Anche i nostri Costruttori, e faccio su tutti l'esempio delle Fiat 6 cilindri, si ispiravano a quelle americane".

Da noi ammiraglie da loro auto accessibili.
"Però bisogna pensare che ogni marca che esisteva negli anni Venti era rappresentata in Italia e in Europa e soprattutto in Inghilterra. In questo caso perché le auto erano assemblate in Canada e non pagavano le dogane e poi altre marche producevano direttamente nel Regno Unito; vedi Chrysler, Hudson..., per fare qualche esempio".
"Per non parlare del livello della comunicazione e pubblicità degli anni Trenta dei marchi americani, con pubblicità e prove su strada".

Fiat chiamò Mario Revelli di Beaumont, che era stato in America e ha portato in Italia molte influenze stilistiche.
"Un esempio è la Fiat 1500: un capolavoro!"

Poi Revelli ha portato in America lo stile italiano alla fine degli anni Cinquanta e negli anni Sessanta. Comunque negli anni Trenta le auto USA erano superiori a quelle europee.
"Gli europei facevano ottime auto da corsa, ma sulle berline di tutti i giorni gli americani erano decisamente avanti. Forse gli unici che tecnologicamente potevano forse essere superiori erano i francesi: 42 marche in quegli anni. Nella collezione ho un'auto che mi ha lasciato un amico, una Citroën 11 BL, disegnata da un italiano, Flaminio Bertoni: un condensato di modernità. Abbiamo salvato anche una Hotchkiss, 686 PN simile a quelle che hanno partecipato al Rallye di Montecarlo. Per i collezionisti non vale niente, eppure è una macchina spettacolare".
"Questo fatto del collezionismo selettivo, non comprende che invece l'automobile è stata fatta fondamentalmente per trasporto. Vogliamo collezionare le auto che andavano bene per tutti, che poi solo le migliori, non solo quelle destinate a un'élite".

La Cadillac serie 61 coupé del 1941e la Packard roadster 507 del 1937.

In questo periodo assistiamo alla promozione da parte dell'Automobile Club d'Italia della lista di salvaguardia, nella quale mancano le versioni più povere dei modelli popolari. Cosa ne pensa?
"Pensiamo alla Topolino del '36. Ho una cotta per una che ho visto con il tetto rigido, molto rara. Disegnata da Dante Giacosa, esempio di razionalità e stile. Anche la Fiat 500 del dopoguerra, che ha soffiato alla 600 il favore dei collezionisti. La mia prima auto è stata una Balilla 4 marce, poi una Fiat 509 torpedo e quindi una Buick".

Ho notato che le Buick prevalgono nella sua collezione.
"Sicuramente ho avuto una grande passione e ce l'ho sempre. Innanzitutto per la tecnica: aveva ad esempio le valvole in testa quando tutte le altre le avevano laterali. Le Buick hanno sempre avuto una godibilità di guida incredibile. Ne abbiamo una importata in Italia, comprata attraverso Righini, ma appartenuta a un mio amico; a quest'auto non abbiamo fatto niente e funziona benissimo. Frena tantissimo, nonostante abbia i freni a bacchetta. Un'auto perfetta-


la Checher Vaticana del 1965.


La Buick Master six 1928 e I suoi interni conservati..



mente originale che è un piacere guidare nelle strade della Toscana". Le vettura si trova infatti nella sede di Sarteano.

Quale ritiene sia il periodo storico più interessante per il motorismo?
"La storia dell'automobile è stata fatta tra il 1910 e il 1950. Le auto di oggi mi lasciano abbastanza indifferente, a parte qualche eccezione. Ad esempio la Fiat 124 spider trovo abbia un suo fascino".

Non è stata capita dal mercato.
"È fuori moda, se non è un SUV, non si vende".

Tornando alla sua collezione, abbiamo notato come ci sia una certa attenzione verso i marchi indipendenti, che non fanno parte dei grandi gruppi General Motors, Chrysler, Ford.
"I marchi che abbiamo nella memoria sono quelli sono durati di più, ma macchine come Nash, Husdon Studebaker sono di grande valore.





La Packard Clipper Custom 8 del 1946.



Panoramica della sede americana.

Il garage a Sarteano.

La Studebaker è un'auto straordinaria che ha avuto successo anche da noi; si vendevano negli anni '20. Dopo la guerra il design di Ray Loewy l'ha resa piacevole anche per gli europei".

Lei segue personalmente i restauri?
"È una specie di ossigeno. Arrivati a una certa età se non ce l'abbiamo... C'è una passione che è andata crescendo. Una delle cose più divertenti che facciamo è andare in giro a vedere le auto che vengono offerte. Prima consultiamo gli annunci on line. Certe volte partiamo tutti gasati poi c'è la delusione di non trovare l'auto nelle condizioni giuste".

I suoi restauri sono molto rigorosi e pignoli, soprattutto nei dettagli.
"Più che di pignoleria parlerei di esattezza. In ogni caso le auto più belle sono quelle originali. Quando si trovano originali è una bellezza. Nei restauri purtroppo a volte c'è una tendenza ad esagerare. È un fenomeno che si è sviluppato soprattutto nel Concorso di Peeble Beach che ha contaminato tutti: il super restauro. Una malattia quella di fare i restauri troppo bene. Su certe auto, che erano anche popolari, le lamiere non erano così perfette, la vernice così brillante. Uno si crea anche della fantasie mentali che non corrispondono alla realtà".

"Quando vedi un'auto originale capisci che è diversa e non puoi toccare. La malattia di volerla fare perfetta non è giusta".



LA COLLEZIONE TRA L'AMERICA E L'ITALIA
ALLENTOWN, ROMA E SARTEANO





Le automobili della collezione Nicola Bulgari sono suddivise in tre diverse sedi e da queste possono essere spostate a seconda delle esigenze. La location più grande, il NB Center for American Automotive Heritage, è quella che si trova ad Allentown, in Pennsylvania (USA). È un ex drive-in allestito su una collina, del quale si è conservato anche lo schermo gigante. Fanno parte del centro una serie di costruzioni dove sono ospitate circa 150 vetture. Al centro c'è la costruzione dalla quale venivano proiettati i film - la cinematografia è un'altra passione di Nicola Bulgari - e oggi è una clubhouse nella quale possono essere ospitati eventi. Altre costruzioni ospitano l'officina, la carrozzeria e le esposizioni. All'interno di uno dei capannoni espositivi è stato costruito un appartamento con vista sulle automobili. Un altro padiglione ospita il laboratorio di ricerca dell'Historic Vehicle Association (HVA), l'ente affiliato FIVA dell'America del Nord.

Questa sede è anche il luogo ideale per organizzare eventi. Nel 2016, ad esempio, si è tenuto il raduno internazionale per la celebrazione dei 50° anniversario del Buick Club of America, con più di 600 vetture presenti.

Più piccola, ma molto funzionale, la sede di Roma, dotata anch'essa di un'officina per la manutenzione e ampi spazi per la conservazione delle vetture. Qui trovano posto in una sala alcune automobili appartenute ai papi. È una passione quasi adolescenziale, nata in occasione di una visita alla Santa Sede con la famiglia. Il giovane Nicola fotografò le imponenti berline targate SCV e, probabilmente, da qui il suo interesse nei confronti delle auto storiche.

Negli anni Nicola Bulgari ha raccolto e riunito molte delle limousine che servivano prevalentemente nelle cerimonie ufficiali del Vaticano, con particolare attenzione ai rapporti diplomatici con i Paesi stranieri. Tra i pezzi più storicamente interessanti la Cadillac di Papa Giovanni XXIII, con gli adattamenti da lui stesso richiesti, e la più modesta Checker, l'azienda che produceva i taxi di New-York, che per la santa Sede produsse una versione allungata della sua celebre berlina.

Il terzo luogo di conservazione delle vetture della collezione è in Toscana, a Sarteano, in una posizione strategica: comodo all'autostrada A1 e nel cuore della regione, con una serie di strade adattissime a godersi il paesaggio al volante delle auto d'epoca. Qui le auto trovano posto all'interno di una costruzione appositamente costruita per godersi le automobili in un'atmosfera più intima, evidenziata dal piccolo appartamento che fa quasi un tutt'uno con il garage. Qui si può vivere a contatto con la tecnica e lo stile in un ambiente gradevole dal punto di vista estetico, studiato proprio perla convivenza con le automobili. Qui sono custodite alcuni dei pezzi preferiti da Nicola Bulgari, come la Buick del '29 e una Packard Clipper 8 del 1946 appartenuta al conte Trossi, entrambe con targa originale italiana.

Tutte le auto però non hanno un posto fisso, ma vengono spostate da una sede all'altra a seconda delle esigenze.



UNA GRANDE PASSIONE PER IL MODELLISMO

Tutti i luoghi dove sono custodite le auto hanno intorno scaffali e vetrine piene di modellini in scala 1/43. Complessivamente sono circa 6000. Oltre a salvataggi di automobili "vere" Nicola Bulgari si è dedicato alla Brooklin Models, azienda che produce modelli in scala di qualità elevatissima, costruiti in modo artigianale in metallo pesante.

Grandioso il catalogo, con un volume dedicato esclusivamente alle vetture americane.



Una 812 Supercharged Beverly Sedan Bustlback. È l'ultima Cord prodotta: le soluzioni di estrema avanguardia e gli ardimenti tecnici non avrebbero giovato all'azienda. Oggi però, l'eleganza della linea e la loro originalità, rendono le Cord tra gli oggetti più apprezzati e bramati nel mondo del collezionismo.

CORD: SLANCIO IN AVANTI



Una L29 Convertible del 1929.

NELLA SECONDA METÀ DEGLI ANNI '20, LA CORD, CON IL SUO MODELLO L29, HA RIVOLUZIONATO LA TECNICA COSTRUTTIVA DELLE AUTOMOBILI AMERICANE, INTRODUCENDO LA TRAZIONE ANTERIORE. CON I SUCCESSIVI MODELLI 810 E 812 HA PROPOSTO LE CARROZZERIE MONOSCOCCA E LE TRASMISSIONI SEMI AUTOMATICHE.

di Umberto Anerdi

Errret Lobban Cord nasce nel 1894 a Warrensburg (Missouri) e inizia giovanissimo a occuparsi di automobili, come venditore presso la Quinlan Motor Company, divenendone presto direttore generale e, successivamente, azionista di maggioranza.
Abilissimo negli affari, approfittando dello stato di crisi di alcune industrie del settore, derivante dalla riconversione produttiva dopo la fine del Primo conflitto mondiale e al conseguente calo delle vendite, Cord - nel 1924 - acquisisce il pacchetto di maggioranza della Auburn di Auburn (Indiana) e della Duesenberg di Indianapolis, a cui si aggiungeranno, in seguito, la Lycoming Motors di Williamsport (Pennsylvania) costruttrice di motori per auto e aerei, la Limousine Body di Kalamanzoo (Michigan) per le carrozzerie e la fabbrica di aerei Stinson, venendo così a costituire la Cord Corporation, società finanziaria che coordina tutte le attività del Gruppo.
Come tipologia di prodotto le due Case automobilistiche sono all'opposto: la Auburn costruisce vetture di buon livello qualitativo con un'immagine sportiva, inserite nel mercato di fascia media, mentre la Duesenberg (che durante il conflitto ha prodotto armi e motori aeronautici di alta tecnologia) rivolge i suoi prodotti verso una clientela di altissimo livello e conseguenti disponibilità finanziarie, in grado di spendere cifre molto elevate per un'automobile d'élite.
La Auburn si vende bene, grazie all'impronta di sportività impressa da Cord e al prezzo competitivo rapportato alla qualità del veicolo, ma tra la produzione delle due aziende del gruppo resta da colmare il divario, con una vettura di fascia medio-alta con prezzi oscillanti tra 3000 e 3300 dollari. Nasce così il progetto della Cord L29.

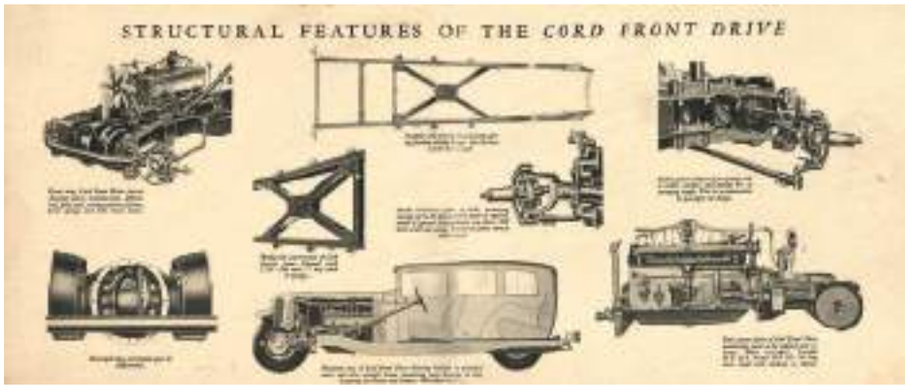
TRAZIONE ANTERIORE

Per la prima automobile che avrebbe portato il suo nome, Errett L. Cord sceglie la formula, allora inusuale, della trazione anteriore. Rifacendosi ai progetti delle vetture da corsa di Miller (di cui acquisisce la licenza) e alle soluzioni adottate da Cornelius W. van Ranst sulla Detroit Special destinata ad Indianapolis Cord, alla fine del 1926, riunisce i due tecnici un solo gruppo di studio, assistiti da Leo Gossem, per la realizzazione del prototipo.
Per quanto riguarda l'architettura della trasmissione prevale la soluzione studiata da van Ranst, con il cambio rivolto in avanti in posizione intermedia tra la frizione e il differenziale, all'uscita del quale sono collocati i tamburi dei freni (a comando idraulico). Allo scopo di ridurre le masse non sospese, il ponte anteriore è del tipo De Dion, mentre la sospensione a doppia balestra semiellittica rovesciata deriva direttamente dalle Miller da corsa.
Il motore, costruito dalla Lycoming, è l'8 cilindri in linea con valvole laterali di 4934 cm^3 erogante 115 CV, comune anche alla Auburn 120, ruotato di 180° rispetto alla posizione consueta, per presentare il complesso cambio-differenziale nella parte anteriore, subito dietro il radiatore.
I giunti universali doppi, di provenienza Rzeppa, pur non perfettamente omocinetici, assicurano una trasmissione sufficientemente fluida e consentono un angolo di sterzata superiore a quello di molte autovetture a trazione posteriore.

UNA CARROZZERIA AUDACE

La soluzione, stilisticamente audace e inusuale per l'epoca, della calandra del radiatore appuntita che caratterizza la L29, unitamente alla lunghezza del cofano motore che deve ospitare un otto cilindri in linea con annesso cambio e differenziale, conferiscono alla vettura un aspetto aggressivo e prestigioso, avvalorato dalla ridotta altezza da terra grazie al telaio ribassato per via dell'assenza dell'albero di trasmissione anche se, in conclusione, le prestazioni velocistiche non possono dirsi entusiasmanti.
La produzione di serie, iniziata nel giugno del 1929, viene colpita in pieno dalla "Grande Depressione" nel settembre dello stesso anno.





In una brochure originale Cord del 1930 (sopra), si mettono in risalto le particolarità tecniche della L29: in senso orario, il gruppo cambio-propulsore, il telaio a longheroni e crociera, i giunti omocinetici dell'asse anteriore, le mezze balestre e i freni a tamburo "inboard", il motore visto dal lato aspirazione col cambio di fronte, trasparente laterale della vettura che mette in luce il pavimento piatto e l'abitacolo sgombro dal tunnel di trasmissione, il differenziale anteriore. Si passa poi a mettere in luce i vantaggi della trazione anteriore (sotto): fra le vignette più curiose il cavallo che fatica a spingere l'auto a trazione posteriore (in alto a sinistra), l'asse anteriore con maggior direzionalità (come si vede nelle tre vignette a destra e in basso) e la capacità di non "scodare" sul bagnato in partenza (in basso).





Una pagina pubblicitaria dove si sostiene sempre la trazione anteriore come la soluzione per la tenuta di strada.



La presentazione della 810 al Salone di New York di novembre 1935: i fari sono ancora alloggiati all'interno del parafango, poi verranno posti frontalmente.



810 Convertible Phaeton Sedan del 1936.



I proiettori sono una coppia di fari d'atterraggio aeronautici modificati prodotti dalla Stinson, fabbrica di aerei del Gruppo Cord.

La vettura che, secondo Ellet L. Cord, "doveva vendersi da sé", non riscuote presso l'utenza il successo sperato, nonostante i prezzi di vendita (3095 dollari per la berlina e 3295 per cabriolet e phaeton) risultino essere contenuti, se rapportati alla qualità del prodotto. Il timore del nuovo, presso la conservatrice clientela statunitense, e l'assenza di prove agonistiche che ne possano mettere in risalto le eccezionali doti di tenuta limitano le vendite delle due serie a poco più di 5300 esemplari. Molti per un'auto eccezionale, pochi per una vettura di serie con un prezzo concorrenziale.
All'inizio del '32, anche l'installazione del nuovo motore maggiorato a 5270 cm^3 per 125 CV non ottiene l'incremento delle vendite sperato, per cui nel 1933 la produzione finisce.
Passeranno due anni prima di vedere nuovamente sul mercato una nuova auto con il marchio Cord.

LA 810-812

Quella che, nelle intenzioni del costruttore, avrebbe dovuto essere una "piccola" Duesenberg, destinata ad avvicinare alla marca una clientela abbiente ma meno elitaria di quella fino ad allora goduta dalla Casa di Indianapolis, finisce per portare nuovamente alla deriva il marchio Cord.
Il progetto, affidato ad August Duesenberg e alla équipe di stilisti guidati da Gordon Buherig, è altamente innovativo sia dal punto di vista meccanico, sia della carrozzeria. Contrariamente ai criteri costruttivi allora usuali negli USA, la nuova vettura è strutturata su un pianale portante che, unitamente alla trazione anteriore, permette una ridotta altezza da terra e una maggiore rigidità del complesso.
Nella nuova Cord tutto è innovativo: la carrozzeria prefigura la linea "ponton" con i parafanghi anteriori semi integrati nel corpo vettura in cui sono alloggiati i fari a scomparsa, azionati da un comando a manovella posto sul cruscotto (una coppia di fari d'atterraggio aeronautici modificati prodotti dalla Stinson, fabbrica di aerei del Gruppo Cord); i tergicristalli elettrici a velocità variabile; il cruscotto, completo di strumentazione, comprendente il contagiri e la radio di serie; tutte novità assolute nel panorama automobilistica americano.

LA MECCANICA

Nell'innovativa 810, che esordisce al Salone di New York del novembre 1935, solo il motore è convenzionale. Si tratta di un V8 a



810 Westchester Sedan 4 porte (1936).



Gli eleganti interni. A destra del volante si riconosce il comando del cambio elettropneumatico Bendix, simile, ma non uguale, al Cotal francese azionato elettricamente mediante solenoidi.



812 Superchargerd Custom Beverly Sedan Bustlback del 1937.
Le versioni sovralimentate si riconoscono per i collettori che escono dai cofani motore. Le Custom presentano il passo lungo.

valvole laterali costruito dalla Lycoming che eroga 125 CV a 3200 giri/min, per 4730 cm^3 con un rapporto di compressione 6,25:1, considerato all'epoca piuttosto elevato. La parte più interessante dal punto di vista tecnico, oltre alla posizione del motore con cambio disposto in avanti, è il dispositivo di comando del cambio stesso, con quattro marce avanti di cui la quarta surmoltiplicata, comandato dal cruscotto mediante una levetta. Si tratta, in pratica, del sistema a preselettore (innesto elettropneumatico Bendix, simile, ma non uguale, al Cotal francese azionato elettricamente mediante solenoidi).
Nei piani di E.L. Cord il ritmo produttivo dovrebbe attestarsi sulle mille unità al mese, ma le difficoltà di messa a punto del comando semi automatico del cambio e altre anomalie emerse duranti i collaudi e anche sui primi esemplari consegnati ai clienti, rallentano le consegne tanto che nel 1936 vengono venduti complessivamente 1174 esemplari nelle varianti di allestimento previste (Berlina a quattro porte, Cabriolet e Phaeton).

IMMAGINE SPORTIVA

Nell'intento di rivitalizzare l'immagine del modello, nell'autunno del 1936 viene proposta la 812. La carrozzeria si discosta dalla serie precedente solamente per alcuni particolari salvo che sui modelli Custom che presentano un allungamento del passo (da 125' a 132') allo scopo di migliorare l'abitabilità. La grossa differenza si nota nei modelli sovralimentati (Supercharged) i quali si presentano con grossi tubi di scarico cromati fuoriuscenti da entrambi i lati del cofano, dando una immagine di potenza e di sportività.
In effetti l'aumento della potenza a 170 CV, contro i 125 CV della versione normale grazie all'impiego del compressore centrifugo Schwitzer-Cummins, permette di migliorare sia le prestazioni velocistiche sia la ripresa.
Ciò nonostante il successo commerciale sperato non arride a entrambe le versioni e anche la 812 si ferma a non più di 2500 esemplari venduti.
Valutando a posteriori l'insuccesso delle automobili Cord, occorre tenere presenti le caratteristiche dell'utente medio americano, piuttosto tradizionale e abituato a servirsi di auto non troppo innovative purché esenti da problemi di messa a punto, cosa che al contrario si è verificata con gli ultimi modelli della Cord, i quali, pur originali nelle soluzioni tecniche ed estetiche, rivelano nell'impiego pratico l'affrettata messa punto della meccanica.
Nonostante l'insuccesso commerciale il design della Cord 810-812 rimane uno dei più caratteristici dello scorso secolo, prova ne siano i numerosi riconoscimenti ottenuti da esemplari originali nei più prestigiosi concorsi di eleganza nel mondo.

ANEMA E CORE



Le protagoniste del nostro servizio sono la 1.2 "ti" I serie rosso Alfa di Biscioni1 - di marzo 1975, unico proprietario, mai restaurata, sembra appena uscita dal concessionario - la 1.2 berlina I serie bianco Capodimonte di Biscioni6 - del dicembre 1973, conservata come in origine - e la 1.2 L rosso Alfa di Biscioni34 - del giugno 1975, completamente restaurata dal secondo proprietario che l'ha inseguita per anni. L'associazione "Biscioni Torino", che ci ha fornito le auto che vedete in queste pagine e ci ha supportato per il servizio, è nato cinque anni fa con l'obiettivo di stanare tutte le Alfa Romeo d'epoca e di interesse collezionistico, presenti a Torino è provincia.

Si dice che le Alfa Romeo siano auto con un cuore, caldo e passionale, perché create "da uomini per gli uomini", per far vivere emozioni e sensazioni che sfamano l'anima. E, nonostante il marchio del Biscione abbia realizzato auto di una bellezza straordinaria, con palmarés sportivi ineguagliabili e modelli più unici che rari che persistono in cima alla classifica dei modelli più desiderati dai collezionisti, l'Alfa che più di tutte incarna quel sentimento verace, umano e quindi, puro, di emozionalità, è l'Alfasud. Perché? Bisogna conoscere la sua storia per rispondere esaurientemente a ciò. Per il momento vi basti sapere che, proprio per la sua vicenda, l'Alfasud è una di quelle auto che fanno parte della nostra vita e, soprattutto, di quella del nostro Paese.

PORTARE LA FABBRICA AL SUD

Intanto i prodromi della sua storia vanno ricercati tra chi, a un certo punto, decide che non devono più essere i migranti dalle regioni meridionali ad abbandonare la propria terra per andare a lavorare al Nord ma, piuttosto, parte di questi si possono impiegare direttamente al Sud, nel tentativo di appianare le differenze fra due zone fortemente diseguali dello stesso Paese; un'operazione che, con l'istruzione di maestranze locali e coinvolgendo altre realtà in un florido indotto, avrebbe creato una realtà industriale forte e strutturata, un miglioramento della condizione lavorativa, un salario stabile e adeguato, maggiori diritti civili e supporto sociale.

HRUSKA, L'AUSTRIACO DAL CUORE LATINO

Capita a volte che un uomo coriaceo e risoluto che viene dall'Austria si appassioni al suo lavoro, e trovi in un progetto - nei confronti del quale molti avrebbero gettato la spugna presto - una ragione di vita. È il caso di Rudolf Hruska (Vienna, 1915 - Torino, 1995) che, dopo aver lavorato gomito a gomito con tal Ferdinand Porsche alla progettazione del Kdf-Wagen, il futuro Maggiolino, nel 1951 viene chia-

LA PIÙ "PASIONARIA" DELLE ALFA ROMEO È ANCHE LA FIGLIA DI UN SOGNO: QUELLO DI PORTARE UNA GRANDE FABBRICA AUTOMOBILISTICA AL SUD ITALIA. QUELLA DELL'ALFASUD NON È SOLO LA STORIA DI UN'AUTOMOBILE ICONICA DELLA CASA DEL BISCIONE, MA ANCHE DI UN FENOMENO SOCIOCULTURALE ENTRATO NELL'IMMAGINARIO COLLETTIVO PER TANTISSIMI MOTIVI. VEDIAMO LA SUA GENESI.

di Luca Marconetti



Oggi il gruppo, attivissimo sui social (potete trovarlo su instagram inquadrando il qr-code qui affianco o cliccando su www.biscionitorino.it), consta di una centinaia di aderenti con almeno 130 auto. I suoi membri sono identificati dalla sigla "Biscioni" seguita da un numero (per esempio, il presidente e fondatore, Steve, proprietario della "nostra" "ti", è Biscioni1).

mato da Finmeccanica in Alfa, poi in Fiat e infine di nuovo al Portello nel '67. In quel periodo l'Alfa, nonostante i cordoni della borsa, che tiene l'IRI (un ente statale, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale), siano sempre troppo stretti, veleggia spedita in acque tutto sommato calme. Luraghi si ricorda che Hruska, dieci anni prima, ha espresso l'intenzione di seguire due progetti - quelli che gli erano stati bocciati nel '59 e che lo avevano indotto a girare i tacchi - ambiziosi e rivoluzionari: presentare una vettura compatta, che sarebbe stata la più piccola in gamma e, per costruirla, impiantare uno stabilimento ex-novo a Pomigliano d'Arco, a dieci km da Napoli, sulle ceneri della fabbrica dove si costruiscono parti di motori per aerei e dove in passato si sono assemblati su licenza due modelli Renault per il mercato italiano, la Dauphine e la R4. È proprio quello che l'IRI e Luraghi ritengono ora importante per un'azienda di Stato come l'Alfa Romeo. E questa volta, a Hruska, viene data carta bianca.

L'Alfa, che già detta legge nel settore delle berline sportive con i suoi bialbero e la ciclistica raffinata (che raggiungerà l'apoteosi con il transaxle dell'Alfetta coscritta dell'Alfasud), dovrà primeggiare anche tra le compatte. Il nuovo modello - che intanto ha assunto la sigla interna "901.00" - infatti non sarà una replica di quanto già esiste sul mercato (Hruska ha appena assistito alla realizzazione e al lancio della Fiat 128) ma nascerà da concezioni totalmente nuove: basta leggerne il Cahier des charges, siglato nell'estate del 1967: lunghezza di massima 3,9 m, peso in ordine di marcia di 830 kg, immagine dinamica e sportiveggiante, abitacolo con assoluta abitabilità longitudinale (deve essere all'incirca pari a quella di una Fiat 124), con spazio per cinque persone e, nel vano bagagli, per quattro valigie (delle quali Hruska fornisce perfino le misure: 72x45x23 cm ognuna). Tutto ciò, ovviamente, dovrà essere abbinato a una meccanica d'eccezione - per garantire stabilità di strada con guida brillante, buona riserva di potenza, sound coinvolgente - che, ›

considerate le richieste sovresposte, non potrà coincidere con quella tipica Alfa Romeo: Hruska infatti sostiene come unica soluzione la trazione anteriore, da abbinare a un motore a cilindri contrapposti boxer (tipologia che Hruska ha studiato approfonditamente in Volkswagen, teorizzando dei vantaggi che avrà modo di confermare di fronte al 1,5 litri della Lancia Flavia dell'ingegner Fessia), utile ad abbassare il baricentro dell'auto e migliorare la ripartizione dei pesi sull'avantreno, che non potrà che essere a ruote indipendenti McPherson; inoltre, l'ingombro limitato del propulsore permetterà uno spettro di cilindrate variabili da 1,2 a 1,5 litri e vari tipi di scatole cambio, eventualmente anche con trazione integrale.



Una foto del lancio di fine '71 sulla pista prova di Pomigliano d'Arco, fiore all'occhiello del nuovo stabilimento. Si riconoscono molti dei colori disponibili in gamma: bianco Capodimonte, giallo Pompei, grigio Soma, blu Posillipo, bruno Cilento, verde Matese.

GIUGIARO E CHIRICO

Tutto ciò avrà "un involucro" moderno e sportivo, sì, rispettoso dei canoni Alfa Romeo ma in grado di farla riconoscere subito al primo sguardo come una vettura nuova e inedita: per questo motivo Hruska, preferisce "bypassare" il Centro Stile del Portello per rivolgersi alla Sirp di Giorgetto Giugiaro e Aldo Mantovani, la futura Italdesign, alla quale, oltre alla linea, viene affidata anche la progettazione degli interni.

Hruska procederà diversamente anche per quanto riguarda lo sviluppo della meccanica: non se ne occuperanno impiegati del Portello, ai quali verrà chiesta una collaborazione esterna nei ritagli di tempo ma un gruppo di ingegneri e tecnici, molti neoassunti, alle dipendenze di Domenico Chirico, affiancato dal tecnico austriaco, già Porsche e Abarth, Fritz Hoffman e supervisionato a stretto giro da Hruska stesso, che darà massima disponibilità e sarà sempre presente alle riunioni esecutive. Giugiaro - che, lavorando a stretto contatto con l'ufficio tecnico (lo racconta nel libro-intervista "Il giovane Giorgetto", a cura di Giosuè Boetto Cohen, edito dalla Libreria ASI) può procedere come se la meccanica fosse già impostata - presenta il primo modello in plastilina a inizio '68, mentre il telaio marciante sarebbe stato pronto a novembre.

Nel frattempo, ad aprile del 1968, con il benestare entusiastico di Governo, sindacati e Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), il presidente del Consiglio Aldo Moro posa la prima pietra del nuovo stabilimento di Pomigliano che occuperà i 2,4 milioni di m² di proprietà di IRI dove nascerà la catena di montaggio dell'Alfasud, a fianco di quello



La linea compatta disegnata da Giugiaro, con il caratteristico profilo spiovente del tetto e la codina tranciata di netto, abbinata al passo lungo, permette, allo stesso tempo, compattezza, eleganza e spazio interno.



Sull'Alfasud berlina I serie troviamo interni essenziali ma robusti: pavimento rivestito in gomma, selleria in skai senza poggiatesta. Il volante è già regolabile in altezza.

La "ti", presentata nell'estate del 1973, riprende la carrozzeria a due porte scartata a inizio produzione e presenta una caratterizzazione sportiva data dai 4 proiettori tondi, dalla mascherina nera e dai rostri ai paraurti. Sotto, gli interni della "ti" sono più ricchi di quelli della berlina: volante a razze sdoppiate, contagiri, termometri di olio e acqua a centro plancia. L'esemplare del nostro servizio ha i rarissimi interni in skai e tessuto blu.





La coda si arricchisce invece del caratteristico spoiler in gomma che segue l'intera linea e la piega del cofano, la presa d'aria alla base del finestrino posteriore è nera e i cerchi sono di disegno dedicato, con canale da 5".

già presente, dove vengono realizzati motori. A Pomigliano si sarebbe costituito un vero e proprio nuovo gruppo, l'INCA (Industria Napoletana Costruzione Autoveicoli), partecipata da Alfa Romeo (88%), Finmeccanica (10%) e IRI (2%), mossa che permetterà l'ottenimento dei 300 miliardi di lire preventivati, a tasso agevolato, emessi dalla Cassa del Mezzogiorno, dagli Istituti di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità, Mobiliare Italiano e per lo Sviluppo Economico dell'Italia Meridionale, oltre che dal Banco di Napoli. Lo stabilimento, moderno e climatizzato, insieme a una pista di prova da 7 km e uno scalo ferroviario da 13, sarebbe stato pronto a inizio 1971 e, nel secondo semestre dello stesso anno, i primi macchinari provvisori avrebbero completato la pre-serie di 100 vetture mentre, nella primavera del '72, l'assetto definitivo avrebbe garantito l'inizio della produzione ordinaria.

LA PRIMA: 1.2 4 PORTE (1972-1975)

Al Salone di Torino del 1971, il presidente dell'Alfa, Luraghi, scopre il telo sulla nuova Alfasud. La linea di Giugiaro è una 2 volumi bassa (è alta solo 1,37 cm), dalle linee tese e armoniche, con frontale acquattato, a due fari quadrangolari arrotondati, ai lati della mascherina, che include l'immancabile scudetto Alfa, fiancate mosse da un diedro all'altezza dei passaruota, posteriore molto spiovente con codina raccolta e ampia vetratura, mentre le ruote da 10" teorizzate da Hruska hanno lasciato il posto a delle più convenzionali da 13" (con gomme 145 SR13 di serie ma con l'optional obbligato delle 165/70 SR13), con un elegante borchia cromata impreziosita di un cerchio nero con scritta "Alfa Romeo" che, negli stemmi, per ovvi motivi, perde la dicitura "Milano" che fino a quel momento l'ha accompagnata. Rispetto ai primi modelli di stile, che fanno registrare un Cx di 0,48, peggiore di quello della Giulia, la linea è ripulita di qualsiasi orpello e appendice, così da arrivare a un ben più positivo 0,41.

La meccanica è ancora più raffinata di quella pensata da Hruska. Nonostante si decida che il modello di lancio avrà il più piccolo 1186 cm^3 (alesaggio e corsa 80x59 mm) abbinato al carburatore monocorpo verticale invertito Solex C32 DISA/21, erogante 63 CV a 6000 giri/min (rapporto di compressione 8,8:1), per realizzare l'intera famiglia dei nuovi boxer raffreddati ad acqua concepiti per l'Alfasud, ›

si manterrà un unico basamento sul quale declinare le tre cilindrate partendo dal più grande 1490 cm³, così come si concepirà prima il cambio a 5 rapporti, nonostante la 1.2 venga abbinata al 4 marce (tutte sincronizzate con brevetto Porsche): questo per adattare il vano motore e la scatola trasmissione alla massima evoluzione. Inoltre ciò permetterà un vano ordinato e ben accessibile, grazie anche alla paratia trasversale inserita per rinforzare i fianchetti della scocca indeboliti dagli attacchi della sospensione McPherson che, di fatto, divide il motore dalla "vasca servizi" (dove trovano posto batteria, pompa freni/frizione, scatola fusibili, convogliatore dell'aria) e isola anche molto bene il rumore del motore. Il boxer infine, permette l'utilizzo di due corti semiassi che garantiscono una sterzatura perfetta.
Troviamo poi: alberi della distribuzione (uno per bancata, mossi da cinghie dentate) con due camme per ogni valvola e vite per la registrazione del gioco fra una coppia e l'altra, mentre le camere di scoppio sono parzialmente ricavate sul cielo dei pistoni; per evitare troppo gioco tra il cambio e l'attacco della cloche che va all'abitacolo, il gruppo trasmissione viene rinforzato da un prolungamento della lamiera "a naso", permettendo anche di scaricare sul pianale parte dell'energia cinetica in caso di urto frontale, eludendo così le critiche che sostengono essere il propulsore troppo a ridosso dell'abitacolo; frenata garantita da quattro freni a disco, gli anteriori "inboard" (montati all'uscita del differenziale), sui quali agisce anche il freno a mano, dotata di servofreno di serie dall'aprile 1973; piantone dello sterzo (regolabile in altezza e inclinazione, primizia assoluta, soprattutto per il segmento) in due tronconi, collegati con giunti cardanici, il più basso precurvato (brevetto Alfa) per collassare in caso di incidente; sospensioni anteriori del tipo McPherson con una modifica, brevettata dalla Bilstein, che evita la fine corsa degli steli degli ammortizzatori poiché i carichi di flessione sono tutti sopportati dal lungo cilindro e non dallo stelo (motivo per cui la molla elicoidale con l'ammortizzatore sono montati molto in alto); sospensione posteriore tipica delle berline Alfa Romeo, ossia assale rigido con 2 tiranti longitudinali per lato e barra Panhard; per far posto alle famose 4 valigie volute da Hruska, per il cofano Giugiaro studia delle cerniere esterne.
Gli interni semplici e molto essenziali (pavimento in gomma, selleria in skai, plancia e pannelli in preformati plastici, strumentazione priva di contagiri e orologio) sbalordiscono per l'enorme spazio a disposizione: merito della linea due volumi, del passo lungo e dell'assenza del tunnel di trasmissione al pavimento.
Per permettere ai tecnici ancora diverse prove - tra il Marocco e la Svezia, di aerodinamica e perfino crash test - la commercializzazione inizia solo nel giugno del 1972, esattamente 50 anni fa.
Pomigliano d'Arco sarà la vera croce della vicenda Alfasud, per diversi motivi. Moltissimi dei 16.000 dipendenti che sarebbero stati occupati a pieno regime, sono muratori e carpentieri che hanno realizzato lo stabilimento, oltre a tanti disoccupati della zona, dediti a mansioni saltuarie, quasi esclusivamente nel settore primario. Queste mae-

COMPETIZIONI: IL TROFEO ALFASUD "TI"

Come gran parte delle Alfa Romeo anche l'Alfasud ha avuto una brillante carriera agonistica, perlopiù concentrata nell'ambito dell'omonimo trofeo monomarca. Dal 1975 al 1981 sono state protagoniste di 164 gare, 142 delle quali valide per i trofei nazionali, 12 per la Coppa Europa e 10 per il Trofeo Europa. L'idea è partita in Austria nel 1975, quando l'ex pilota Johannes Ortner organizza un campionato monomarca riservato alle Alfasud "ti". L'iniziativa ha un grande successo e l'Alfa Romeo organizza per l'anno successivo la prima edizione del Trofeo Alfasud "ti", che si svolge con due campionati nazionali separati in Austria e Italia.
Il kit di elaborazione è realizzato dall'Autodelta che riesce a ottenere dal motore di 1286 cm³ una potenza di 126 CV. Prevede vistose appendici aerodinamiche, codolini che allargano la carreggiata ospitando pneumatici 235/45 13"; davanti un grande splitter con una grande presa d'aria al centro e dietro l'alettone è più prominente rispetto a quello di serie. Il peso di solo 800 kg permette prestazioni esaltanti, grazie anche alla proverbiale tenuta di strada accentuata dalle carreggiate allargate. La velocità massima è di circa 200 km/h.
La seconda stagione si articola su più campionati nazionali: Italia, Austria, Francia e Germania, ai quali si aggiunge una serie europea, denominata Coppa Alfasud Europa. Tra i partecipanti anche un giovanissimo Gerard Berger.
Altri piloti di Formula 1 l'hanno guidata in pista a Varano de' Melegari in occasione della giornata organizzata dal settimanale Autosprint, con la collaborazione di Gianpaolo Dallara, "Una corsa per il Friuli", per raccogliere i fondi necessari a costruire una scuola nel territorio martoriato dal terremoto. Il 2 giugno 1976 si sfidano Niki Lauda, Jody Scheckter, Ronnie Peterson, Clay Regazzoni, Jaques Laffite, Vittorio Brambilla, Alan Jones, Emerson Fittipaldi, Arturo Merzario, Bruno Giacomelli, Lella Lombardi, Renzo Zorzi, Maurizio Flammini, Sandro Munari, Bobo Cambiaghi, i motociclisti Giacomo Agostini e Jonny Ceccotto e il campione di motonautica Renato Molinari.



A Monza, nel 1977, per il secondo campionato Trofeo Alfasud "ti".



L'Alfasud "ti" di Gerard Berger a Vallelunga nel 1981.



Le code del modello base, in primo piano e della più curata "L": su quest'ultima appaiono i rostri, il profilo cromato attorno alla piega del cofano e alla base delle portiere, lo svaso per il terminale di scarico, i cerchi invece hanno ora i bulloni a vista. Le caratteristiche cerniere del baule esterne rimarranno fino alla III serie.
Nel riquadro, di nuovo la bella I serie di Luigi Cecconi fotografata a Roma all'EUR.

stranze, poi, oltre a essere addestrate in fretta e sommariamente, verranno fortemente sindacalizzate, con ricadute inevitabili quanto drammatiche sulla produzione. All'utilizzo di materie prime scadenti, scelte per alimentare l'indotto locale, agli scioperi a singhiozzo che vogliono dire forti ritardi nelle consegne, si aggiunge poi un problema gravissimo: praticamente tutta la produzione I serie, in diversi punti della carrozzeria sarà aggredita dalla ruggine, causata, oltre che dalla poca cura nella realizzazione, da microrganismi inquinanti formatisi nel bagno di cataforesi.
Come vedremo nel servizio successivo, questi problemi sarebbero stati brillantemente risolti ma, comunque, l'immagine dell'Alfasud (a partire dal nome stesso, che porterà a etichettarla come "Alfa di serie B"), ne uscirà irreparabilmente infangata, entrando nel novero dei peggiori flop automobilistici, nonostante la meccanica raffinata che abbiamo descritto.

LA TI 1.2 (1973-1977)

La sigla "ti", in Alfa, è sempre stata sinonimo di vetture veloci per una clientela volenterosa di qualcosa in più da un'auto del Biscione, praticamente vetture da famiglia "vitaminizzate" per correre la domenica e andare in ufficio il lunedì, parafrasando il famoso spot della 1900: "La Berlina che vince le corse". Anche l'Alfasud sarebbe stata insignita da questa sigla nel luglio del 1973.
Non si tratta solo di un allestimento ma di un modello totalmente nuovo (Tipo 901C): la scocca è quella del prototipo della normale Alfasud 2 porte che, al lancio, si preferirà non mettere in produzione, quindi dotata di un disegno generale simile alla 4 porte ma con le fiancate caratterizzate da un unico sportello più ampio. Ma non è tutto. Per la "ti" si studiano cerchi di nuovo disegno in acciaio stampato da 13" con canale da 5" montati su pneumatici 165/70, paraurti con rostri in gomma, spoiler anteriore inferiore, appendice posteriore in gomma nera (piazzata sulla piega del baule) e calandra nera con i tradizionali 4 fari Alfa. Questi accorgimenti permetteranno un abbassamento del Cx da 0,41 a 0,38. Rivisto l'interno: volante a razze sdoppiate, contagiri di serie, pannello ridisegnato con batteria di tre strumenti (uno a disposizione, temperatura di acqua e olio), selleria in panno e finta pelle. Il motore è sempre il 1186 cm^3 ma qui dotato, grazie all'adozione di un carburatore doppio corpo Weber 32 DIR41, di 68 CV a 6000 giri/min di un maggior rapporto di compressione e un diverso incrocio delle valvole. Optional obbligatorio è il cambio a 5 marce. Come la berlina (alla quale sopravviverà un altro anno) anche la "ti" avrà una carriera lunga e articolata.



Giorgetto Giugiaro e Luigi Cecconi, presidente del gruppo Alfasud Club Italia, "svelano" la I serie verde Ischia di Luigi, in occasione dell'evento "Rivoluzione Alfasud - 50 anni del Mito", organizzato a Torino Esposizioni il 10 ottobre 2021. Affianco a loro il 1° modello di ricerca per l'Alfasud del 1968.



Da destra verso sinistra: Alfasud L bianco Capodimonte di febbraio 1976, 1.2 4 marce "base" bruno Cilento del maggio 1979 e 1.3 SC 5 porte rosso Alfa del giugno 1983. Nel '76 una L costa 2,7 milioni di lire, 140 mila più di una N e 400 meno di una ti. Una "base" nel 1979 viene 4,5 milioni; nello stesso periodo una Fiat Ritmo 60 L costa 4,85 milioni, come una Ford Escort 1100 L, una Citroën GSpecial 5. Questo servizio è stato possibile grazie all'impegno di tre dei soci fondatori dell'Alfasud Club Italia (www.alfasudclub.com).

È difficile scrollarsi di dosso una cattiva nomea, soprattutto quando questa nasce su basi decisamente negative. Per l'Alfasud prima serie, il grande cruccio è stata la ruggine. Questa sarebbe stata risolta nel corso degli anni, grazie a un adeguamento e a un miglioramento dei sistemi di stampaggio delle lamiere, verniciatura e trattamento della carrozzeria ma la macchia "morale" sarebbe restata. Peccato, perché la carriera dell'Alfasud (che avrebbe comunque fatto registrare un discreto successo di vendite), sarebbe stata ancora lunga e costellata di novità interessanti, come l'esordio del cambio a 5 marce, dei motori 1.3, "1350" e 1.5 e delle versioni particolari come la Junior, la "by Valentino" e le Quadrifoglio Oro e Verde.

SI INIZIA CON LO SDOPPIAMENTO DELLA GAMMA: "N"/L (1973-1976)

Se l'unica modifica tecnica di rilievo del 1973 è l'introduzione del tanto richiesto servofreno, la risposta commerciale alle agitazioni sindacali all'interno dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, è quella di ampliare la gamma, così da offrire alla clientela un prodotto più adatto alle diverse esigenze. Nascono le versioni base "N" (mai ufficialmente definita così) e la più rifinita L (Tipo 901D), cioè "Lusso". Per entrambe il motore è sempre il 1.2 da 63 CV. Vengono effettuate solo poche modifiche di dettaglio, come quella al carburatore, per favorire il ricircolo di benzina. La "N" è identica alla versione '72. La L - che sarà disponibile solo dal gennaio 1975 - presenta calandra con fregio e due listelli cromati, rostri gommati ai paraurti, profilo lucido alla base della

IL LUSSO DELLA SOLIDITÀ

L'EVOLUZIONE DELL'ALFASUD VEDRÀ DAPPRIMA LA COMPARSA DELLA VERSIONE "L" PIÙ CURATA E RIFINITA RISPETTO AL MODELLO BASE E FINALMENTE ADATTA ALLA CLIENTELA ALFA ROMEO; POI L'ESORDIO DELLA SUPER E DEI MODELLI DA LEI DERIVATI FINO ALLA TERZA SERIE COL PORTELLONE. LA RUGGINE SPARISCE, LA CATTIVA REPUTAZIONE, NO...

di Luca Marconetti



fiancata. All'interno c'è la moquette, il volante ha la corona più spessa, la plancia ha una fascia centrale imbottita color bluette (in contrasto con la parte alta che rimane nera), il vano porta-guanti con serratura, il portacenere di serie (anche per i posti posteriori), il lavavetro elettrico, i comandi del riscaldamento di nuovo disegno e illuminati, si può avere il contagiri e, finalmente, si possono ottenere i sedili in panno con poggiatesta. I cerchi mantengono sempre il classico disegno a fori ma i bulloni sono a vista, con solo il coprimozzo centrale. Questi sono condivisi sia dalla "N" che dalla L. Nel giugno 1976 è disponibile il cambio a 5 marce: le vetture che ne sono dotate si riconoscono per il curioso fregio adesivo "5M" in cima al terzo montante, mentre per quelle che mantengono 4 rapporti, troviamo un semplice Biscione nero su fondo grigio. L'esemplare del nostro servizio, in livrea bianco Capodimonte, è una L del febbraio 1976, quindi ancora con cambio a 4 marce. L'abbinamento livrea bianca con interno in moquette e sedili in skai blu (con poggiatesta), è molto elegante. L'auto è di proprietà di Giuliano Fabbrini, uno dei soci fondatori dell'Alfasud Club Italia, che si prefigge di censire e riunire possessori dell'omonimo modello e che conta già una cinquantina di soci. Fra le iniziative organizzate dal Club, le celebrazioni del 50° della Presentazione del modello l'anno scorso, al Museo Alfa Romeo di Arese, dove erano presenti una quarantina di Alfasud provenienti anche dall'estero e a Torino, dove, alla conferenza, hanno partecipato Giorgetto Giugiaro e alcuni storici collaudatori della Casa del Biscione.

La prima serie, che precede la "seconda" si riconosce per le frecce bianche, per il doppio listello cromato, per l'assenza degli estrattori in plastica sulle prese d'aria e per il vetro incollato con guarnizione cromata.









L'Alfasud L, lanciata nel 1973, è caratterizzata dai rostri gommati ai paraurti, dai cerchi con dadi a vista senza borchia e dalla molura cromata alla base delle portiere. Al posteriore invece troviamo la cromatura attorno al bordo del profilo di coda e la scritta arricchita dalla "L". A destra, gli interni della L con plancia imbottita bicolore, moquette e sedili con poggiatesta. L'esemplare del nostro servizio ha un volante "ti": il suo originale è in restauro. Sulla L è disponibile il contagiri.



La “seconda serie” (denominazione mai utilizzata ufficialmente) base ha un allestimento che replica ancora alcune peculiarità della I serie come il paraurti sottile ma introduce novità condivise anche dalla coeva Super: estrattore in plastica nera e frecce arancio. Specifiche sono invece la mascherina senza fregi e il parabrezza applicato con guarnizione senza profilo inox. Al posteriore notiamo l’assenza del profilo cromato sul bordo della codina e la scomparsa della nicchia per il terminale di scarico. La presa d’aria alla base del terzo montante è nera, le ruote sono quelle delle “N” e L. Tra portiera e tetto si nota il fregio adesivo: qui c’è solo il Biscione, indica la presenza del cambio a 4 marce, sulle altre c’è la dicitura “5M”.



Gli interni hanno il pavimento in moquette e si possono avere i sedili in panno ma la plancia è ancora quella del 1972 (fatta eccezione per il fregio di fronte al passeggero, che non riporta più la scritta “Alfasud” ma “Alfa Romeo”).A destra, la firma del papà dello stile Alfasud Giorgetto Giugiaro e il momento dell’esecuzione, all’evento organizzato a Torino dall’Alfasud Club Italia. Dalle immagini non si nota, ma i lamierati della seconda serie sono sensibilmente più spessi di quelli del 1972.





SECONDA SERIE: ACCANTO ALLA NORMALE C’È ORA LA SUPER (1977-1980)

Nel dicembre del 1977 esordisce quella che, per tutti, è la II serie dell’Alfasud (anche se mai ufficialmente). Si è finalmente intervenuto per risolvere i cronici problemi di ruggine e di scarsa qualità produttiva, con un processo di verniciatura totalmente nuovo: vengono adottati particolari zincati in Zincrometal, longheroni, montanti e scatolati sono ricoperti in PVC, mentre parabrezza e lunotto sono applicati con guarnizioni in gomma e non più incollati.

La versione “base” replica ancora la prima serie: niente cromature, paraurti sottili senza rostri, calandra nera, plancia e volante simili a quelli del 1972 ma sedili nuovi in panno mentre il pavimento è rivestito di moquette. Che si tratti di una seconda serie lo si evince solo dagli indicatori di direzione anteriori arancio, dai nuovi estrattori alle prese d’aria in plastica nera, sul cofano motore e alla base del terzo montante, e dalla scomparsa della nicchia per il terminale di scarico, alla base destra dello specchio di coda.

La nuova versione di punta è invece la Super, nome ben noto in ambito Alfa Romeo: oltre alle modifiche già elencate per la “base” troviamo paraurti di grandi dimensioni ad assorbimento d’urto in polipropilene, guarnizioni dei vetri con inserti in inox (anche sui gocciolatoi e sul profilo del cofano, come sulla precedente L), interni unificati a quelli della “ti” con strumenti a fondo azzurro, volante a razze sdoppiate con mozzo liscio e fregio piccolo, pomello cambio in finto legno, mobiletto tra i sedili anteriori, tappezzeria Texalfa (a richiesta il panno bicolore con sedute e poggiatesta a motivi lavorati).

Per quanto riguarda i motori di 1,2 litri, non abbiamo nessuna modifica e sono sempre disponibili i due cambi a 4 (non per Super) e 5 marce mentre, la novità importante, è l’introduzione del nuovo 1286 cm³ (l’alesaggio è lo stesso del 1.2, la corsa è salita a 64 mm) da 68 CV a 6000 giri/min. Questa variante avrà però vita breve: già a luglio del 1978 salirà a 1351 cm³ (corsa di 67,2 mm), per una potenza di 71 CV a 5800 giri/min. Ma non basta: contemporaneamente esordisce anche la più potente delle Alfasud berlina, dotata del 1490 cm³ (la corsa è la stessa del 1351, così da condividere l’albero a gomiti, l’alesaggio è di 84 mm, il rapporto di compressione di 9:1) erogante, grazie al carburatore doppio corpo invertito verticale Weber 32 DIR 71/250, 84 CV a 5800 giri/min.



La SC è la più matura delle Alfasud: paraurti a fascione, fari più grandi, scudetto rivisto, cerchi della Nuova Giulietta, specchietto nuovo, barre laterali.
La "nostra" rosso Alfa è tra le ultime prodotte, immatricolata a giugno 1983. Sotto, al centro, gli interni - che sulla terza serie presentano pannelli e sedili ridisegnati (più grandi) - hanno una tappezzeria "extraserie" realizzata apposta per il proprietario: è un tessuto che sarebbe poi stato usato sulla successiva 33 QV.
A destra, il pratico portellone, richiesto a gran voce ma introdotto solo a fine serie. Il fregio tra portiera è tetto è ora in rilievo: è più prezioso.



Per la prima volta il maquillage è profondo anche dietro. L'SC delle immagini ha il pratico portellone ed è quindi una 5 porte. Il tergilunotto era un accessorio.





Sulla terza serie la plancia è totalmente ridisegnata.
Fra gli accessori l'orologio digitale Vegliaflash.



Disponibile solo Super, riscriverà i canoni delle 1.5 compatte dell'epoca, attestandosi come il modello più brillante e progressivo, una vera Alfa. Le 1.3 e 1.5 si riconoscono per la targhetta con la cilindrata in coda e hanno entrambe il solo cambio a 5 marce.

L'esemplare del nostro servizio, invece, è una rara "base" 4 marce, nella bellissima tinta Bruno Cilento, immatricolata a fine maggio 1979. È sempre stata nella famiglia dell'attuale proprietario Marco Bianco: "Mio zio la comprò al posto di una 850 ma, avendo paura di guidarla perché, a sua detta, il gap di potenza era troppo… chiese a me neopatentato di portarla a casa dal concessionario!". È totalmente originale, Marco le ha aggiunto solo il contagiri, comunque ottenibile già all'epoca come accessorio.

TERZA SERIE: È PIÙ MODERNA E HA IL PORTELLONE (1980-1983)

Nel 1980 arriva quella che è la più matura delle Alfasud, la "terza serie". In quegli anni l'aggiunta di appendici in plastica e la scomparsa delle cromature, si ritiene essere un impoverimento per molti modelli mentre, a nostro avviso, sull'Alfasud, non fanno altro che impreziosirne l'immagine e renderla più solida: non è un caso che, finalmente, in coda, appaia per esteso la scritta "Alfa Romeo".

Il nuovo modello ha fari più grandi davanti e dietro, mascherina nera, scudetto con cornice satinata, contorni spigolosi e niente stanghette cromate, cornici vetro in gomma nera o in tinta carrozzeria, il fregio che indica l'allestimento sul terzo montante finalmente in plastica a rilievo e non più adesivo, i paraurti a fascione in PVC (materiale del quale sono ricoperti anche i brancardi), le barre antintrusione sulle fiancate, lo specchietto più grande con guscio in plastica grezza, i cerchi con borchie nere della coeva Nuova Giulietta e, le cerniere del cofano posteriore, finalmente irrobustite e nascoste. Totalmente rivisti gli interni, con volante ridisegnato, sedili più grandi in vellutino o tessuto grisaglia e plan-

cia più razionale, dotata di orologio digitale (optional) e un pratico "sportello" nello schienale del divano posteriore per carichi lunghi. Quest'ultimo, non è l'unico accorgimento per lo stivaggio di bagagli presentato: a giugno 1981 sarà disponibile anche un comodo portellone posteriore che permette di aprire l'intero lunotto e darà origine alle versioni 3 (da non confondere con la "ti") e 5 porte.
Tutti disponibili i motori: al classico 1.2 carburatore monocorpo da 63 CV (col solo cambio a 4 rapporti e solo 4 porte), si aggiunge il 1.2 con carburatore doppio corpo da 68 CV (5 marce; 3, 4 e 5 porte). Il 1.3 (3, 4 e 5 porte) ha ora ben 79 CV e il 1.5 (solo 3 e 4 porte) sempre 84 (entrambi con cambio a 5 marce e carburatore doppio corpo).
La gamma '82 è invece quanto di più completo si possa chiedere all'Alfasud: gli allestimenti sono ora S (Super) e SC (Super Confort); sono disponibili 4 tipologie di rivestimenti: vellutino, tessuto spigato, garzato a coste o Texalfa; mentre le 1.2 e 1.3 hanno volante in finta pelle e pomello cambio neri, le 1.5 li hanno in finto legno, finitura presente anche su alcuni elementi interni delle SC. Fra gli accessori ora, il lavatergilunotto, gli alzacristalli elettrici anteriori e perfino i tergilavafari. Il 1.2 è sempre disponibile con carburatori mono e doppio corpo, mentre i 1.3 e 1.5 ora hanno l'accensione elettronica e possono montare il cambio a 5 marce con rapporti più lunghi per diminuire i consumi e la rumorosità agli alti regimi. Ulteriormente migliorato il trattamento delle scocche: verniciatura antiruggine con cataforesi, sigillatura manuale delle giunzioni con mastice, spruzzatura dei passaruota e dei brancardi con PVC, ceratura della carrozzeria, oliatura di vano motore e scatolati, bitume al sottoscocca.
L'esemplare del nostro servizio è una vettura molto particolare: è una 1.3 5 porte SC rosso Alfa di giugno 1983, quando la sostituta dell'Alfasud, la 33, è già sulle linee di montaggio. È stata la prima auto dell'attuale proprietario, Fabio Barriera, nostro "complice" per la riuscita di questo servizio e uno dei fautori dell'Alfasud Club Italia insieme a Giuliano e Marco. È il 1986: Fabio, palermitano doc (ma ora trapiantato in Toscana), decide che vuole un'Alfasud. Va allora con suo papà in un grosso concessionario Alfa. I due chiedono se ci sono ancora esemplari del modello ma sta uscendo la 33 e viene loro risposto che l'auto non si vende più. Fabio però, sfruttando un momento di distrazione del venditore, si intrufola in officina dove, tra le Alfa della Polizia, vede quella che sarà la sua Alfasud. Chiede delucidazioni e gli viene spiegata che è una delle ultimissime prodotte, intestata all'Alfa stessa e in uso a un dirigente di Pomigliano, che se la farà fare "su misura": non solo con i vetri elettrici della Quadrifoglio Oro e l'aggiunta degli strumenti del liquido di raffreddamento e della pressione olio della "ti" ma perfino con una tappezzeria rossa e nera inedita, che sarà poi usata sulla successiva 33 QV. Oggi Fabio - che non si è mai separato dalla sua 1.3 SC, anche quando è arrivata una 33 1.5 nuova fiammante e, anzi, l'ha restaurata totalmente 10 anni fa - ha ottenuto per lei il riconoscimento d'originalità RIAR e l'omologazione ASI con Targa Oro.

La grande differenza fra II (davanti) e III serie (dietro) è lo specchio di coda.
Il servizio è stato realizzato a Pisa, sui Lungarni. I proprietari della nostre Alfasud risiedono tutti in zona.

GIARDINETTA: OGGI È LA PIÙ RARA (1975-1980)

A metà maggio 1975, viene presentata la ricercata versione Giardinetta, disegnata sempre da Giugiaro: ha due porte, una coda tronca con ampio portellone e luce laterale unica che rende l'abitacolo molto luminoso. La scocca è modificata tra pianale e passaruota posteriori per aumentare la rigidità torsionale. L'allestimento è quello delle versioni "N" e L appena presentate, il piano di carico è rivestito in compensato marino e il divano posteriore è abbattibile. Sarà disponibile con i 1.2 a 4 e 5 marce, con il 1286 e poi col 1351 cm³ con allestimento simile a quello della Super. Sarà sostituita dalla 3p e oggi è rarissima: appena 3799 gli esemplari prodotti.



SUPER, RICCA E SOLIDA (1977-1980)

In occasione del nuovo trattamento della verniciatura, la gamma viene rinnovata con l'introduzione della versione Super, presentata a dicembre 1977: disponibile solo con 5 marce, può avere motori 1.2, 1286 e poi 1351 cm³ (da luglio 1978) con carburatore monocorpo, da 68 e 71 CV. Finalmente, nel 1978, arriva anche il 1490 cm³ con carburatore doppio corpo verticale invertito Weber 32 DIR 71/250 in grado di erogare 84 CV a 5800 giri/min. Esteticamente la Super, oltre alle novità introdotte sulla nuova "base", illustrate nel servizio precedente, ha paraurti maggiorati con fascia paracolpi in polipropilene e sono disponibili i cerchi in lega "Millerighe" come nelle Alfa più grandi. All'interno ha panno con fasce centrali tono su tono a quadretti, fianchetti maggiorati, plancia rivestita, pomello cambio in finto legno, volante con razze sdoppiate e mozzo rivisto.







TI II SERIE: ARRIVANO I MOTORI DELLA SPRINT (1977-1980)

Nel 1977 esordisce sulla "ti" il motore di 1286 cm³ in grado di erogare 76 CV: l'estetica ricalca quella della 1.2 "ti" ma i cerchi hanno canale da 5,5". Dura poco: a maggio 1978, due anni prima della berlina, è la volta del motore di 1351 cm³ derivato dalla coupé Alfasud Sprint che, con un carburatore doppio corpo verticale invertito Weber 32 DIR 81/250, eroga 79 CV a 6000 giri/min. Accanto al rinnovato 1.3 ecco anche il 1490 cm³: carburatore doppio corpo invertito Weber 32 DIR 71/250, 84 CV a 5800 giri/min. L'occasione è buona per presentare anche alcune novità estetiche, che daranno vita alla II serie della gamma "ti": spoiler posteriore sempre in gomma nera, inglobante il Biscione, "sollevato" e poggiante su tre supporti; parafanghi e brancardi arricchiti da una fascia satinata nera; paraurti maggiorati (tipo berlina Super); gocciolatoi neri; nuovo terminale di scarico; fascia adesiva recante la dicitura del modello sul terzo montante; interni con strumenti a fondo blu e plancia della 4 porte Super.



CON L'ULTIMA SERIE ARRIVA FINALMENTE IL PORTELLONE (1981-1983)

Il progetto originario non lo prevede (a inizio anni '70, effettivamente, sono poche le vetture a proporlo, poiché è ritenuto adatto solo a mezzi promiscui e commerciali) ma il portellone, sull'Alfasud, sarà accolto calorosamente dalla clientela: dal giugno 1981 in poi, molte Alfasud berlina lo avranno. È una soluzione semplice: la codina che prima funzionava da cofano viene chiusa per rinforzare la scocca, ora si apre solo la battuta sopra i proiettori, che prosegue sulla piega del terzo montante includendo il lunotto; il tergicristallo è ottenibile come accessorio. Il portellone esordisce inizialmente sulle versioni a 2 porte (ora denominate "3p") e "ti" e poi sulle 4 (5p), e sarà disponibile con i motori 1.2 5 marce, 1.3 e 1.5 (solo 3p).





BY VALENTINO, LA PRIMA HAUTE COUTURE (1980)

A fine anni '80 e per tutti gli anni '90 le collaborazioni delle case automobilistiche con stilisti e famosi marchi d'abbigliamento, sarebbero state tantissime. La prima, in Italia, è quella dell'Alfa Romeo con Valentino, che firma una bella Alfasud 1.2 5 marce nel 1980. Fortemente caratterizzata, presenta, sulla carrozzeria rame scuro metallizzato, stripes nere e oro, tetto nero, scritte e grafiche dedicate. I cerchi sono bronzati. All'interno volante in finto legno, moquette marrone e selleria in velluto rigato antracite. All'estero sarà venduta anche con i motori 1.3 e 1.5.

QUADRIFOGLIO ORO, LA PICCOLA AMMIRAGLIA (1982)

Ad Arese, la sigla Quadrifoglio Oro ha sempre significato allestimenti più lussuosi. La denominazione arriva anche a Pomigliano nel 1982 per identificare la più ricca delle Alfasud, sulla base della SC: motore 1.5 doppio carburatore da 95 CV della "ti", tinte metallizzate di serie (grigio Nisida, verde Acqua e il meraviglioso rame chiaro della presentazione), mascherina satinata, cerchi nero opaco, frecce bianche, lavatergifari di serie, inserti grigi ai paraurti, interni in panno garzato beige (tipo Alfetta), alzacristalli elettrici di serie e volante con rivestimento in finto legno.



TI III SERIE: IL PORTELLONE RACCOGLIE IL QUADRIFOGLIO (1980-1984)

Fine 1979. Viene presentata la "ti" III serie, che, ora, assomiglia molto alla berlina, anche perché è disponibile il portellone, che la trasforma nella versione 3 porte: paraurti, specchietto, cerchi e interni sono quelli delle 4-5 porte S e SC; calandra e scudetto sono riviste, tutte nere, spoiler anteriore e posteriore nuovo, più sottile ma pronunciato, su 4 supporti. La grande novità è l'alimentazione a due carburatori doppio corpo verticali invertiti Weber 32 DIR 61/100, sia per la 1.5, che sviluppa 95 CV a 5800 giri/min, sia per la 1.3 (86 CV a 5800 giri/min). Entrambe godranno dell'accensione elettronica dal giugno del 1981. Gran finale a ottobre 1982 con la presentazione della "ti" 1.5 Quadrifoglio Verde: nuovo albero a camme, condotti lucidati, diversa taratura dei carburatori (che ora possono essere anche i Dellorto DRLA 36D) e potenza di 105 CV a 6000 giri/min. Esteticamente abbiamo un'ampia fascia in plastica alla base della carrozzeria con filetto adesivo rosso, scudetto bordato di rosso, cerchi da 14" con gomme Pirelli P6 185/60 (a richiesta i bellissimi Speedline in abbinamento alle gomme speciali Michelin TRX 190/55 HR 340). Interni in moquette rossa, nuovo pomello cambio e sedili con fascia centrale in tessuto a scacchi rossi e neri. In Malesia e in Sudafrica viene offerta in versione 5 porte (Export GTA).



COLORI DISPONIBILI

I SERIE 4 PORTE 1972-1973: bianco Capodimonte, blu Posillipo, bruno Cilento, grigio Somma (solo Italia), giallo Pompei, giallo Pozzuoli (solo export), rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese.

I SERIE 4 PORTE 1973-1974: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida, beige Ponza, grigio Vesuvio, rosso Alfasud, verde Ischia, verde Sorrento, verde Faito (metallizzato), beige Cuma (met), grigio Nisida (met), blu Averno (met).

I SERIE TI 1973-1975: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida, grigio Somma, giallo Pompei, rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese, verde Faito (metallizzato), beige Cuma (met), grigio Nisida (met).

I SERIE 4 PORTE 1974-1975: *stessi colori del 1973-1974 più:* grigio antracite, grigio Somma, giallo taxi, giallo Pompei, corallo Torre del Greco, verde Matese.

I SERIE N-L-GIARDINETTA-TI 1975-1977: bianco Capodimonte, blu Posillipo, blu Procida (no Giardinetta), bruno Cilento (solo Giardinetta) grigio Somma (solo Italia), giallo Pompei, giallo Pozzuoli (no "ti"), rosso Alfa, corallo Torre del Greco, verde Matese, grigio Nisida met. (solo L e "ti"), verde Faito met. (solo L e "ti"), beige Cuma met. (solo L e ti).

II SERIE 4 PORTE "BASE"-SUPER-TI 1977-1980: *stessi colori del 1975-1977 più:* bruno Cilento, verde Pino, nero (solo Super e "t"), grigio indaco (solo "ti"), verde Faito met. (solo "ti" e solo export). *Tutti i colori metallizzati sono solo per Super e a richiesta. Gamma colori Giardinetta identica a "base".*

III SERIE 1980-1982 (TUTTE LE VERSIONI): bianco Capodimonte, avorio, blu Posillipo, marrone testa di moro. A richiesta: rosso Alfa, nero, grigio Nisida (met.), verde acqua (met.).

III SERIE "BASE"-S-SC-TI 1982-1983: *stessi colori del 1980-1982 tranne:* nero e rosso Alfa solo per SC. *Tra i metallizzati si aggiunge rame chiaro. Tutti i metallizzati sono a richiesta per la SC e di serie per QO.*

III SERIE TI QUADRIFOGLIO VERDE 1983-1984: rosso Alfa, nero, grigio Nisida (met.).

ESEMPLARI PRODOTTI

I SERIE 4 PORTE (1972-1975): 179.444 - **I SERIE 4 PORTE "N" E L** (1975-1976): 198.898 - **II SERIE SUPER** (1977-1980): 116.179 - **GIARDINETTA** (1975-1980): 5899 - **III SERIE 4 PORTE** (1980-1983): 158.088 - **III SERIE 3 PORTE** (1980-1983): 19.128 - **III SERIE 5 PORTE** (1980-1983): 43.450. **I SERIE TI 1.2** (1973-1977): 88.727 - **I SERIE TI 1.3** (1977-1978): 15.068 - **II SERIE TI** (1978-1980): 38.313 - **III SERIE TI** (1980-1984): 43.630.
Totale: 906.825



Nascere e crescere nella Detroit degli anni '20 e '30, a più di un ragazzo ha fatto venire voglia di diventare qualcuno nel mondo dell'auto, bastava essere dei prodigi. Fra questi c'è sicuramente una delle figure più controverse, discusse e per questo affascinanti della storia motoristica americana, soprattutto quella torbida, dalla quale far venire fuori una "spy story": John Zacary DeLorean. Il suo cognome vi avrà già fatto venire in mente un'auto sola, la DMC-12, costruita per appena due anni, tanto geniale quanto sfortunata e afflitta da colpe che non si sarebbe meritata, scampata all'oblio dei progetti da dimenticare solo perché il grande Robert Zemeckis, nel 1985, ne prenderà una, la riempirà di tubi, cavi e plutonio per alimentare il "flusso canalizzatore" e ci metterà dentro Michael J. Fox e Christopher Lloyd per andare a spasso tra le ere, protagonisti di quella che sarebbe diventata la trilogia cult "Ritorno al Futuro".

UN UOMO TORMENTATO

Raccontare la storia di questa vettura vuol necessariamente dire partire dalla vicenda del suo creatore. John DeLorean nasce nella città delle Big Three il giorno dell'Epifania del 1925. I genitori sono emigrati europei, suo padre romeno, operaio semplice alla Ford, sua madre austroungarica. Si appassiona fin da piccolo alla meccanica e alle auto e, volenteroso e determinato nonostante le botte del padre alcolizzato e i frequenti viaggi dalla zia a Los Angeles, per scappare dalle violenze, riesce negli studi: prima all'Istituto Tecnico Cass di Detroit, dove tiene anche una rubrica satirica sul giornalino della scuola, e poi al College, che non finirà mai a causa della guerra e infine si trasferirà direttamente al Chrysler Institute of Engineering, spronato dallo zio che vi lavora. Qui si fa

CON LO SGUARDO DRITTO E APERTO NEL FUTURO

JOHN DELOREAN LA PROGETTÒ E LA COSTRUÌ PER ESSERE LA MIGLIORE AUTO DI SEMPRE. IL SOGNO PERÒ, SI SAREBBE PRESTO RIVELATO UN INCUBO: DEBITI, RIVALITÀ, INVIDIE E UN CARATTERE IRRUENTE AVREBBERO MANDATO TUTTO IN FUMO. LA DMC-12 IN REALTÀ ERA VERAMENTE UN'AUTO INNOVATIVA E PROIETTATA NEL FUTURO... IL REGISTA ROBERT ZEMECKIS LO HA CAPITO PRIMA DI TUTTI È L'HA RESA UNA STELLA DI HOLLYWOOD.

di Luca Marconetti

La DMC-12 del nostro servizio appartiene a una giovane appassionata ticinese, Georgia Guggiari. È il suo regalo di laurea: appassionatissima della trilogia "Ritorno al Futuro", la DeLorean per lei è più di una passione, è una vera e propria fede. Ci gira l'Europa per eventi e manifestazioni e, ogni volta che arriva in una piazza o fra due ali di folla, tutti vanno in visibilio. A lei ha dedicato anche una pagina instagram: swiss_delorean.

valere per le sue capacità e qualche pezzo grosso lo porta con sé in Packard. Progetta l'innovativa trasmissione Ultramatic, la prima con scatola in alluminio; poi sente acque agitate e va in GM, per lavorare alla Pontiac. È qui che i giornali e gli esperti del settore si accorgono di lui: diventato Chief Designer si inventa una delle auto più iconiche della produzione americana, la GTO, l'auto che avrebbe inaugurato il fortunatissimo filone delle "Muscle Car". È amico del capo della Pontiac, Elliott "Pete" Estes, è giovane, bello e carismatico, lo vedono nei locali con Raquel Welch e Ursula Andress, veste Armani e ha la parlantina dei grandi oratori.

Ma succede qualcosa. Dopo essere diventato General Manager prima di Pontiac, poi di Chrysler che, sotto la sua guida, quadruplicherà i profitti, e capo della North American Cars & Trucks Division, se ne va. Perché? Al 14° piano della sede della GM, dove ci sono le stanze dei bottoni, lo temono per i suoi modi irascibili, le sparate contro i sottoposti trattati come degli inetti, per la sua superbia e la convinzione che solo lui sa quale sia il bene dell'azienda. Non sappiamo quanto ci sia di vero in tutto ciò, sicuramente DeLorean sarà presto decisamente inviso agli amministratori del colosso, che fanno di tutto per osteggiarlo; lui, che tutti avrebbero pensato essere il prossimo presidente GM, mangia la foglia e gira i tacchi. Al suo fianco ora c'è anche una donna che lo ama e lo supporta nelle sue scelte, la bellissima modella italoamericana Cristina Ferrare, che ha 25 anni meno di lui. È il 1975, DeLorean decide che quello è il momento per iniziare a gettare le basi della realizzazione del suo sogno, creare l'auto migliore al mondo.

›



1976: John DeLorean con la moglie Cristina Ferrare e il prototipo della sua vettura, disegnata da Giugiaro con la carrozzeria lasciata grezza, in pannelli di acciaio inox AISI 304 incollati su una struttura in vetroresina.

DeLorean con la vettura definitiva. Rispetto al prototipo ci sono alcuni elementi di modernità come i brancardi, la calandra anteriore e le feritoie prese d'aria sui montanti verniciati in nero. I cerchi sono Campagnolo.





Gli opulenti interni totalmente rivestiti in pelle potevano essere grigi o neri. L'esemplare fotografato è del 1982: si riconosce, fra le altre cose, per le fettucce di pelle utili, a chi è più basso di 183 cm, per chiudere la porta. Originariamente queste erano optional e si agganciavano alla maniglia ricavata nel pannello; dal novembre 1981 diventano fisse con apposita sede.

La strumentazione completa, inserita nel profondo cruscotto "a cassettone". Anche negli interni si nota l'influenza di Colin Chapman.





LA DELOREAN MOTOR COMPANY

Per farlo fonda la DMC, DeLorean Motor Company, che parte subito in quarta: realizza un primo stabilimento a Irvine, in California, trova 60 finanziatori (tra gli altri, lo showman Sammy Davis Jr, il magnate delle corse Roger Penske, il conduttore del popolare programma della NBC The Tonight Show, Johnny Carson) disposti ad assecondare il suo progetto, porta con sé dalla Pontiac progettisti del calibro di William T. Collins, uno dei padri della GTO, e per disegnare la linea vola a Torino, per ingaggiare Giorgetto Giugiaro.

L'obiettivo è quello di proporre una vettura dalle dimensioni ridotte ma dall'ottima tenuta di strada, dotata di un motore di cilindrata contenuta per consumare meno ma, grazie alla leggerezza della scocca, in grado di rendere l'auto una sportiva potente e veloce, di avere una linea rastremata e futurista ma con un abitacolo da ammiraglia, dotato di tutti i confort. Il tutto a un prezzo abbordabile.

Collins opta per un motore rotativo Wankel da installare in posizione posteriore centrale su uno chassis realizzato seguendo il brevetto ERM (Elastic Reservoir Moulding), tecnologia innovativa ma mai collaudata prima, della quale DeLorean, con un esborso di denaro mai realmente stabilito con certezza, compra i diritti. Sopra l'autotelaio, la carrozzeria dello stilista piemontese risulta compatta e modernissima: riprendendo gli stilemi abbozzati sui prototipi Alfa Romeo Iguana e Italdesign Tapiro, oltre che sulla Lotus Esprit, è fortemente sviluppata in orizzontale, con volumi trapezoidali e rettangolari che si rincorrono in tutta la vettura intersecandosi con tagli netti e scanalature profonde, il tutto abbinato a delle scenografiche portiere ad ali di gabbiano e alla carrozzeria "grezza", ossia caratterizzata da un finitura in acciaio inox AISI 304 (simile a quello delle odierne cucine) non verniciato. È questa la sostanza del prototipo che Collins completa nell'ottobre del 1976. L'auto si chiama DMC-12, l'acronimo della società più il prezzo di vendita del modello, perché non si è mai sentita una sportiva di razza ad appena 12.000 $. L'auto è presentata in tutto il mondo da un raggiante DeLorean come la più rivoluzionaria di sempre e a tutti viene promesso che la vedranno su strada entro il 1979.

I problemi arriveranno invece subito. Il primo interessa il metodo costruttivo ERM, impraticabile per la sua inaffidabilità e l'impossibilità di una costruzione in serie. E qui abbiamo già la prima importante emorragia di denaro e i ritardi nella produzione. A questo, ci si mette la crisi petrolifera del 1978, che porta a scartare l'idea del Wankel e quindi alla ricerca di un propulsore tradizionale (di farlo in casa non se ne parla nemmeno) adeguato all'auto: prima si paventa la possibilità del 4 cilindri 2 litri della Citroën CX, poi del V6 Ford Cologne.

Di fronte a questi importanti tentennamenti, gli investitori iniziano a sfilarsi e i fornitori a non evadere gli ordini per paura che non vengano pagati. C'è quindi bisogno di nuovo capitale. DeLorean lo trova nel governo inglese, che stanzia 100 milioni di sterline se l'azienda verrà installata a Dunmurry, un sobborgo operaio di Belfast, in Irlanda del Nord, una delle zone più depresse d'Europa, dove di posti di lavoro ce n'è bisogno come il pane.



Su strada la DeLorean assume l'assetto "a muso alto" tipico di vetture con la maggior parte del peso al retrotreno.
Per l'epoca, la linea fu giudicata molto moderna e innovativa, quasi futurista.
La DeLorean ha il climatizzatore (nella pagina a fianco) e l'impianto stereo di serie. Nell'esemplare del nostro servizio, che è del 1982, troviamo il secondo tipo di autoradio montato, una ASI, che sostituisce la precedente Graig.
Come si nota dall'immagine, il cambio è manuale ma era disponibile anche un automatico a 3 marce.





Stesso "layout" si replica nello specchio di coda, dove la grinta è assicurata dalla presa d'aria a persiana e dalla scritta in bassorilievo sul paraurti.



Il motore V6 di 90° PRV di 2,85 litri è montato a sbalzo, dietro l'asse, mentre il cambio è verso l'abitacolo. È interamente in lega leggera, ogni testata ha un solo albero a camme.



Le portiere ad ali di gabbiano interessano anche parte del tetto, per permettere un accesso più comodo. John DeLorean era alto 186 e quindi volle che l'interno del pannello superiore dello sportello, fosse sagomato per non far urtare la testa.

Intanto i problemi di costruzione diventano endemici ed è necessario ripartire dal foglio bianco. Per farlo DeLorean chiama in suo soccorso Colin Chapman, "Mr. Lotus" (si saprà dopo, dietro un pagamento sottotraccia di almeno 10 milioni di dollari), che ha già ingegnerizzato un'auto simile, concettualmente, alla DMC-12, la Esprit. La carrozzeria rivista e corretta rimane simile a quella impostata da Giugiaro, ma ora abbiamo un leggero ed essenziale telaio "a Y" con scocca in vetroresina alla quale sono incollati i pannelli in inox, con sospensioni anteriori a quadrilatero e posteriori multilink.

L'azienda di Belfast viene ultimata in appena 18 mesi e il 1 dicembre 1980, con 2500 addetti, è pronta per cominciare la produzione. La prima DMC-12 di serie esce 3 giorni dopo. Ma è di nuovo solo un miraggio: i fornitori non consegnano.

UN'AUTO NATA MALE

Alla fine, la DeLorean inizia a essere distribuita ai concessionari a metà gennaio 1981. L'auto definitiva è raffinata nella ciclistica (il reparto sospensivo è quello suggerito da Chapman, i freni sono servoassistiti con 4 dischi, da 254 mm all'anteriore e 267 mm al posteriore, la potenza è scaricata a terra da pneumatici radiali Goodyear NCT su cerchi da 14" davanti e da 15" dietro, prodotti dalla Campagnolo con il bellissimo disegno "millerighe") la carrozzeria grezza è piacevole e "spaziale", molto confortevole l'interno, dove tutto è rivestito da pelle grigia o nera, di serie ci sono aria condizionata, autoradio, volante regolabile in altezza e profondità, vetri azzurrati e le portiere ad ali di gabbiano con barre antintrusione trattate criogenicamente dalla Grumman Aerospace.

Il grosso problema invece, sono le prestazioni deludenti: il motore alla fine scelto per muoverla è un 2849 cm^3 V6 a iniezione elettronica Bosch K-Jetronic prodotto dalla joint venture PRV (Peugeot Renault Volvo) per muovere sornione berline (in Italia lo monterà anche la Lancia Thema), non certo per sportive veloci. In più, a causa delle norme antinquinamento USA, non sviluppa nemmeno i già asfittici 155 CV d'origine ma appena 132 che, abbinati a un rapporto di compressione ridotto da 9,5 a 8,8:1, strozzati dal catalizzatore, permettono alla bella DMC-12 uno spunto da 0-100 km/h in 9,5 secondi e una velocità di punta di 175 km/h, il tutto non di certo aiutato da un cambio manuale a 5 rapporti di derivazione Renault 30… roba da utilitaria europea "pompata".

Il PRV inoltre, per essere montato rovesciato dietro ai sedili, deve essere collocato a sbalzo oltre l'asse (come sulle Porsche 911 per intenderci), posizione che stravolge la ripartizione dei pesi, di 35% all'anteriore e 65% al posteriore, dato che, in marcia, genera un sottosterzo pressoché continuo (che, come sappiamo, nelle curve veloci rischia di trasformarsi all'improvviso in violenti sovrasterzi), un rollio costante e un beccheggio piuttosto accentuato in curva. Certo, così è un'auto adatta alle highway americane ma in Europa non la vuole nessuno.

E poi c'è il prezzo: i 12.000 $ iniziali sono più che raddoppiati: ora l'auto costa 25.000 $.

Per cercare di far decollare le vendite, i modelli vengono leggermente modificati durante la produzione: nel 1981 lo sportellino carburante sul cofano anteriore viene rimosso per finirvi all'interno; nel 1982, dal cofano spariscono anche le nervature (delicate da realizzare in fase di stampaggio dell'inox); all'interno, nel 1982 viene introdotto un pedale fisso per far riposare il piede sinistro del guidatore durante la guida.

Saranno appena 8583 (secondo l'Associazione Proprietari di DeLorean DMC-12) le vetture completate dal gennaio 1981 al dicembre 1982, quando l'azienda ha previsto tra i 10 e i 12.000 esemplari l'anno. ›



Che la DMC-12 del nostro servizio faccia parte dell'ultimo lotto di costruzione (da metà '82), lo si evince dal cofano liscio, che a inizio produzione aveva due nervature ai lati e dal tappo carburante all'interno del bagagliaio e non sul cofano. Queste modifiche vennero introdotte perché, "nervare" e realizzare il foro per il tappo carburante su pannelli in inox, provocherebbe crepe e rotture.

LA FINE

Nel frattempo DeLorean ha sempre più bisogno di liquidità e anche il governo inglese è stanco di promesse non mantenute. Tra la fine del 1981 e l'82 si pensa a un piano di ristrutturazione che prevede lo scorporo dell'azienda in 3 piccoli gruppi (DMC Limited in qualità di produttore, DMC of America per la distribuzione negli USA e DMC Research per lo sviluppo) tutti controllati dalla DeLorean Motor Company Holding. Così facendo, si sarebbero ottenuti 27 milioni di $ per portare avanti la produzione ma, la Securities and Exchange Commission degli USA, che indaga su DeLorean da un po', blocca tutto. A questo punto succede l'irreparabile: come si vede in una videocassetta, alcuni agenti dell'FBI sotto copertura, si fingono prima finanziatori illegittimi poi trafficanti di droga e, durante un incontro in un albergo, propongono a DeLorean una partita da 100 kg di cocaina che gli frutterebbe 24 milioni di $. Il 19 ottobre 1982 DeLorean viene arrestato per cospirazione e contrabbando di sostanze stupefacenti. Il 26 ottobre viene dichiarata bancarotta e la fabbrica occupata dal fornitore francese Montupet.

Infrantosi il sogno, DeLorean ha ora da affrontare un processo con nove capi d'accusa, per i quali il giudice richiederà un totale di 72 anni di carcere. A poco varrà l'assoluzione dall'accusa più grave, il traffico di droga, smontata dall'avvocato Howard Weitzman: la scoperta di conti segreti a Panama e fondi neri dove sono finiti molti dei finanziamenti, infangheranno totalmente la reputazione e la credibilità di DeLorean. Come se non bastasse poi, il 16 dicembre 1982 muore Colin Chapman, in circostanze dubbie, e il corpo viene tumulato in tutta fretta senza che nessun amico e collaboratore possa più vederlo. Il processo sul crack DeLorean rivelerà che Chapman avrebbe rischiato 10 anni di galera, se si fosse appurato che i 10 milioni di $ presi per la consulenza sulla DMC, arrivavano da fondi illeciti. Non sarà che il geniale progettista inglese sia stato costretto a scappare e nascondersi dietro una nuova identità?

DeLorean sognerà sempre di tornare a produrre la sua auto dei sogni, fino alla fine, sopraggiunta il 19 marzo 2005 sotto forma di un ictus fulminante. Da tempo si era ritirato a una frugale vita privata nella sua casa del New Jersey. ■

STELLA DI HOLLYWOOD

Mentre tutto ciò si compie, come arriva Zemeckis alla scelta della DeLorean per trasformarla in macchina del tempo? Inizialmente i produttori pensano a un pick-up con un vecchio frigo installato dietro, al cui interno Doc e Marty si calerebbero per raggiungere altre ere. Poi a Zemeckis viene in mente: "Perché una macchina del tempo deve essere brutta? Tanto vale che





sia una supercar!". E l'unica "supercar" all'epoca disponibile a costo zero - la casa all'epoca era liquidata e DeLorean sotto processo, quindi non va pagata alcuna royalties - è la DMC-12 che, tra l'altro, con la sua carrozzeria in inox, ha pure un aspetto spaziale. Alla fine Zemeckis si affezionerà talmente al progetto DeLorean che rifiuterà anche 75.000 $ offerti dalla Ford per usare una Mustang! Con "Ritorno al Futuro", John DeLorean e la DMC-12 hanno riscattato, almeno culturalmente, un'immagine altrimenti ingiustamente compromessa.

www.bergamohistoricgranprix.com



Bergamo Historic Gran Prix

CIRCUITO DELLE MURA

DOMENICA 29 MAGGIO 2022

"Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo"
Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1935

Regione Lombardia Sport
Provincia di Bergamo
Città dei Mille Comune di Bergamo
ASI Ente aderente Automotoclub Storico Italiano
Associazione Spazio Autismo
L'Eco di Bergamo Cuore Bergamasco
MotorStyle TV
Oriocenter
Alberto Chiesa Impianti
www.gbeonline.com GBE Get the Best of Energy
helvetia La tua Assicurazione svizzera Agenzia di Bergamo Manuel Selvaggio
Pirelli Frigeni Gomme Driver Pneumatici e Assistenza
57 Reshotel Orio
Calber Motul
Stella Alpina Acqua Minerale e Naturale
Comoli Ferrari dal 1929 forniture e soluzioni per impianti
Ecoretras
Lena Anticorrosive Protection
Vitali your construction partner
BPER: Banca
Lozza Automotive
CarAssistance Assistenza rapida, prezzo onesto
Carobbio Officine Tecnologia Lamiere Bergamo Tel. 035-237722 www.carobbio.it
Emmegi contachilometri
MPM Servizi ambientali per la sicurezza stradale
kefri stampe antiche www.kefri.com
OldCar 24 www.oldcar24.com
Bernalbo Ristorante
Evoluzione Stampa www.evoluzione-stampa.com
Planet W web agency
Giallo Corsa
Zanetti
Luzzago

LA PRIMA "TUTTA PEUGEOT"

NEL 1904 LA CASA FRANCESE SOSPENDE L'IMPIEGO DEI MOTORI DEL COMMERCIO E EQUIPAGGIA LE SUE MOTO SOLO CON I MOTORI COSTRUITI IN PROPRIO: TRE MONOCILIDRICI CON CUBATURE DIVERSE. LO SPLENDIDO ESEMPLARE CHE VEDETE IN QUESTE PAGINE È UNA TYPE D: DENOMINATA ANCHE 2 ½ HP, É 300 DI CILINDRATA.

di Paolo Conti



La Peugeot 2 ½ HP tipo D del 1904 della collezione Valdo Valli è un esemplare "conservata" (in passato ha avuto solo piccoli interventi di natura funzionale). La sua produzione è stata molto limitata, tanto che già alcuni mesi dopo la presentazione ufficiale al Salone di Parigi deve lasciare spazio ad una nuova "Type D", la 2 ¾ HP. Tra le due versioni la principale differenza riguarda la cilindrata, che passa da 300,2 cm^3 a 323,2 cm^3 (corsa di 84 mm invece che 78).
Nella pagina di destra, il motore monocilindrico marcato PF, "Peugeot Frères", visto dal lato accensione. L'alettatura del gruppo testa-cilindro, in blocco, è concentrata nella parte alta e nella zona della valvola di scarico. Nella colonna al centro in alto la piastra di copertura del ruttore d'accensione, il carburatore Frera montato in sostituzione del coevo Longuemare impiegato in origine, la marmitta con chiusino e la puleggia di trasmissione. La lubrificazione (a destra) è a perdita con pompa manuale di mandata alloggiata all'altezza del serbatoio dell'olio. A partire dal 1904, su tutte le Peugeot, sarà nella parte anteriore del corpo che racchiude anche il serbatoio carburante e il vano per batteria e bobina.

Al Salone di Parigi nell'inverno del 1904 si registra quella che potremmo definire una svolta epocale per la Peugeot: i tre modelli presentati, il tipo "D" identificato anche con la sigla 2 ½ HP, il tipo "E" proposto in catalogo come 2 ¾ HP e il tipo H, che sul catalogo è indicato come 3 ½ HP, hanno tutti il motore costruito dalla Casa francese, che mette così fine all'utilizzo dei motori del commercio, com'era avvenuto fin dalle origini.
Per meglio comprendere il significato di questa affermazione, anche nell'ambito della storia della stessa Peugeot, è però indispensabile un salto indietro nella storia dell'Azienda transalpina. È vero che siamo solo nel 1904, quindi ancora agli albori della motorizzazione, e tanto il termine motocicletta per identificare un veicolo motorizzato a due ruote, quanto la stessa posizione del motore nel telaio, sono state definite soltanto da un paio d'anni, ma uno sguardo a quanto è avvenuto in Casa Peugeot prima del 1904 è indispensabile, anche per fare chiarezza sulla produzione motociclistica e su quella automobilistica con lo stesso nome e marchio.

LE ORIGINI

Tutto inizia a Vandoncourt in Borgogna, terra d'origine della famiglia Peugeot, che nel XV secolo inizia a manifestare interesse per altri settori che non fossero quelli legati all'agricoltura con la realizzazione di diversi mulini. Ma è dalla seconda metà del Settecento che Jean Pierre Peugeot fonda quella che possiamo chiamare la branca industriale della famiglia. Un processo che nel 1810 viene ulteriormente ampliato dai suoi due figli maggiori, Jean Pierre II e Jean Frédéric. Sono loro che fondano la Peugeot-Frères, che in società con Jacques Maillard-Salins riconverte il mulino in funzione a Hérimoncourt in una fonderia d'acciaio. È da questo momento che la lavorazione dell'acciaio diventa il ramo prevalente dell'attività Peugeot. Tra alti e bassi, fine dell'era napoleonica e relativa fornitura militare e successiva diversificazione della produzione industriale, la Peugeot Frères si espande con nuovi stabilimenti e una sempre maggior indipendenza economica verso i soci che progressivamente si susseguono.
Con il passare degli anni a prendere in mano le redini dell'Azienda sono Jules ed Emile, i due figli di Jean Pierre II. I due fratelli continuano il processo di consolidamento industriale, ma a partire dal 1865 lasciano progressivamente il loro ruolo nei vertici aziendali ai rispettivi figli, Eugène e Armand. Eugène, classe 1844, si può dire che sia nato e cresciuto in fabbrica, mentre Armand, nato nel 1849, è ingegnere. Con la direzione dei due cugini l'Azienda continua ad espandersi, anche grazie alla costante diversificazione produttiva, che consente alla Peugeot Frères di assecondare le più disparate richieste di utensili o manufatti metallici, spaziando dalle lame per le seghe circolari ai macinini da caffè, dagli utensili manuali alle stecche per i corsetti o gli ingranaggi per l'orologeria.
Nel 1882 inizia la produzione di biciclette con la "Grand Bi", un biciclo con la grande ruota anteriore, affiancata da alcuni tricicli. Poi, tra il 1885 e 1886, la rapida evoluzione delle biciclette si concretizza con la costruzione dei modelli con le due ruote dello stesso diametro e la trasmissione a catena. Le biciclette vengono costruite nello stabilimento di Beaulieu e incontrano il favore del mercato: nel 1897 ne vengono prodotte 16.000, cifra che sale a 20.000 nel 1900.

SEPARATI IN CASA

La Peugeot Frères, che dispone di tre stabilimenti, uno a Valentigney, dove lavorano 700 maestranze, uno a Beaulieu, con 300 dipendenti e uno a Terre Blanche con 900 occupati, è già una grande realtà industriale, ma il successo imprenditoriale dei due cugini non basta per attenuare i dissapori che si manifestano in occasione dell'Esposizione Universale di Parigi del 1889.
Armand, da valido ingegnere, resta affascinato dall'automobile, o meglio ancora dalle opportunità all'evoluzione della locomozione che si aprono grazie ai motori. ›









La "Type D" 2 ½ HP nel 1904 è il modello di minor cilindrata della gamma Peugeot.

All'Esposizione Universale, nello stand alla "Galerie des Machines" dedicata al progresso tecnologico, espone 4 tricicli equipaggiati con il motore a vapore realizzato da Leon Serpollet.
Il veicolo con motore Serpollet diventa la Peugeot Type 1 e rappresenta anche il primo tentativo di Armand Peugeot di avventurarsi nel settore automobilistico, con grande disappunto del cugino Eugène, che, per il momento, giudica il motore alla stregua di un oggetto destinato a ingannare la clientela a causa della sua complessità e fragilità. I dissidi "familiari", però, non portano Armand a desistere dai suoi propositi di dedicarsi completamente al settore automobilistico. Il rapporto con Serpollet, e con il motore a vapore, è di breve durata e si esaurisce con la vendita dei quattro esemplari esposti all'Esposizione Universale. Anche perché già dall'anno precedente a Valentigney aveva conosciuto Daimler e Levassor, con quest'ultimo che assieme a Panhard, diventa il costruttore su licenza dei motori a scoppio realizzati dal tecnico tedesco. Quando Armand Peugeot vede il bicilindrico a V progettato da Daimler capisce che il futuro è rappresentato dal motore a scoppio e abbandona quello a vapore, nonostante Serpollet abbia impresso al suo motore notevoli miglioramenti. Così, quando Daimler invia a Panhard e Levassor il prototipo della sua vettura "Strahlradwagen", e loro siglano l'accordo per la costruzione su licenza del motore, Peugeot diventa il partner ideale per montarli sui telai dei suoi quadricicli. Da questo rapporto nel maggio del 1890 scaturisce il primo esemplare della Peugeot Type 2, che dovrebbe essere stata costruita in 5 esemplari, di cui 4 commercializzati. È poi la volta della Type 3, il quadriciclo che convince Armand Peugeot d'aver fatto la scelta tecnica giusta.

OGNUNO PER SÉ

La conferma viene dalla Type 3, che segue la grande corsa ciclistica Parigi-Brest-Parigi, senza accusare alcun problema e rientra a Valentigney con all'attivo 2100 km percorsi in 139 ore senza inconvenienti. È comunque curioso sottolineare che il vincitore della corsa ciclistica Charles Terront, in sella ad una bicicletta inglese Humber, si aggiudica il successo alla media di 16,8 km/h, mentre il quadriciclo Peugeot copre lo stesso percorso alla media di 14,7 km/h. Davanti a questi rilevamenti, che al momento, e con un campione sulla bicicletta, ancora legittimano la superiorità di quest'ultima rispetto al motore a scoppio applicato ad un quadriciclo, per Armand è comunque un grande successo, che non basta per incrinare il rapporto con il cugino Eugène. Così tra la fine del 1891 e l'inizio del 1892 la società cambia nome da Peugeot Frères a Les Fils de Peugeot Frères, dove Eugène è il maggior azionista.
Nel 1892 la produzione automobilistica resta esigua, con la vendita di sole 18 vetture. Ma la progressione è rapida. Diventano 35 l'anno successivo e 40 nel 1894. Armand vorrebbe ampliare la produzione automobilistica e per farlo gli serve un'officina nuova, più spaziosa e con macchine utensili adeguate allo scopo, ma Eugène è contrario e alla fine del 1895 i due cugini arrivano alla separazione. Armand il 2 aprile 1896 costituisce la Société des Automobiles Peugeot, mentre il cugino mantiene la denominazione di Les Fils de Peugeot-Frères. Tra le due aziende viene siglato un patto di non ingerenza nei reciproci settori. L'accordo vieta all'Azienda di Eugène Peugeot di costruire le automobili, ma non di applicare un motore alle biciclette, ai tricicli e ai quadricicli. Così nel 1898, nello spazio che si è liberato nell'officina di Beaulieu, dove prima venivano costruite le automobili, con Armand che ha aperto un nuovo stabilimento a Audincourt, la Les Fils de Peugeot-Frères, che in seguito, occupandoci della sua produzione, per semplicità chiameremo soltanto Peugeot, realizza la sua prima motocicletta.

L'INGRESSO SUL MERCATO

Lasciamo le vicende societarie, ricordando solo che ci saranno una riunificazione e una successiva divisione, per dedicarci all'ingresso sul mercato motociclistico. Nel mese di dicembre del 1898 al salone del "Ciclo e dell'Automobile" di Parigi, accanto ai vari tipi di biciclette la Peugeot ne presenta una su cui è installato un motore de Dion-Bouton. È montato sul mozzo posteriore, sul lato sinistro della ruota, a cui dovrebbe trasmettere il moto attraverso una coppia conica. Il



A sinistra, la forcella rigida di tipo ciclistico con tubo anteriore di rinforzo su ciascun gambo, soluzione sino all'anno precedente è riservata alle moto da competizione. A richiesta, con un sovrapprezzo di 70 Franchi, può essere equipaggiata della forcella elastica di tipo Truffault prodotta dalla stessa Peugeot. Niente freno davanti
A destra, anche il retrotreno è rigido. Il portapacchi è "sdoppiato" con una parte fissa sul telaio e un'altra che, sganciata, diventa un cavalletto. La catena, ancora del tipo a passo intervallato, è quella azionata dalla pedaliera, ma, come si evince dal catalogo Peugeot, per 100 Franchi era disponibile anche per la trasmissione tra motore e ruota. Le ruote sono 26x2 ½.



condizionale è d'obbligo, visto che questa resta allo stadio di prototipo, senza alcun seguito produttivo.
Che anche Eugène Peugeot sia attratto dagli sbocchi che può offrire il motore, diventa evidente sfogliando il catalogo della produzione 1898, pubblicato prima del salone, dove figura anche un triciclo, anche questo equipaggiato con il motore de Dion-Bouton. Per un paio d'anni la gamma motorizzata Peugeot si limita ai tricicli e ai quadricicli, inizialmente solo con il motore de Dion-Bouton e poi anche con quello costruito in casa, entrambi a trasmissione diretta o con due rapporti di velocità e con vari livelli di potenza in funzione della cilindrata.

FRANCO-SVIZZERO

Al salone di Parigi del dicembre 1901 la Peugeot ritorna alle moto, questa volta in maniera definitiva, con la Motobicyclette 1 ½ HP. Il motore è lo svizzero ZL, iniziali dei cognomi di Ernest Zürcher e Hermann Lüthi, che nel 1901 hanno fondato la loro azienda a Saint-Aubin nei pressi di Neuchatel in Svizzera. È un quattro tempi di 198 cm^3 di cilindrata e la distribuzione è automatica. È fissato sul tubo anteriore del telaio, davanti alla pedaliera. L'accensione è a batteria, alloggiata in un vano del serbatoio, e la bobina sul tubo sotto la sella. I comandi sono tutti sul serbatoio. La lubrificazione è a perdita. Non c'è alcuna pompa, con l'olio che dal serbatoio arriva al motore per gravità. La sola possibilità di regolazione del flusso avviene attraverso un rubinetto. La trasmissione è diretta a cinghia. C'è un solo freno a pattino sulla ruota anteriore comandato mediante leva sul manubrio. La Motobicyclette pesa 35 chili e la velocità oscilla dai 25 ai 40 km/h. Il prezzo è di 775 franchi francesi, ovvero la metà di quanto costa un triciclo contemporaneo.
Le caratteristiche e il prezzo lascerebbero ipotizzare un grande successo, se il mercato non fosse monopolizzato dalla "Motocyclette" dei fratelli Werner, la prima a chiamarsi motocicletta e, soprattutto la prima con il motore posizionato all'interno del telaio all'altezza della pedaliera, dopo l'esperienza precedente in cui il motore è alloggiato sopra la ruota anteriore davanti al cannotto. A dirlo oggi, questa sembra l'affermazione più ovvia e naturale, ma alla fine del 1901 è l'"uovo di Colombo" che determina il successo della moto dei due fratelli d'origine russa e, soprattutto mette tutti d'accordo sulla posizione più funzionale del motore nel telaio. I fratelli Werner non sono i primi in assoluto a impiegare la soluzione del motore al centro all'altezza della pedaliera, ma sono i primi a brevettarla, al pari del nome "Motocyclette".

DOPPIA OFFERTA

All'inizio del Novecento la Francia è la capitale mondiale del motociclismo ed è attraversata da un'autentica frenesia tecnica, con centinaia di tecnici-inventori impegnati nella ricerca della soluzione tecnico-funzionale ideale. La Peugeot non sfugge da questa situazione e così nel 1903 adegua la sua produzione ai nuovi standard costruttivi con la nuova 2 HP.
Sono due i modelli disponibili, che differiscono nel motore. Il Type B impiega lo Zedel, marchio commerciale della ZL, che nel 1903 ha aperto una succursale in Francia a Pontarlier non lontano dal confine elvetico per evitare le alte tariffe doganali francesi sulla merce importata dalla Svizzera, e il Type C su cui viene montato quello prodotto dalla stessa Peugeot. I due modelli sono molto simili e lo stesso si può dire per i motori, che si distinguono per la forma più squadrata del carter su quello di produzione interna. Per il resto entrambi hanno la distribuzione semiautomatica, con la valvola di scarico comandata e quella di ammissione automatica. Il carburatore è il Longuemare, uno dei primi in Europa a impiegare il sistema a polverizzazione a livello costante, con doppio comando per regolare la miscela aria-benzina.
Per i due modelli la Peugeot dichiara lo stesso peso di 40 chili e le stesse prestazioni con la velocità che va dai 40 ai 50 km/h. È lo stesso anche il prezzo di 850 franchi francesi.
Nel 1903 la Peugeot fa anche il suo esordio nelle competizioni. Alla Parigi-Madrid, gara che si disputa il 23 maggio e a cui partecipano auto e moto, 5 delle 35 motociclette al via sono prototipi della Peugeot 3 ½ HP. ›



La vista del lato trasmissione evidenzia la grande semplicità del motore, al pari di quella del grosso contenitore racchiuso tra i due tubi superiori del telaio, visto che da questa parte, oltre alla pompa dell'olio, c'è anche il vano in cui sono racchiusi la batteria e la bobina d'accensione. Sul lato destro del serbatoio c'è il manettino (nell'altra pagina) che svolge la duplice funzione di alzavalvola al momento dell'avviamento e diventa poi regolatore dell'anticipo. La gran parte dei comandi è sul lato destro del manubrio, dove ci sono i due manettini per aria e acceleratore e la leva che comanda il solo freno presente, posteriore a pattino, agente sulla gola interna della puleggia di trasmissione. Tra gli optional la trasmissione ad albero e coppia conica. Su entrambi i mozzi (sotto) ci sono oliatori per assicurarne la lubrificazione. Sul cannotto la finezza costruttiva del marchio Peugeot con il leone che, nonostante le ristilizzazioni, ancora caratterizza la produzione della Casa francese.

La corsa viene sospesa dopo la prima tappa a Bordeaux. È una vera e propria carneficina quella che si registra a causa degli incidenti in cui sono coinvolte le auto. Sono 8 le vittime tra spettatori, meccanici e piloti, tra cui anche Marcel Renault, e ci sono anche molti feriti. Tra le moto, invece, si deve registrare solo un infortunio a un pilota della squadra Peugeot, il campione di ciclismo Lesna (vincitore della Bordeaux-Parigi del 1894 con una bicicletta Peugeot), che rimedia una frattura a un ginocchio.

Una vera e propria classifica non viene redatta, ma dopo i primi 552 km del percorso, il migliore tra le auto è Gabriel al volante di una Mors con il tempo di 5 ore 13 minuti e 31 secondi, mentre tra le moto il più veloce è Bucquet sulla Werner con il tempo di 8 ore, 57 minuti e 1 secondo. Le Peugeot meglio piazzate sono quelle di Cissac e Lanfranchi, rispettivamente al quarto e quinto posto.

Il confronto tra la velocità media delle auto, che arrivano a sfiorare la punta massima di 130 km/h, e quella delle moto, aiuta a spiegare anche la diversa gravità tra gli incidenti di una categoria rispetto all'altra. Tra le auto, che vengono suddivise in tre gruppi in relazione al peso, 1.000 - 650 - 400 chili, la potenza massima arriva anche a superare i 100 CV. I motori sono tutti di grossa cilindrata e per rimanere nei limiti di peso imposti vengono alleggeriti tutti gli altri componenti delle vetture, molto spesso a discapito della sicurezza stessa.

VELOCITÀ RECORD

Anche tra le moto la suddivisione in classi è determinata dal peso, stabilito in 30, 40, 50 e oltre 50 chili, ma qualche mese dopo, l'embrione di quella che sarebbe diventata la federazione motociclistica francese, il "Motocycle Club de France", organizza il "Critérium des Motocyclettes" riservato alle "Quart de litre", le quarto di litro ovvero le moto con cilindrata fino a 250. Questa è la prima volta, almeno in Francia ma forse in assoluto, che si disputa una corsa in relazione alla cilindrata. La gara è in programma al Parco dei Principi dal 16 al 20











di settembre e i partecipanti vengono suddivisi in 6 batterie eliminatorie. Nel corso dell'ultima, l'italiano Lanfranchi in sella alla Peugeot copre i 100 km del percorso alla media di 72,15 km/h, che costituisce il record mondiale per questa cilindrata.

La Peugeot, però deve accontentarsi del record e della conquista della coppa Hydra per la moto più veloce, visto che in finale nessuna delle sue moto riesce a concludere tra le prime otto. La gara, quasi a voler smentire tutto quanto è stato fatto nell'ancor breve ma intenso percorso tecnico della motorizzazione, viene vinta da Mignard con una Georgia Knap, moto caratterizzata dal motore posizionato appena più avanti del mozzo posteriore che agisce direttamente su una corona dentata solidale con il mozzo stesso.

La validità della quarto di litro Peugeot, comunque, viene confermata nelle due competizioni in salita che chiudono la stagione francese. A Chateau-Thierry il 4 ottobre e a Gaillon l'8 novembre la Peugeot piazza tre moto ai primi tre posti. Nella prima occasione vince Collomb davanti a Buchet e Momo, con quest'ultimo che s'aggiudica la seconda gara davanti a Lanfranchi e Collomb. Nel frattempo, il 5 novembre a Dourdan in una gara di velocità sul chilometro, Momo con una special su base Peugeot vince superando i 102 km/h.

TUTTO IN CASA

Le affermazioni sportive contribuiscono a far crescere la fama della Peugeot, che figura già tra i maggiori costruttori francesi. Le capacità tecniche si sono via via affinate e la conferma di questa crescita arriva al Salone di Parigi del 1904, dove tutte le Peugeot esposte sono equipaggiate esclusivamente con il motore costruito in proprio, le già citate Type D, Type E e Type H.

I motori sono tutti monocilindrici, ma differiscono per la cilindrata, la potenza e il tipo di distribuzione.

La "D" 2 ½ HP protagonista del nostro servizio ha una cilindrata di 300,2 cm^3, alesaggio e corsa di 70x78 mm. ›

La distribuzione è a valvole contrapposte, con quella d'ammissione automatica e quella di scarico comandata. L'alimentazione è affidata a un carburatore Longuemare (che sull'esemplare fotografato è stato sostituito con un Frera coevo). L'accensione è con bobina ruttore alimentati a batteria e la lubrificazione è a perdita con pompa a mano e serbatoio separato. La trasmissione è a cinghia con pulegge a gola direttamente dall'albero motore alla ruota.

La Type E con potenza di 2 ¾ HP a 2500 giri/min, ha misure di alesaggio e corsa di 74x82 mm con la cilindrata di 352,7 cm³ e si distingue nettamente dagli altri modelli per via della distribuzione a valvole laterali. Con la Type H, che sul catalogo è indicata come 3 ½ HP, ritorniamo alla distribuzione a valvole contrapposte con quella d'ammissione automatica e quella di carico comandata. Le misure di alesaggio e corsa sono di 80x94 mm e la cilindrata è di 472,5 cm³.

Su tutti e tre i modelli viene montato un nuovo serbatoio, con il vano per l'olio in prossimità del cannotto e del tubo anteriore della culla del telaio, così da rendere più agevole e comodo l'azionamento della pompa a mano, che è collocata sul lato destro. Sui modelli dell'anno precedente, invece, la parte del serbatoio riservata al lubrificante è quella in prossimità del tubo reggisella, con la pompa parzialmente coperta dalla sella stessa e quindi scomoda da azionare. Oltre che per benzina e olio, c'è un vano laterale chiuso da uno sportello anche per la batteria e la bobina.

Il telaio sostanzialmente non subisce grandi modifiche. È sempre quello di tipo ciclistico aperto in basso per l'applicazione del motore, con i due tubi superiori paralleli che "contengono" il serbatoio. Anche la forcella resta rigida di tipo ciclistico, ma rispetto a quella della Type C dell'anno precedente dispone di un tubo di rinforzo anteriore su entrambi gli steli, soluzione "ereditata" dalle moto che la Casa schiera nelle corse a partire dal 1903. Le ruote montano pneumatici Lion Peugeot da 26x2 ¼, con un solo freno a pattino che agisce sull'esterno della puleggia posteriore di trasmissione.

SCHEDA TECNICA

PEUGEOT TYPE D 2 ½ HP - 1904

(Tra parentesi i dati riferiti alla Type D 2 ¾ HP - 1904)

MOTORE:	4 tempi monocilindrico verticale con testa e cilindro in blocco. Alesaggio e corsa: 70x78 mm (70x84). Cilindrata 300,2 cm³ (323,3). Potenza nominale 2 ½ HP (2 ¾). Distribuzione a valvole contrapposte con aspirazione in testa automatica e scarico laterale comandata. Alimentazione con carburatore Longuemare. Accensione con bobina-ruttore alimentati da batteria o, in opzione, a magnete a alta tensione Simms-Bosch. Lubrificazione a perdita con serbatoio separato e pompa a mano. Trasmissione diretta a cinghia dal motore alla ruota, in opzione a catena o con albero longitudinale e coppia conica.
TELAIO E SOSPENSIONI:	Telaio rigido in tubi a culla semplice aperta integrata dal motore. Sospensione anteriore assente, in opzione a forcella elastica tipo Truffualt a bracci oscillanti, molla centrale e smorzamento a frizione.
RUOTE E FRENI:	Ruote a raggi con cerchi in acciaio e pneumatici Lion Peugeot da 26x2 ½. Freno solo posteriore a pattino sulla puleggia. Velocità massima 50 Km/h (60). Ruote a raggi con cerchi in acciaio e pneumatici Lion Peugeot da 26x2 ½. Freno solo posteriore a pattino sulla puleggia. Velocità massima 50 Km/h (60).



Ad ASI Moto Show 2019 si è potuta ammirare una delle prime Peugeot con il motore costruito in proprio, la 2 HP del 1903 che vediamo nel paddock di Varano assieme al collezionista francese Denis Fleury. La 2 HP era disponibile anche con il motore Zedel, entrambi di 240 cm³ di cilindrata. Osservando il serbatoio si possono rilevare alcune delle modifiche apportate sulla successiva 2 ½ HP del servizio. La 2 HP ha la pompa dell'olio quasi sotto la sella invece che in prossimità del cannotto e, sempre sul contenitore in cui ci sono i serbatoi del carburante, del lubrificante e il vano per batteria e bobina, ci sono tutti i manettini, con la sola leva del freno sul manubrio. Nel 1903 la 2 HP, che in ordine di marcia pesava 40 chili, era in vendita a 850 Franchi.



FERMENTO TECNICO

La Type D, che abbiamo descritto e che vediamo in queste pagine, ha vita breve, almeno per quanto riguarda il motore. Infatti poco dopo la presentazione, viene sostituita da una seconda versione dove, con l'aumento a 84 mm del valore della corsa, la cilindrata cresce a 323,3 cm^3. L'incremento lo si registra anche nella potenza nominale, che viene indicata in 2 ¾ HP. È lo stesso valore dichiarato per la Type E, solo che in questo caso viene erogata a 2.500 giri/min, mentre sulla nuova Type D i giri/min sono 1.800.

Il costante fermento tecnico del periodo, emerge anche dalle varie opzioni che i clienti possono scegliere per migliorare la loro moto. O forse meglio dire, per provare a migliorarla, visto che la moto e la motorizzazione stessa sono ancora in quella che potremmo chiamare la fase embrionale, e molte soluzioni tecniche sono inedite o quasi e devono ancora trovare l'effettiva conferma alla loro funzionalità.

Il 1904 diventa il primo anno in cui si può avere la forcella elastica invece di quella rigida di tipo ciclistico. Con un supplemento di 70 Franchi si può montare la forcella a ruota spinta tipo Truffault, ma brevettata e costruita da Peugeot. Questa forcella incontra subito i favori della clientela che privilegia l'aspetto turistico della moto, tanto che rimarrà in uso senza grandi modifiche sino al 1915.

Sulla carta il cliente può scegliere anche su altri due sistemi di trasmissione finale. Si può sostituire la cinghia con la catena con un sovrapprezzo di 100 Franchi. Per il periodo potrebbe sembrare una soluzione inusuale e avventata, vista l'allora scarsa affidabilità delle catene, anche se in Francia fin dal 1901 la Bruneau la impiega con successo sui suoi modelli mono e bicilindrici. Con un supplemento di 150 Franchi si può avere la trasmissione finale a albero longitudinale e coppia conica. Inoltre, sia mantenendo l'originale trasmissione a cinghia sia impiegando quella a catena si può sostituire l'accensione a batteria con quella a magnete, con un supplemento rispettivamente di 100 e 125 Franchi.

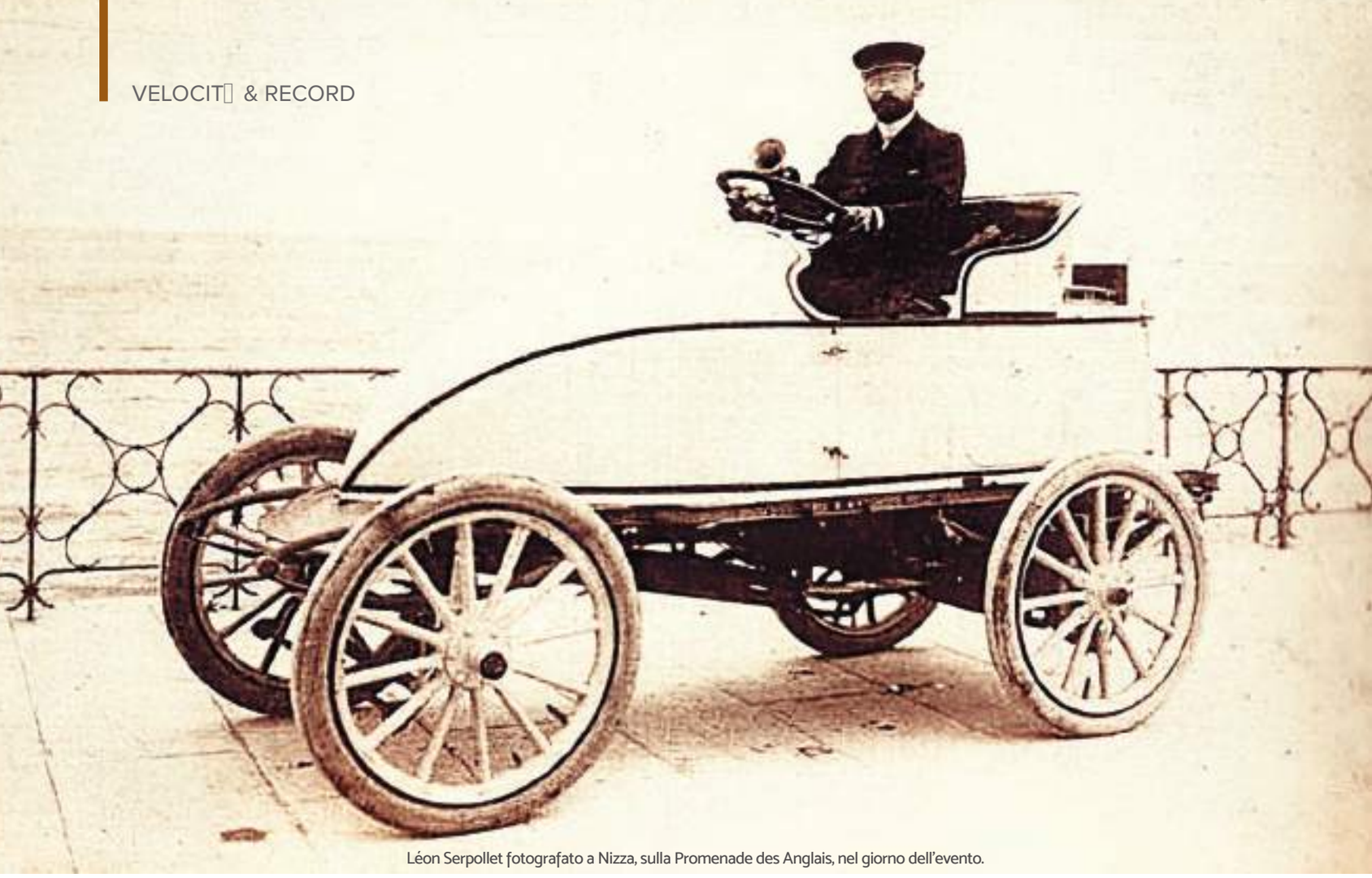
FASE TRANSITORIA

Anche se il 1904 è caratterizzato dall'esclusivo impiego dei motori costruiti dalla stessa Peugeot, rappresenta una fase transitoria tanto nella produzione della Casa francese quanto dell'intero motociclismo. Il susseguirsi delle innovazioni si ripercuotono positivamente sulla produzione. Nel 1905 i modelli che abbiamo appena analizzato vengono rimpiazzati da una nuova serie. La Type D viene sostituita dalla Type Q. Questa lettera viene impiegata su due modelli. Sono entrambi monocilindrici, ma rispetto alla versione precedente differiscono leggermente nella cilindrata, visto che le misure interne passano da 70x84 mm (323,3 cm^3) a 70x86 mm (330,7 cm^3). Inoltre, uno mantiene le valvole contrapposte, con quella di ammissione automatica e quella di scarico comandata, che può essere considerato "l'erede" diretto del Type D da cui ha preso avvio il nostro racconto, mentre l'altro motore ha la distribuzione a valvole laterali. Entrambi i Type Q hanno la potenza nominale di 2 ¾ HP, valore dichiarato anche per la piccola bicilindrica Type L.

Quella che riguarda le Peugeot del 1905 è un'altra storia, caratterizzata proprio dall'inizio della produzione di diversi modelli con il motore bicilindrico, ma che prende il via nel 1904 in seguito alla bruciante sconfitta che la Casa di Valentigney subisce nella prima edizione della Coupe Internationale du Motocycle-Club de France ad opera della Griffon, che piazza tre moto ai primi tre posti, lasciando alla Peugeot il quarto e il quinto posto.

È un risultato di grande importanza sotto l'aspetto promozionale per la Griffon, azienda presente sul mercato solo dal 1902, ma che vanta già un ottimo palmarés agonistico. La Peugeot, però ha già pronta la riscossa. La Coupe si è disputata il 25 settembre, ma solo la settimana successiva, il 2 ottobre a Dourdan, Lanfranchi a bordo della Peugeot Type K da 12 HP, una specialissima bicilindrica di 1489 cm^3 (92x112 mm), che per rientrare nei limiti regolamentari pesa meno di 50 chili, 27 il motore e 23 tutto il resto, stabilisce il record mondiale di velocità sul chilometro lanciato alla media di 123,293 km/h. Che quanto fatto dalla moto di Lanfranchi non sia un evento fortuito lo conferma la seconda miglior prestazione velocistica stabilita da Cissac con una moto simile, che fa registrare la seconda miglior prestazione alla media di 119, 205 km/h. Un'ulteriore conferma arriva sempre da Lanfranchi, che sul chilometro in salita di Gaillon, con un tratto con pendenza del 10 per cento, ottiene la media di 121,621 km/h.

La Type K 12 HP è un vero e proprio prototipo e non verrà mai messa in vendita, ma per motivi pubblicitari figurerà nel catalogo Peugeot del 1905. Ha il compito di aprire il capitolo delle prossime bicilindriche Peugeot iniziando un'altra storia.



Léon Serpollet fotografato a Nizza, sulla Promenade des Anglais, nel giorno dell'evento.

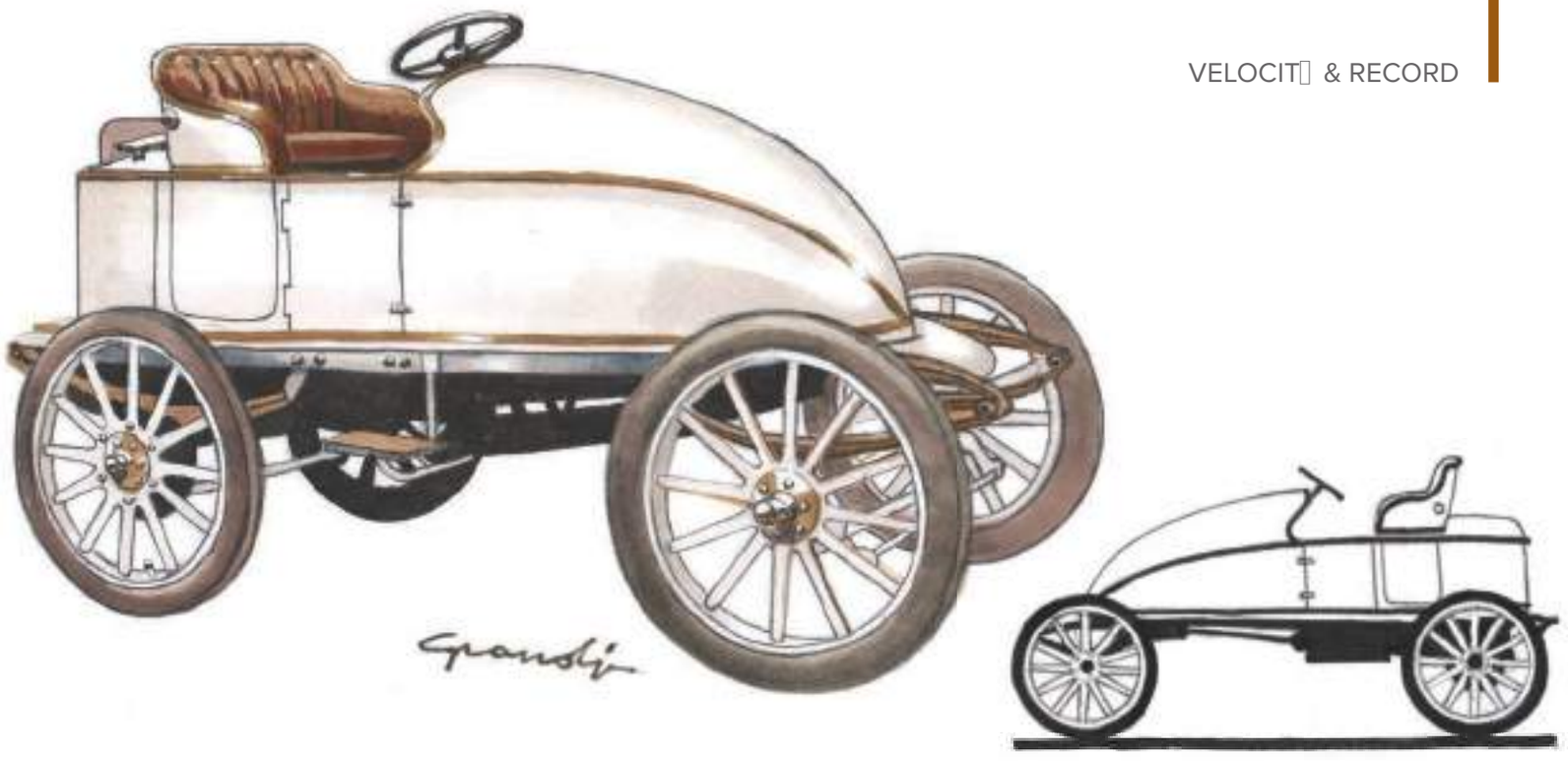
I RECORD ASSOLUTI DI VELOCITÀ
DUELLANO IL MOTORE A VAPORE E A SCOPPIO

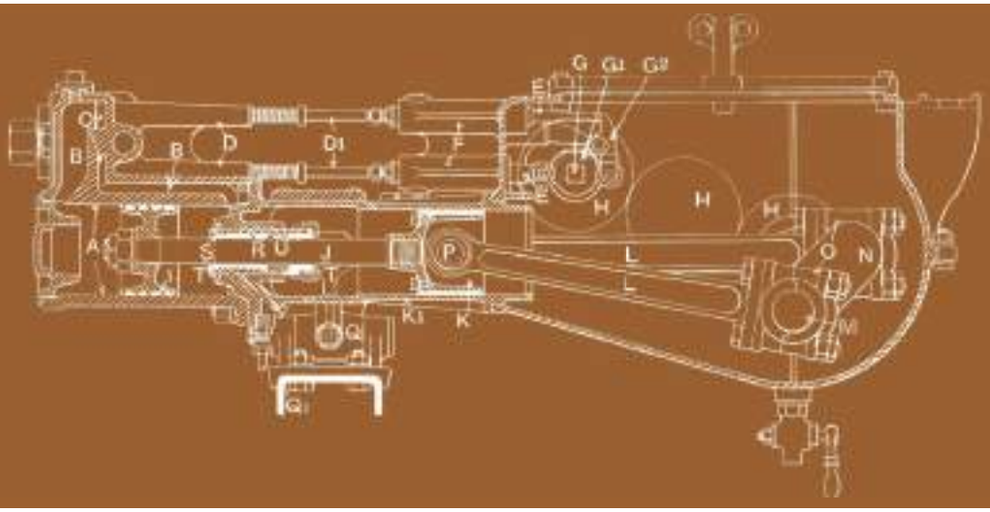
LA SECONDA PUNTATA DELLA STORIA DEI RECORD DI VELOCITÀ, VEDE PROTAGONISTI PERSONAGGI DEL CALIBRO DI LÉON SERPOLLET E I FRATELLI STANLEY, CON LE LORO VETTURE "A CALDAIA"; CON MODELLI A MOTORE TERMICO, VANDERBILT II, CHARLES S. ROLLS - ENTRAMBI SU MORS - E HENRY FORD SULLA SUA ARROW RED EVIL.

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

Il record di Jenatzy, malgrado vari tentativi - fra i quali ricordiamo quello di Wilhelm Werner che nell'aprile del 1901, al volante di una Mercedes 35 HP, stabilì il migliore tempo per vetture con motore a scoppio - rimase inviolato sino al 13 aprile del 1902. Come abbiamo visto nella prima puntata (La Manovella, febbraio), fu l'ACF (Automobile Club di Francia) a organizzare con il supporto della stampa il primo tentativo di record e a ufficializzarne il risultato, provvedendo altresì a emettere un apposito regolamento. Le prime norme imponevano che l'unica prova ammessa, quella sul chilometro lanciato, si svolgesse in un solo senso su un percorso pianeggiante, dopo un chilometro di accelerazione; con draconiana autorità, richiedevano inoltre che la prova dovesse svolgersi esclusivamente sul territorio francese.

Il 20 giugno 1904 l'ACF, dopo avere contestato e di fatto annullato il regolamento della Coppa Gordon Bennet, approfittando del fatto che la corsa, svolgendosi in Francia, cadeva sotto la sua giurisdizione, costituì una nuova associazione, l'AIACR (Associazione Internazionale Automobili Club Riconosciuti), nominalmente aperta a tutti i Club Nazionali che avessero chiesto l'iscrizione. L'arroganza gallica prevalse sui primi soci iscritti e si dovette aspettare il 1924, quando fu costituita la CSI (Commissione Sportiva Internazionale), prima che - sotto l'autoritaria e prolungata gestione (1924-1946) del Presidente, francese d'adozione, barone René de Kniff - si facessero i primi passi verso una democratica gestione dello sport automobilistico. Il prolungarsi di questa situazione fece sì che dal record di Serpollet del 1902 sino a quello di Fred Marriott del 1906, su





Sopra, la Gardner-Serpollet Œuf de Pâques.
Qui a sinistra, il motore a vapore
della Gardner-Serpollet.

15 record, 7 furono respinti dall'AIACR per i più svariati motivi, sollevando aspre polemiche e reazioni dei Club del Regno Unito, del Belgio, dell'Olanda e degli USA che li riconobbero, invece, nelle loro rispettive nazioni.

Tuttavia, è usuale accogliere come acquisiti i più importanti fra questi risultati, come ad esempio quelli di Henry Ford, di William Vanderbilt, Pierre De Caters e Fred Marriott.

Dopo l'effimero successo delle auto elettriche, i motori a scoppio dei primi anni del '900 potevano già avvicinarsi a 100 CV, con cilindrate enormi ma con masse contenute ed emergevano anche i motori a vapore, capaci di potenze superiori anche se per breve tempo.

In questo contesto tecnico, il nuovo record di 120,805 km/h fu conseguito, nella data che abbiamo citato all'inizio del testo, da un'auto a vapore, la Gardner-Serpollet *Oeuf de Pâques*, guidata dal suo costruttore, Léon Serpollet, a Nizza, in Francia. Le Gardner-Serpollet vantavano una particolare caldaia a riscaldamento rapido con bruciatore a petrolio e motore orizzontale a semplice effetto, dotato di valvole a fungo e lubrificato in circuito chiuso, quindi con consumi d'olio contenuti.

Ciò permise un motore leggero e potente, con quattro cilindri da soli 1.590 cm^3 di cilindrata (alesaggio e corsa di 75x90 mm) in grado di erogare 102 CV a 1.200 giri/min; la potenza specifica sfiorava l'allora ragguardevole valore di 60 CV/l. L'automobile, dal telaio assolutamente convenzionale, fatta salva la posizione del motore sotto il pavimento, aveva una particolare carrozzeria aerodinamica, dalle forme ingenuamente profilate all'origine del suo nome. Ma, considerata la presenza di caldaia e scorta d'acqua, il peso di 1800 kg vanificava la leggerezza del motore. Il raggiungimento di una pressione del vapore, appena inferiore a quella che avrebbe fatto esplodere la caldaia, fu l'arma segreta dei cultori del vapore; Léon Serpollet annotò nel resoconto della sua impresa che "*... raggiunta la base di misura, aprii al massimo la valvola e qualcosa di simile a una forza spaventosa mi gettò in avanti come il proiettile di un cannone*".

Il record di Serpollet fu probabilmente l'unico ottenuto su un tracciato urbano, come mostra la fotografia della base di misura costruita sulla Promenade des Anglais a Nizza.

Poco dopo, la Mors (casa francese produttrice di cavi elettrici che ampliò le proprie attività nel campo dell'auto) Tipo Z fu la prima auto con motore a scoppio a distinguersi in questo genere di competizioni. Dei piloti della squadra ufficiale Mors, faceva parte anche il già noto Camille Jenatzy, schierato nelle gare di velocità. Il marchio uscì di scena già nel 1919, a causa di non meglio noti problemi finanziari; l'azienda fu acquistata dal suo Direttore Generale André Citroën che, negli stessi stabilimenti, avviò la produzione delle sue automobili. ›

La Mors Type Z. A destra, il motore a scoppio della Mors Type Z.

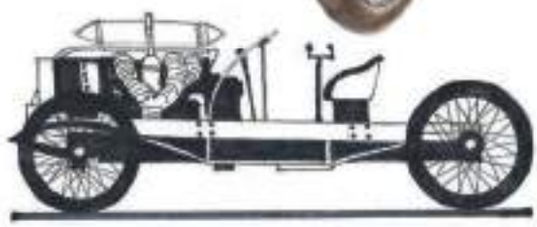






La Ford Arrow.





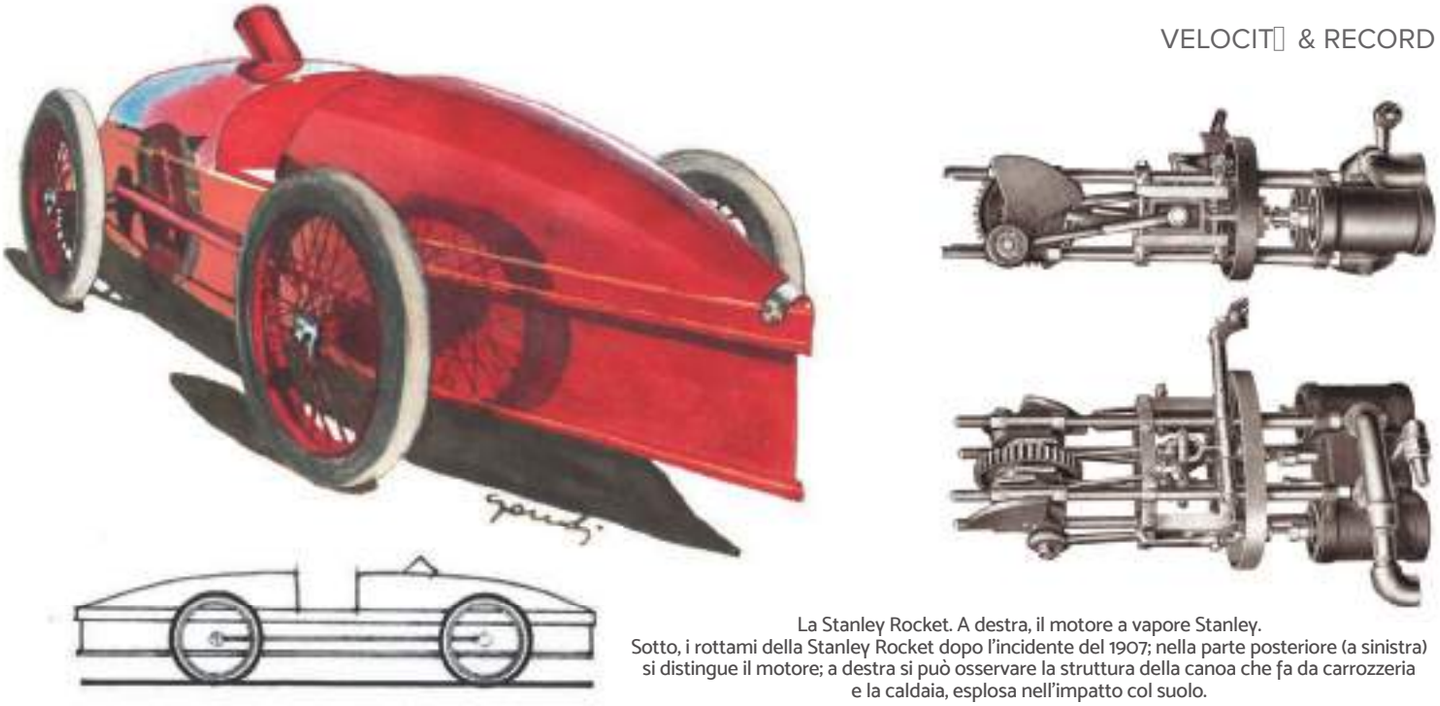




Sopra, la Mors Dauphine. Qui a fianco, la Ford 999 da cui derivò l'Arrow. Sotto, il motore della Ford 999 e della Arrow.

Henry Ford (al centro) fotografato dopo la conquista del record.





La Stanley Rocket. A destra, il motore a vapore Stanley.
Sotto, i rottami della Stanley Rocket dopo l'incidente del 1907; nella parte posteriore (a sinistra) si distingue il motore; a destra si può osservare la struttura della canoa che fa da carrozzeria e la caldaia, esplosa nell'impatto col suolo.



Al volante della Mors c'era un pilota non francese, William Kissam Vanderbilt II, terzo nella discendenza del famoso magnate delle ferrovie americane. Il record fu omologato ad Ablis, in Francia, il 5 agosto 1902, con 122,449 km/h. La Tipo Z con 1.007 kg, era ben più leggera della *Oeuf de Pâques*, in grado quindi di strapparle il record con una potenza considerevolmente inferiore. Il regolamento dei Gran Premi, per cui l'auto fu progettata, imponeva appunto un peso massimo di 1.000 kg più 7 per l'accensione a magnete, allora considerata un'innovazione meritevole di agevolazioni. La potenza di 60 CV a soli 950 giri/min era raggiunta con un enorme motore a quattro cilindri in linea di 9.236 cm^3 di cilindrata (probabilmente ottenuti con 145 mm di alesaggio e 140 mm di corsa).
Il motore era costruito con due blocchi, valvole di aspirazione in testa ad apertura automatica e valvole di scarico laterali comandate dall'asse a camme, posto sul lato sinistro; aveva un sistema di accensione a magnete a bassa tensione, con candele a martelletto, comandate dallo stesso asse a camme, evolute teste smontabili in ghisa, fissate con lunghe viti sui blocchi di alluminio, raffreddamento a serpentina alettata, posta nella parte anteriore del telaio, che permetteva di avere un cofano di forma più coerente con le esigenze dell'aerodinamica.
La Mors Tipo Z migliorò per altre due volte il primo record, essenzialmente per l'abilità dei piloti e la condizione delle piste. Il record più elevato, ma non riconosciuto dall'ACF, fu registrato da Charles S. Rolls, in seguito cofondatore delle Rolls-Royce, a Clipstone, in Inghilterra, nel 1903, con 136,363 km/h, con una versione da 70 CV, la Mors Dauphine, caratterizzata da una leggera carenatura aerodinamica.
Tralasciando per brevità i piccoli incrementi ai record apportati dalle Gobron-Brillié guidate da Arthur Duray e Louis Rigoli, si arriva all'exploit di Henry Ford che riuscì, al volante della sua Arrow, ad approssimarsi a 150 km/h.
La Ford Arrow fu la prima auto americana a conquistare il record; per l'importanza attribuita all'evento, fu guidata dal fondatore della fabbrica. La conquista del record aveva scopi pubblicitari; l'impresa era infatti finalizzata a sostenere, nel gennaio del 1904, il lancio al Salone di New York della nuova serie B e C, su cui si riponevano speranze di futuri successi, e la sottoscrizione di un aumento di capitale. Era quindi opportuno svolgere l'evento non lontano da New York e la stagione invernale suggerì di utilizzare come pista il lago ghiacciato St. Clair vicino a Detroit, unica località adatta a offrire una pista livellata di sufficiente lunghezza. ›

L'Arrow era un'automobile derivata dalla 999, così chiamata per collegarla alla fama del famoso treno Empire Express 999, che aveva raggiunto nel 1893 110 mph (178 km/h). La macchina fu costruita eliminando tutto quanto fosse inutile al raggiungimento della massima velocità. Il telaio era in legno di frassino con rinforzi metallici; le ruote anteriori erano montate su un leggerissimo assale sospeso, rinforzato da un tirante, quelle posteriori su un assale direttamente imbullonato al telaio. Il motore era collegato alle ruote senza cambio né differenziale e solo un volano di generose dimensioni permetteva l'avviamento del veicolo, facendo slittare una frizione a ceppi. Aveva un quattro cilindri di 18.930 cm^3 (alesaggio e corsa di 184x178 mm); le valvole di scarico erano comandate e quelle di aspirazione automatiche; si ritiene che la potenza raggiungesse 80 CV. La carrozzeria della Arrow era ridotta a uno scudo di acciaio, per proteggere il pilota dalle scaglie di ghiaccio proiettate dalle ruote e dai vapori del motore. Il 12 gennaio 1904, raggiunse 147,047 km/h. Nemmeno questo record fu riconosciuto dall'AIACR. Dell'evento, Ford ricorda: *"Non dimenticherò mai quella corsa! Il ghiaccio all'apparenza era abbastanza solido... ma, sotto l'apparente compattezza era tutto striato di asperità che ad ogni impatto proiettavano l'auto nell'aria; non so come riuscii a non capovolgermi e a tenermi entro il campo di corsa".*

Termina la rassegna di questo periodo la Stanley Rocket a vapore, costruita appositamente per la conquista del record, utilizzando il propulsare delle popolari auto di serie ma elevando la pressione di caldaia da 35 a 90 bar. La forma della carrozzeria, molto avanzata per quel tempo, nacque da un'idea insolita, quella di replicare le canoe da canottaggio tanto amate dai fratelli Stanley. La scocca fu costruita dalla Robertson, un noto costruttore nautico del Massachusetts.

I rudimentali motori Stanley avevano, come sulle locomotive ferroviarie, due cilindri a doppio effetto, con valvole a cassetto. Il sistema a doppio effetto, pur permettendo di raddoppiare la cilindrata a parità d'ingombro, comportava tuttavia l'inconveniente di costringere a un


Léon Serpollet (1859 - 1907).

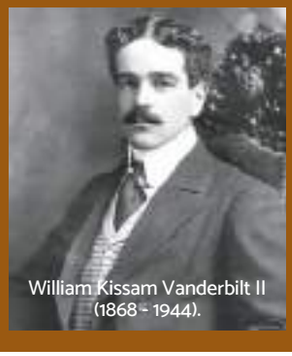
LÉON SERPOLLET

Nato a Culoz in Francia nel 1858, facilitato dalla piccola industria di famiglia, a 20 anni costruì una efficiente caldaia tubolare e, l'anno dopo, registrò il brevetto. Ben presto però si rese conto che la prosecuzione del progetto avrebbe richiesto conoscenze tecnico-scientifiche che lui non possedeva: si iscrisse al Conservatoire des Arts et Métiers di Parigi, si diplomò nel 1886 e fondò, con l'aiuto di finanziatori, la Serpollet & Cie. per produrre veicoli a motore: il primo fu un triciclo a vapore monocilindrico da 1 CV del 1888 poi, la Tipo 1 realizzata con Armand Peugeot che, sedotto dal motore a scoppio di Daimler, decise di non produrla. Serpollet allora, nel 1890 compì un viaggio da Parigi a Lione - 50 km al giorno per 5 giorni - per misurare l'affidabilità del suo triciclo e farlo conoscere; poi, rimediati i difetti emersi, ripartì per Rossillon, accolto dal fratello e da un folto pubblico.

Avviata la vendita dei tricicli, nel 1891 fu presentata al mercato la prima Serpollet a quattro ruote, dotate di un condensatore - per ridurre il consumo d'acqua - e un bruciatore a petrolio, per evitare l'utilizzo di carbone. Con lo scoppio della concorrenza del motore termico, nel 1899 Serpollet e soci furono costretti a trovare un nuovo finanziatore, Frank Gardner, ricchissimo magnate statunitense, che accettò di entrare nell'azienda (negli USA il motore a vapore aveva grande successo): nasce la Gardner-Serpollet. Nel 1900 lancia tre telai con motori da 6, 10 e 12 HP e, nel 1903, la nuova gamma da 9, 12/15 e 40 HP. L'accoglienza iniziale è buona ma i prezzi sono elevatissimi e i rendimenti insufficienti. Nel 1906 Gardner vendette le sue azioni ad Alexandre Darracq e, Léon Serpollet, gravemente malato, morì a Parigi nel 1907.

WILLIAM VANDERBILT

Lo statunitense William Kissam Vanderbilt II, detto *Willie K*, è passato alla storia nella duplice veste di brillante pilota e di mecenate, fondatore della Coppa Vanderbilt. Nato nel 1878 fu un perfetto sportsman, eccellendo in concorsi ippici e regate. Nello stesso anno fu co-fondatore della National Automobile Racing Association. Dopo aver conquistato il record, nel 1903, con una Mors 70 HP partecipò senza fortuna alla Parigi-Madrid ed al Circuito delle Ardenne. Nel 1904 fondò la Coppa Vanderbilt sul Circuito di Long Island. Questa gara - disputata sino al 1916 e ripresa nel 1936 - ebbe grande successo, attirando anche assi europei, come Hemery, Lancia, Nazzaro e Wagner.


William Kissam Vanderbilt II (1868 - 1944).

Era il 27 gennaio 1904 quando *Willie*, durante la Speed Week di Daytona, al volante della sua immacolata Mercedes 90 HP, migliorò il record stabilito da Henry Ford appena due settimane prima, abbassandolo di 2"5 e raggiungendo la media di 148,542 km/h. Il suo arrivo a Daytona fu rocambolesco: il pessimo stato delle strade aveva spinto *Willie* a raggiungere Daytona via mare, senonché il capitano del vascello non volle accettare a bordo la Mercedes con il serbatoio rifornito. Willie, consapevole della difficoltà di trovare benzina il loco, aggirò il divieto, travasando la benzina nel circuito di raffreddamento. Dopo una vita vissuta in gran parte a Parigi, intensa e piena di grandi soddisfazioni, morì per una crisi cardiaca l'8 gennaio 1944.


Charles Rolls (1877 - 1910).

CHARLES ROLLS

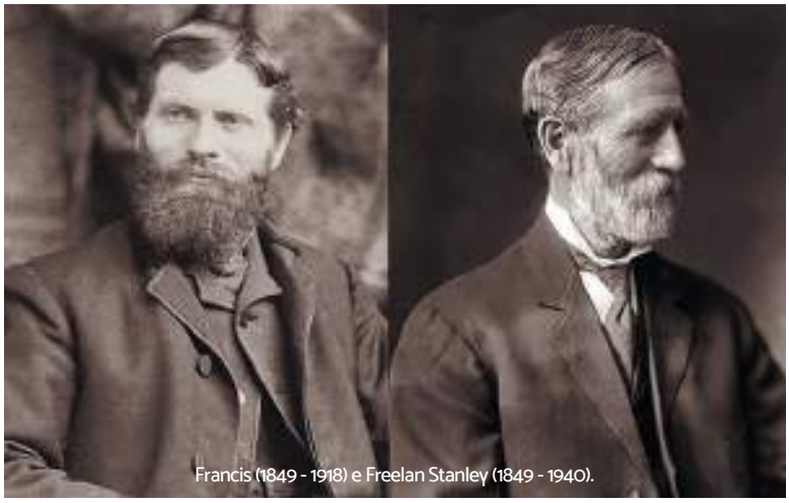
Nato a Londra nel 1877, terzogenito di Lord Llangattock, Charles Stewart Rolls fu uno dei maggiori protagonisti dell'automobilismo pioneristico del Regno Unito. Sin dall'adolescenza, appassionato di meccanica ed elettricità, nel 1898 si laureò in ingegneria meccanica a Cambridge. Già nel 1896, con la sua prima macchina, una Peugeot, partecipò all'Emancipation Run; fu socio fondatore del RAC;

Nel 1902 fondò la Rolls & C, concessionaria di Panhard, Mors e Minerva, case estere di prestigio che gli fecero rimarcare l'assenza di un costruttore britannico d'elite. Questa situazione lo spinse ad entrare in affari con Henry Royce, un geniale tecnico di Manchester che aveva già costruito la sua prima automobile. Nacque così, nel 1906, la mitica Rolls-Royce.

Parallelamente, Rolls si dedicò con successo anche alle corse: nel 1906 Rolls vinse il Tourist Trophy e, con una Rolls Royce 20 Light, stabilì un singolare record sul percorso Montecarlo-Londra; Attratto dagli aerostati, effettuò 170 ascensioni e fondò nel 1901 il Balloning Club e il Royal Aero Club. L'8 ottobre 1908 stabilì il record di durata di un singolo volo; il 2 giugno 1910 registrò il miglior tempo nel doppio attraversamento della Manica in 95', impresa premiata con una medaglia d'oro. Il 12 giugno 1910, Rolls fu vittima di un incidente mortale a

sistema di lubrificazione a perdere. La cilindrata della Rocket era di 3.376 cm^3 (alesaggio e corsa 114x165 mm) che alla pressione massima raggiungeva circa 150 CV. Il motore era collocato in posizione orizzontale, nella parte posteriore del veicolo, con i cilindri rivolti all'indietro e l'albero a gomiti collegato direttamente al differenziale mediante un ingranaggio. Fra l'assale posteriore e il pilota era installato un semplice generatore di vapore di forma cilindrica, costruito con un fascio di tubi verticali percorsi dai fumi del bruciatore a benzina; la caldaia costruita con una sottile lamiera, era rinforzata da un cavo d'acciaio avvolto su di essa. Il peso totale ammontava a circa 1.000 Kg. La Rocket batté il record di velocità il 26 gennaio 1906, sulla spiaggia di Daytona, con 205,44 Km/h, guidata da Fred Marriott.

(continua)


Francis (1849 - 1918) e Freelan Stanley (1849 - 1940).

Bournemouth quando, durante una esibizione, la coda del suo Wrigth Flyer collassò. Fu la prima fatalità dell'aviazione del Regno Unito.


Henry Ford (1863 - 1947).

HENRY FORD

Henry Ford - Dearbon, Michigan, 30 luglio 1863, figlio di ricchi agricoltori irlandesi - inizialmente fu avverso alle corse ma le riconobbe presto come ottimo strumento di pubblicità. Dopo aver prodotto la sua prima vettura, la Quadricicle del 1896, nel gennaio del 1901 fondò la Ford Racing.

Con l'aiuto di Harold Wills, progettò e costruì la Sweepstakes da 26 HP, al volante della quale sfidò e sconfisse il celebre Alexander Winton. Questo successo, annotò Ford nelle sue memorie, gli diede *"la notorietà sotto quell'unica forma alla quale il pubblico si mostrava accessibile"*. Nel 1903, con l'aiuto del tecnico e collaudatore Tom Cooper, progettò e costruì due potenti macchine da corsa ricordate con queste parole: *fabbricai due macchine con il solo obiettivo della velocità: una la chiamai 999 e l'altra Arrow... Ci posi dentro quattro cilindroni che davano 80 cavalli di forza, cosa per quei tempi inaudita. Il solo fracasso del motore era tale da lasciare un uomo mezzo morto. Non c'era che un sedile"*. Durante i collaudi, emerse l'incapacità di Cooper e di Ford di portarle al limite. Venne allora assunto Barney Oldfield, già temerario campionissimo della bicicletta e valente motociclista. La 999 guidata da Oldfield debuttò vittoriosa al Diamond Trophy, a Grosse Point. Quella clamorosa vittoria, ricorda Ford nelle sue memorie, *"proclamò a tutti che io ero l'esperto costruttore di automobili rapide e otto giorni dopo la corsa io fondai la Ford Motor Company"*. Nel 1904, 999 e Arrow divennero un'unica auto da record: l'onda lunga delle sue affermazioni avrebbero lambito il successo della successiva Model T. Ford restò nell'agone delle corse sino al 1909. Cinquantanove anni dopo, il nipote Henry II volle forse imitarlo quando, per vendicarsi del gran rifiuto del *Drake*, tornò alle corse riuscendo a batterlo, beneficiando così di un enorme successo pubblicitario.


Molti anni dopo, su una Sweepstakes profondamente restaurata, Ford mostra come, nella sfida contro la Winton, doveva posizionarsi il meccanico per evitare il ribaltamento dell'auto nelle curve.

FRED MARRIOTT


Fred Marriott (1872 - 1956).

Fred Marriott entrò in Stanley - fondata nel 1898 da due gemelli, Francis e Freelan, partendo da un laboratorio di lastre fotografiche che avrebbero poi venduto a un certo Eastman Kodak... - come collaudatore e pilota ufficiale delle sue macchine, che portò al successo in varie cronoscalate e gare di velocità ad Ormond Beach e Daytona. Nel 1905 collaudò la Rocket e nel gennaio 1906 la pilotò durante le gare della Florida Speed Week sulla pista di Daytona Beach, vincendo tre trofei e stabilendo cinque record: di velocità sul chilometro lanciato, con 121,57 mph e sul miglio lanciato con 127,6 mph. Erano prestazioni eccezionali che avevano polverizzato quelle da poco raggiunte da Louis Chevrolet, allora alla guida di una Darracq, ma ancora più eccezionale e sconcertante fu il comportamento dell'AIACR che omologò il record del chilometro ma, inspiegabilmente, non quello del miglio. Nonostante la poca tenuta di strada della Rocket potenziata con una pressione di 90 bar per battere il record l'anno dopo, durante il tentativo ufficiale, Marriott, entrato nella base a 120 mph, non riuscì ad evitare una cunetta: Il bolide decollò sino a circa 30 metri di altezza, si capovolse ricadendo sulla pista dove, prima di arrestarsi, totalmente disintegrato, percorse non meno di 300 metri. Marriott, nonostante un grave danno all'occhio destro, sopravvisse. Uomo di spirito, visse felice fino all'età di 83 anni.

STORIE ITALIANE D'AFRICA

IL RITORNO DEL SAFARI RALLY NEL MONDIALE, AVVENUTO NEL 2021 DOPO UN'ASSENZA DURATA 19 ANNI, HA RIPORTATO NELLA MASSIMA SERIE IRIDATA UNA DELLE SUE PIETRE PIÙ PREZIOSE.

di Sergio Remondino



La Fiat 124 Abarth di Alcide Paganelli e Ninni Russo nel suggestivo paesaggio keniota nell'edizione 1974 dell'East African Safari.

Escluso il Montecarlo, che è su un pianeta a parte, il prestigio e la fama del Coronation Safari Rally, poi East African Safari, quindi Safari Rally per citare le tre denominazioni che si sono succedute dal 1953 ad oggi, non sono secondi a quelli di nessun'altra prova di respiro internazionale, ed è veramente incredibile che sia occorso quasi un ventennio per riportare la prova africana dove avrebbe sempre dovuto stare.

Un gradito, doveroso vien da dire, ritorno che coincide alla perfezione con l'uscita del volume "C'era una volta il Safari, storie italiane d'Africa" edito da ASI e realizzato dall'autore di questo servizio insieme all'ingegner Sergio Limone. È stato, anzi, proprio il progettista della Rally 037, anima di tanti altri importanti progetti marcati Lancia, Alfa, Fiat e Abarth, a fare da determinante spinta propulsiva per la nascita di questo libro.

Mostrando l'entusiasmo di un ragazzino, Limone ha immediatamente trasmesso in chi scrive queste note, la voglia di parlare ancora del Safari Rally ma non per celebrare nuovamente le "solite" Lancia Fulvia, Stratos, Delta o Fiat 124 Spider e 131 Abarth. Queste vetture hanno scritto pagine esaltanti, indimenticabili, belle e a volte drammatiche, proprio come la grande gara sulla quale sono state dipinte. Ma non è tutto qua.

SPAZIO ALLE SCONOSCIUTE

Alle loro grandi vicende, infatti, si aggiungono mille altre piccole, grandi storie, vissute da equipaggi - italiani e non - a bordo di altre vetture italiane. Modelli che in molti casi è difficile immaginare in azione al Safari e scesi in campo in quella che per essi, più che una competizione, è stata una lotta per la sopravvivenza.

Ci riferiamo alle varie Fiat 600/850, 127, 128, 125, 1100, 1400, 1500, 1800, perfino 2300. E poi di Alfa Romeo, vetture forse ancor più improbabili se immaginate in gara, nel contesto del Safari. Soprattutto per noi italiani che modelli come la 1750 Coupé o la Giulia Ti Super le abbiamo viste nelle gare in pista e in salita, in qualche rally tradizionale e soprattutto impegnate sulle strade di tutti i giorni con i colori di Carabinieri e Polizia. Per non parlare dell'Alfasud portata al traguardo nel 1976. Ebbene: queste Alfa Romeo si sono comportate in maniera egregia nelle mani di quei gentleman sconosciuti o quasi che le hanno scelte per inseguire il loro sogno africano: vedere il traguardo.

Tra le prime auto italiane a partecipare negli anni Cinquanta alla maratona africana anche la Fiat 600.





La spedizione delle Fiat 127 all'edizione 1981.


L'imponente Fiat 2300 S di Joginder Singh, al Safari Rally del 1963.



Nel 1974 il 3° posto di Munari con la Fulvia ha contribuito in modo determinante alla conquista del Mondiale da parte della Lancia.

FRESCHE DI CONCESSIONARIA

Per comprendere meglio il significato di tale umana (e tecnica) avventura, occorre risalire agli albori del Safari, all'inizio degli Anni '50, quando la gara fu "inventata" da Eric Cecil e da un manipolo di appassionati sudditi britannici trapiantati in Africa, che decisero di denominarla Coronation Safari Rally in onore della nuova Regina di Gran Bretagna, Elisabetta II. Un sistema escogitato, anche, per ottenere il supporto della loro nazione d'origine. Per dare consistenza economica alla velleitaria idea di organizzare una maratona che attraversava tre stati - Kenya, Tanzania e Uganda - Cecil e i suoi sodali stabilirono poi una regola che inseriva il prezzo di listino della vettura, insieme a peso, potenza e cilindrata, fra i requisiti da considerare per assegnarla in una classe di appartenenza. E decisero che i concorrenti dovevano appunto schierarsi con un'automobile acquistata presso una concessionaria. Un sistema evidentemente studiato per legare a doppio filo l'aspetto sportivo e quello commerciale. E la cosa funzionò, facendo da trampolino per il successo della gara.

LA SPEDIZIONE DELLE FIAT 127

All'epoca - il primo Coronation Safari Rally si conclude il 1° giugno 1953, il giorno precedente l'incoronazione di Elisabetta II - in Africa risiedono parecchi ex-prigionieri di guerra e profughi del secondo conflitto mondiale e fra essi ci sono molti italiani, che hanno finito con il restare e integrarsi, mettendo su famiglia e trovando lavoro. Non c'è dunque da stupirsi se tra gli elenchi degli iscritti ai primi Safari abbondano italianissimi cognomi quali Bordolli, Bartoldi, Biondi, Orsi, Destro, Coniglio, Boero, Ciaraldi, Mansutti, Tessaro, Pavoni, Grandi, Balletto, Pellegrini, Esposito, Piazza. Ed è in questo contesto socio-economico che nascono e si diffondono le concessionarie di marchi italiani. Ecco spiegato perché, dalle prime edizioni del Safari fino agli Anni '70, il Safari si rende testimone di imprese disperate affrontate da equipaggi a bordo di vetture improbabili per l'uso agonistico. E c'è anche chi riesce ad ottenere risultati eclatanti, come Joginder Singh - uno che di Safari ne vincerà tre - quarto nel '63 al volante dell'ingombrante Fiat 2300 berlina. Oppure come Angelo Esposito, 12° nel '70 con un'Alfa Romeo Giulia Super Ti. E che dire, poi, della spedizione 1981 composta da tre Fiat 127 Sport preparate dal ligure Nicola Albanese e portate in gara (tutte ritirate) da Molino-Khan, Balestra-Angeli e Adani-Gatti? Piccole grandi storie, appunto, magari non supportate dal risultato, ma da incorniciare. Come la partecipazione di Molino e Albanese al Safari del 1988 con una Lancia Delta Gruppo N, unico tentativo nella storia di portare al traguardo una versione di serie della vettura vincitrice (in Gruppo A) di tre edizioni della massacrante maratona africana.



"C'era una volta il Safari. Storie italiane d'Africa" *di Sergio Limone e Sergio Remondino, Libreria Automotoclub Storico Italiano, testo italiano e inglese, foto b/n e colori, 224 pagine, 60 €.*

TRE VOLTE DELTA

Ecco perché il Safari è risultato importantissimo per i colori italiani al di la di quelle che sono state le partecipazioni ufficiali, culminate con le tre vittorie della Lancia Delta Gruppo A, nell'88 e nell'89 con Biasion-Siviero e nel '91 con Kankkunen-Piironen. Certo, nel libro dedicato alle italiane d'Africa le partecipazioni ufficiali non sono state trascurate - ci mancherebbe! - né una tale omissione avrebbe avuto senso. Però il volume ha voluto portare alla ribalta soprattutto le "eroine dimenticate", le degnissime connazionali di Lancia Fulvia, Stratos, Rally 037 e Delta, Fiat 124 Spider e 131 Abarth. Questo senza trascurare le gesta africane di tali regine dei rally, anch'esse ampiamente descritte e raccontate nel volume edito da ASI. L'accuratezza della documentazione e le impagabili immagini appartenenti all'archivio del grande fotografo tedesco Reinhard Klein costituiscono ulteriore motivo per procurarsi una copia di "C'era una volta il Safari, Storie italiane d'Africa". Con l'auspicio che, prima o poi, le vetture italiane tornino a far sognare nel rally africano. E non solo.



Sandro Munari - qui con la Lancia Stratos nel 1976 - ha sfiorato diverse volte la vittoria e il "Safari" è sempre stato il suo appuntamento preferito, che ha affrontato anche non da pilota ufficiale con l'Alfa Romeo GTV6 nel 1983 (a destra).



Grande sofferenza per i mezzi in gara: qui la Lancia Rally.





Miki Biasion, con Tiziano Siviero, è stato l'unico pilota italiano a vincere la gara africana per 2 volte, nel 1988 e nel 1989 con la Lancia Delta integrale.





Agili e brillanti per antonomasia, le Mini hanno "spopolato" alla WinteRace.
Nell'immagine vediamo la Cooper 1000 del 1967 degli argentini Gaviglio/Del Prato e quella del 1968 dei perugini Fioroni/Bardelli.



Foto di gruppo a Cortina. Si riconoscono Stefano Chiminelli (in basso), presidente del Circolo Veneto Automoto d'Epoca, dietro di lui il campione di rally Tonino Tognana, al centro il presidente Scuro con affianco Giulio Felloni e Alex De Angelis dell'Officina Ferrarese del Motorismo Storico.



Gennaro/Giacomello su OM 665 Superba del 1925 nell'accogliente borgo di Siror.



Inutile dire che la nona edizione della WinteRace, che si è tenuta dal 3 al 5 marzo, è stata un grande successo, sia per i partecipanti, sia per gli organizzatori. Questa manifestazione è un connubio perfetto fra esclusività e discrezione, tra natura, ambiente, paesaggi e cultura dell'automobilismo storico e moderno. Tutto nella cornice unica e irripetibile della "Perla delle Dolomiti", ovvero Cortina d'Ampezzo. Per la prima volta l'evento è entrato a far parte del Calendario Nazionale Manifestazioni Auto ASI, organizzato in collaborazione con il Circolo Veneto AutoMoto d'Epoca Giannino Marzotto, presieduto da Stefano Chiminelli. Tutto è stato sempre impeccabile e i partecipanti si sono sentiti costantemente coccolati, dall'inizio alla fine dell'evento, grazie all'organizzazione del comitato presieduto da Rossella Labate. Prestigiosi anche i main sponsor: Aston Martin Verona (che ha messo 7 auto a disposizione dello staff e, giovedì 3 e domenica 6, per test drive gratuiti), Girard Perregaux (che ha messo in palio un prezioso orologio della collezione Bridges, estratto a sorte e vinto dagli olandesi Hendrix e Aleida Verkou), oltre a Villebrequin, MAFRA e Cotton Sound che hanno offerto i loro prodotti come omaggio a tutti i partecipanti. Il bel tempo e il suolo sgombro da neve (che è comunque stata presentissima nei panorami attraversati) hanno accompagnato tutta la manifestazione, ma l'avventura non è mai mancata: i circa 200 chilometri al giorno sono stati sempre impegnativi, ma ripagati dai panorami incredibili e unici di questa parte d'Italia patrimonio Unesco, le Dolomiti Venete.
Noi della redazione abbiamo deciso di partecipare alle vento con una delle nostre vetture: una Fiat 1100/103 H Lusso del 1959 completamente originale. Pur consapevoli di non aver scelto certamente una vettura potente o particolarmente blasonata, abbiamo deciso di viverla come un'av ventura e con lo spirito di sacri cio dei veri amanti delle auto de poca. Giunti così al giovedì sera ed espletate le veri che tecniche, ci riposiamo in vista dell'impegnativa giornata del venerdì. Il giorno successivo, carichi e pronti a tuffarci nelle Dolomiti insieme agli altri partecipanti con le loro bellissime vetture, ci dirigiamo per la partenza sulla prestigiosa passerella di corso Italia. Si sentono parlare tante lingue diverse, così come diversi e provenienti da tutto il mondo sono anche i piloti e i loro driver. Gli equipaggi partecipanti sono 70, 50 sulle auto storiche e 20 sulle auto ìmo derne iconiche. La partenza della prima vettura è alle 9:00 e noi partiamo poco dopo, poichE abbiamo il numero 21, essendo la 1100 fra le vetture più anziane. Fin da subito capiamo il tenore della manifestazione, dirigendoci verso il passo Falzarego e, nonostante la salita ci sembri già importante, la 1100 si comporta bene, ma non abbiamo idea di essere solo all'inizio. Scendiamo poi verso Caprile e Alleghe, per poi affrontare il secondo passo, più stretto e ìselvaggio", quello di Valles. I panorami intorno a noi sono davvero incredibili e ci riempiamo gli occhi di bellezza e le orecchie del rombo affaticato del nostro 4 cilindri. Poi il passo Rolle e San Martino di Castrozza, no alla sosta pranzo a Fiera di Primiero, non prima di aver espletato parte delle prove nel bellissimo borgo di Siror (famoso per le sue malghe rimaste intatte a secoli fa), dove l'ecco glienza della piccola comunità che lo abita è stata davvero eccezionale. Dopo poco, siamo nuovamente in auto e via verso il passo Cereda, Voltago, Agordo, per giungere nuovamente a Caprile e poi a Selva di Cadore, dove inizia l'ul tima fatica della giornata: il passo Giau.



Stefano e Giulia Chiminelli su Opel Ascona 1.9 SR Gr.2 del 1974. (DR Photo)



Passaggio grintoso per Tonino Tognana e Domenico Morassutti su Alpine A110 del 1975.



La nostra Fiat 1100/103 H Lusso del 1959 appena giunta in cima al passo Giau (il terzo più alto delle Dolomiti, 2.236 m), dove le prime luci del tramonto "addolciscono" la sagoma della Cima Ra Gusela: uno dei tanti panorami mozzafiato che questa manifestazione ha donato ai partecipanti.



La Renault Caravelle 1100 del 1968 degli svizzeri Erni/Kranzlin.



Il presidente della Commissione Manifestazioni ASI, Ugo Amodeo, con sua moglie Susanna - sempre impeccabili apripista dell'evento - su Aston Martin DB4 del 1959.

Inanellando curve su curve a poco più di 30 chilometri all'ora, comprendiamo perchÈ questa manifestazione è così apprezzata dagli amanti della guida e del bello. Seppur la nostra piccola 1100 sia poco potente, ci stiamo comunque divertendo molto ma, soprattutto continuiamo a riempirci gli occhi di Dolomiti e di bellezza dei panorami. Finalmente scendiamo su Cortina e la prima giornata è andata, abbiamo fatto poco più di 200 chilometri di sole strade di montagna. Siamo stanchi ma felici. L'ottima cena al Grand Hotel Savoia ci ristora adeguatamente.

Il giorno successivo, sabato, si preannuncia n da subito ben più impegnativo del venerdì, iniziando con il botto: si riparte verso il passo Giau e nuovamente pennelliamo curve e tornanti, per poi scendere verso il colle di Santa Lucia. La discesa però è fatale per un cuscinetto della nostra 1100, specialmente per quello che regge l'albero della pompa dell'acqua e della ventola. Sentiamo un forte rumore e da lì in poi lo sfregamento di ferro contro ferro ci accompagnerà per tutti i successivi chilometri. Naturalmente ci fermiamo e controlliamo, ma l'idea di abbandonare non ci sfiora e decidiamo comunque di provare ad arrivare no alla ne. Così ripartiamo alla volta di Arabba, facendo ancora i passi Pordoi, Sella e Gardena, per giungere a Colfosco e fermarci per il pranzo. Certo la preoccupazione di una imminente rottura definitiva non ci ha fatto viaggiare sereni come prima, ma è stato comunque stupendo. Anche se il bellissimo sole ci scalda e ci coccola, ripartiamo poco dopo il pranzo, consapevoli che ogni chilometro guadagnato verso Cortina sarebbe stato un regalo della vettura; invece, andando tranquilli e cercando di risparmiare il famoso cuscinetto, riusciamo con onore a completare la tappa, passando per Badia, Dobbiaco, Misurina e giungere quindi a Cortina definitivamente. La 1100 non ci ha tradito e ci ha portato no alla ne. Ci piace pensare che, forse, anche lei non fosse satura dei paesaggi e della guida e volesse goderseli no in fondo.

La tensione e la stanchezza si sono fatti sentire anche in questa giornata e questi 210 km non sono stati affatto semplici, ma ci sentiamo di dire che la WinteRace è davvero una manifestazione unica e particolare, organizzata in maniera impeccabile e che ci ha lasciato ricordi indelebili, oltre a una gran voglia di ritornare: mancava in Calendario ASI un evento simile!

La sezione Classic ha potuto contare sulla presenza di vetture che hanno attratto e incantato il pubblico, che le ha potute ammirare sia lungo il percorso, sia nei momenti di attraversamento delle cittadine che arricchiscono questo fantastico mondo di montagne. Le più attraenti sono state le Vintage come la OM 665 Superba del 1925 (Luigino Gennaro/Giancarlo Giacomello) e le numerose Post Vintage. Tra quest'ultime le Aston Martin Le Mans del 1933 (Giorgio Becchetti/Elisa Becchetti) e Aston Martin Le Mans MK 2 del 1934 (Mattia Colpani), la Fiat 508 S del 1935 (Domenico Battaglio la/Emanuel Piona), la Lancia Aprilia del 1937 (Sergio Sisti/Anna Gualandi), la Fiat 508 C del 1937 (Marco Gaggioli/Andrea Perini) e un'altra Lancia Aprilia del 1939 (Gianmario Fontanella/Annamaria Covelli). Nella categoria Classic occhi puntati sulla Aston Martin DB 2 Vantage del 1950 in arrivo dall'Olanda (Jan Hendrick Jabobs/Pamela van Capelle De Ceuninck) e Giulietta Spider del 1960 (Lorenzo Castellini/Costantino Coccoli).

Ma la WinteRace è anche una gara di regolarità 66 prove in 4 settori e quindi c'è una classifica e, per la cronaca, il podio della classifica assoluta parla italiano: infatti, il vincitore della nona edizione è stato l'equipaggio Battagliola/Piona alla guida della Fiat 508 S del 1935. Dietro di loro si sono piazzati al secondo posto Fontanella/Covelli su Lancia Aprilia del 1939 e al terzo posto Giaggioli/Pierini con un'altra Fiat 508, una C del 1937. Quarto e quinto posto sono stati appannaggio rispettivamente degli equipaggi Valentini/Valentini su una Innocenti Mini Cooper del 1972 e di Becchetti/Becchetti su una rara Aston Martin Le Mans del 1933.

Soddisfatto di questa prima, per il Calendario ASI, il presidente Scuro: *"Cortina non ha sicuramente bisogno di farsi conoscere nel mondo. Eventi come questo, piuttosto, servono ad aumentarne il prestigio ed esaltarne la bellezza. Noi di ASI siamo orgogliosi di farne parte, poiché tali progetti giovano vicendevolmente all'immagine del nostro sodalizio e dell'amministrazione territoriale". Gli ha fatto eco il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina: "vedere queste automobili è sempre un piacere e avere un evento simile nel nostro ricco calendario invernale è un onore. Il colpo d'occhio di questi gioielli in Corso Italia è stato impagabile".*

WinteRace
CORTINA D'AMPEZZO

Veneto
The Land of Venice
www.veneto.eu

Cari Amici,

la WinteRace 2022 è stata
indimenticabile soprattutto grazie a voi.
Travolti dal vostro entusiasmo e dalle novità introdotte,
siamo ancora più motivati e ci immaginiamo
già un emozionante decennale.

Ronello

Museo dell'Automobile
BONFANTI - VIMAR

WinteRace srl

PLATINUM SPONSOR

GIRARD-PERREGAUX

HANDPICKED
WEAR *your* VALUES

#Labocosmetica

VILEBREQUIN

GOLD SPONSOR

ASTON MARTIN
VERONA

CAMPOMARZIO 70
the ESSENTIAL CULTURE

CottonSound®

MEDIA PARTNER

QUATTRORUOTE

PATROCINATA DA

Comune di Cortina d'Ampezzo
Comun de Anpezo

Comune di Primiero
San Martino di Castrozza

PARTNER TECNICI

AUTO D'EPOCA

BMC

GARE di EPOCA.COM

LORENA ANTONIAZZI

SAVOIA

SANLORENZO

FOTOGRAFO UFFICIALE

WWW.WINTERACE.IT



Il collezionista Gianni Morandi ha vinto il Concorso di Eleganza con la sua impeccabile Fiat 1400 A del 1954, con tanto di sci d'epoca sul tetto!

2022 ABRUZZO WINTER RACE



L'auto più anziana partecipante, questa Maserati 3500 GT Iniezione del 1953 (Gigliotti/Recanatesi), non si è fatta minimante spaventare dal tempo da lupi che ha accompagnato tutta la giornata di sabato.



I vincitori - giovani ma già una garanzia fra i più forti regolaristi ASI - Alessandrelli/Alessandrelli, su Mini Cooper del 1968, durante le prove presso l'Aeroporto dei Parchi.

ALL'ABRUZZO WINTER RACE, LA NEVE È STATA PROTAGONISTA ASSOLUTA, GENERANDO SCENARI MOZZAFIATO.

Fiocchi giganti in Piazza Risorgimento ad Avezzano, per la partenza della 2^ edizione della AWR (26 e 27 febbraio), organizzata dall'Abruzzo Drivers Club federato ASI, presieduto da Felice Graziani.
50 le auto, tutte con pneumatici da neve e catene a bordo. Un cambio di scenario, dopo le giornate precedenti più simili alla primavera, coi mandorli in ore, che ha colto piacevolmente di sorpresa e ha reso il tutto ancora più avvincente: affrontare, per esempio, le Svolte di Popoli, teatro di epici duelli motoristici, ha messo a dura prova l'abilità di guida dei partecipanti che ricorderanno a lungo questa esperienza.
170 chilometri di gran carriera tra bufere e paesaggi innevati, attraverso un emozionante percorso ricco di tradizione e storicità. Un branco di caprioli, incuriosito dai rumori che spezzavano il silenzio, ha fatto capolino lasciandosi fotografare. La calda accoglienza degli Abruzzesi e il loro cibo eccellente, hanno fatto il resto. La domenica ecco invece il sole, che dona un ulteriore cambio di scenario.
Forte della conoscenza maturata nei dieci anni del Circuito di Avezzano, l'organizzazione è stata impeccabile e lo staff si è prodigato per organizzare un evento che verrà di sicuro replicato e ampliato nei prossimi anni. L'Abruzzo invece, ancora una volta, si scopre teatro ideale per le manifestazioni di auto d'epoca, con strade ben tenute, paesaggi mozzafiato e una ospitalità sincera.
Al netto dei cronometri, terzo posto per Corona/Petraroia su Lancia Fulvia Montecarlo del 1975, al posto d'onore Ticchioni/Valentini su Alfa Romeo GT 1.3 del 1969 e primi gli imbattibili Nicola e Martina Alessandrelli su Innocenti Mini Cooper del 1968. Premi per i giovani venticinquenni Abbenante/Ferrante, su Fiat 500 Francis Lombardi (5° assoluti), le giovani promesse Alessandra Pandozzi (Fiat 500) e Monique Leone (Fiat 124 Abarth), per l'equipaggio Gigliotti/Recanatesi con l'auto più datata, una magnifica Maserati 3500 GT Iniezione del 1953 e, al collezionista Gianni Morandi, il Concorso di Eleganza con la sua Fiat 1400 A del 1954 con tanto di sci d'epoca piazzati sul portapacchi.

DAL 1961 ABBIAMO
A CUORE I VOSTRI RADIATORI



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

RIGENERAZIONE E VENDITA:
- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi

OFFICIAL PARTNER KESSEL

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

COVERCAR CONFEZIONI ANDREA GROUP

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

COVERCAR AUTHENTICITY 48 YEARS



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

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

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

GAMMA COLORI

GAMMA COLORI PIPING

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

MOGAM
GALLERIA D'ARTE E MOTORI

ALLE FALDE DELL'ETNA IL MUSEO DELLA FAMIGLIA PARASILITI.

Giuseppe Valenza

Il MOGAM (Modern Gallery of Art and Motors) di Catania propone nell'ampia area espositiva di 2000 mq auto, moto, motosca a pregiate opere d'arte. La Galleria, fondata nel 1977 da Giovanni Parasiliti, un costruttore edile catanese appassionato d'arte e motori, è oggi presieduta da Riccardo Modica e diretta da Veronica Parasiliti, glia di Giovanni. Nell'esposizione dedicata agli artisti del '900, tra i quali sono inseriti alcuni rappresentanti del futurismo, è possibile ammirare, tra le altre, le opere di Umberto Boccioni, Fortunato Depero, Luigi Carlo Filippo Russolo, Giuseppe ì Pippo Rizzo, Roberto Iras Baldessari, Giuseppe Bertini, Mario Sironi, Pino Pascali, Lucio Fontana, Emilio Greco, Mario Schifano, Mimmo Rotella, Emilio Vedova, Giorgio Pomodoro, Pietro Consagra e Aligi Sassu. La collezione è arricchita da opere librarie di pregio che riguardano sia l'arte che l'automobilismo e da oggetti in uso nel secolo scorso trasformati dalla vetust in cimeli. Il settore che riguarda l'automobilismo offre alla vista del visitatore una gamma di oltre 30 vetture italiane sia da strada che da competizione. La marca pi rappresentativa del MOGAM è la Ferrari con i modelli 166 F2, 275 GTB, F40, 288 GTO, Enzo, Dino 206S e 246 GT (in foto) e altri ancora. Ma il vero gioiello è rappresentato dalla Ferrari F1 che venne guidata nelle passate stagioni da Alonso e Raikkonen. La vettura si trova in felice compagnia di altre monoposto in un salone esclusivamente dedicato nel quale si ammirano anche numerosi cimeli legati al mondo motorismo e tra questi, immancabili, quelli che riguardano la Targa Florio. L'esposizione motoristica comprende in ne anche un'esposizione di due ruote composta principalmente da modelli MV Agusta, Laverda e Ducati, e di motonautica da competizione. Notevoli i motosca Racer. Le attivit del MOGAM non si limitano soltanto all'offerta museale ma abbracciano eventi di ogni genere, come mostre, convegni e presentazioni di libri, come recentemente quella della monogra a della ì Lancia Aprilia Paganelli ex Bellucci. Per le dimensioni della struttura, la variet della sua proposta espositiva, le sue molteplici attivit e l'invidiabile posizione che sta tra le spiagge dello Jonio e il parco dell'Etna, il MOGAM è certamente tra i pi pregiati museo del motorismo del Meridione. Visitabile solo su prenotazione telefonica.







RADAR

TIPOLOGIA

INDIRIZZO: via Galermo 171 95123 Catania

TELEFONO: +39 346 6245514

EMAIL: galleriamogam@gmail.com

WEB: www.mogam.it

APRILE

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

02-03 **TRIESTE OPICINA HISTORIC 2022 - TROFEO MARIO MARCHI** | Trofeo ASI | Fvg | Slovenia | Club Dei Venti All'ora Trieste

02-03 **COPPA APULIA** - Trofei ASI | Murgia Barese | Rombo Arcaico Auto & Moto D'epoca

09-10 **CIRCUITO DELL'ARDENZA** - Trofeo ASI | Livorno e Pisa | Topolino Club Livorno

ABILITÀ CRONOMETRI MECCANICI

01-03 **RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DEL PICENO - TROFEO CLEMENTI GIOVANNINO** | Trofeo ASI | Porto San Giorgio | Fermo | Ascoli Piceno | La Manovella del Fermano

09-10 **VI TROFEO CITTÀ DI CAMPOFRANCO** - Trofeo ASI | Grifone Auto e Moto D'Epoca | campofranco

ABILITÀ FORMULA CRONO ASI

03 **TROFEO PRIMAVERA** - Trofei Formula Crono ASI | Giudicarie Esteriori | Trentino | Scuderia Trentina Storica

23-24 **COLLI GORIZIANI HISTORIC** - Trofeo ASI | Gorizia | Club Gorizia Automoto Storiche

TURISTICHE CON PROVE

01-03 **VALLI E NEBBIE** - Trofeo ASI | Ferrara | Officina Ferrarese del Motorismo Storico

03 **CALTANISSETTA ED IL GDS 1948** - Manifestazioni Club | Caltanisetta | Circolo Dell'antico Pistone

09-10 **RADUNO NAZIONALE LANCIA** - Manifestazioni Club | Gubbio e Dintorni | Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori

TURISTICHE CON PROVE

22-24 **XXV RIEVOCAZIONE COPPA TOSCANA** - Trofeo ASI | Versilia Apuane | Club Automoto Epoca Toscano

22-25 **GRAN PREMIO DI BARI** - Manifestazioni Club | Bari | Old Cars Club

23 **TROFEO GIOVANI ETRUSCHI** - Trofei Giovani | Perugia | CAMEP

30 **ICHNUSA YOUNG DRIVER** - Trofei Giovani | Cagliari | Muravera | Villaputzu | Associazione Automoto D'epoca Sardegna

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

01-02 **PRIMAVERA NEL BAROCCO IBLEO** - Marco Polo | Veteran Car Club Ibleo

02-03 **TROFEO ROMA E I SUOI CASTELLI** - Manifestazioni Club | Vignanello | Scuderia Campidoglio

07-10 **MODENA E LA MOTOR VALLEY** - Marco Polo | Modena | Mirandola | Sant'agata Bolognese | Mercedes Benz Registro Italia

08-10 **SAPERI E SAPORI DEL SALENTO** - Marco Polo | Lecce | Messapia Automotoclub Storico

09-10 **PENISOLA SORRENTINA** - Marco Polo | Sorrento | Antiquariauto Auto Moto Club

09-10 **SENTIERI FRANCESCANI** - Marco Polo | Assisi | Bolsena | Automotoclub Storico Assisano

23-25 **MARE, MONTI, ARTE IN SICILIA** - Marco Polo Ragusa e Provincia | CT1 | Catania

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

23-25 **PIOMBINIO - LIVORNO 1901** - Rally Delle Veterane | Livorno | Garage del Tempo

24 **MEMORIAL ALFREDO PELLEGRINI** - Manifestazioni Club | Terni | Borzacchini Historic Terni

24 **SULLE STRADE DI FEDERICO II** - Manifestazioni Club | Torremaggiore (FG) | Autoclub Storico Dauno

GITE SOCIALI

03 **TOUR DI PRIMAVERA** - Manifestazioni Club | Catanzaro Corse Club 2 Mari

03 **ENOGASTRONOMICA DI EDO PRIMAVERA IN COLLINA** - Manifestazoni Club | Oltrepo' Pavese | Veteran Car Club Carducci | Pavia

25 **INCONTRO CON I LANCISTI** - Manifestazioni Club | Benevento e Provincia | Automotoclub Strorico Antico Sannio Benevento

29-01 maggio **STORICHE DI PRIMAVERA** - Manifestazioni Club | Scuderia Antichi Motori Messina

CONVEGNI

24 | **LE STRADE DEL TEMPO** | **VIAGGIO NELLA MEMORIA VILLA PIERCY** - Momenti Culturali | Bolotana (NU) | Il Volante Sassari

VEICOLI UTILITARI

22-23 **RIEVOCAZIONE STORICA DELL'AUTOTRASPORTO IN VALLESINA** - Altre Manifestazioni | Territorio Vallesina | Club Jesino Moto Auto Epoca



Via Setificio, 44 - 60035 JESI (An)
Tel. 0731 58030 - cjmae2001@yahoo.it
www.cjmae.it

C.J.M.A.E.
Club Jesino Moto Auto d'Epoca
FEDERATO A.S.I.

Pedivella d'Oro
2013 . 2017 . 2021



MAGGIO

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

01 — **GRAN PREMIO NAPOLI - RIEVOCAZ. STORICA CIRCUITO DI POSILLIPO** · Manifestazioni Club | Napoli | Classic Car Club Napoli

06-08 — **23ª RONDE DELLE ZOLFARE** · Trofei ASI | Caltanisetta | Circolo Dell'antico Pistone

22 — **VII TROFEO FRANCESCO CINTI** · Manifestazioni Club | Bagnoregio | Assoc. Stor. Culturale Piero Taruffi Automoto

27-29 — **XXXVII TARGA DI CAPITANATA** · Trofei ASI | Gargano | Autoclub Storico Dauno

28-29 — **22ª TROFEO DEL TERMINILLO** · Trofei ASI | Rieti | Car Club Capitolino

ABILITÀ CRONOMETRI MECCANICI

06-08 — **23ª RONDE DELLE ZOLFARE** · Trofei ASI | Caltanisetta | Circolo Dell'antico Pistone

15 — **RIEVOCAZIONE STORICA CORSA IN SALITA BOLOGNA - ROCCA DI ROFFENO** · Manifestazioni Club | Bologna | Rocca di Roffeno | Team San Luca A.S.D. Auto Moto Storiche

ABILITÀ FORMULA CRONO ASI

07 — **TROFEO MONTI SIMBRUINI, MEMORIAL MARCO FORMICONI** · Trofei Formula Crono ASI | Carsoli | Auto Moto Storiche Officine Romane

08 — **XXVII COPPA DEI CASTELLI PAVESI - TROFEO ELIO MARCHESI -** Trofei Formula Crono ASI | Colline di Pavia | Ruote D'epoca Pavia

15 — **23ª CARLO FABBRI** · Trofeo Formula Crono ASI | Club Autostoriche Rieti

TURISTICHE CULTURALI CON PROVE

01-04 — **TOUR DELLA PENISOLA SORRENTINA** · Manifestazioni Club | Sorrento | Positano | Minori | Capri | Classic Car Club Napoli

07 — **COPPA GIOVA-MI** | Trofeo Giovani | Milano e Dintorni | Club Milanese Auto Moto Epoca

13-15 — **XVI COPPA GENTLEMAN SARDI** · Trofei ASI | Tortoli' | Jerzu' | Cagliari Etc | Associazione Automoto D'epoca Sardegna

15 — **DAI DE GAS** · Trofeo Giovani | Cesena e Dintorni | Collectors Historic Car Club

15 — **VECCHI MOTORI E GIOVANI CULTORI IN CAMPANIA** · Trofeo Giovani | Portici | Antiquariauto Auto Moto Club | Napoli

20-22 — **COPPA DELLA PERUGINA** · Trofei ASI | Umbria | Club Auto Moto Epoca Perugino

20-22 — **XXXIV COPPA DEI DUE MARI** · Trofei ASI | Adriatic Veteran Cars Club | Riccione

22-28 — **AUTOGIRO D'ITALIA 2022 - VIAGGIO A SUD** · Manifestazioni Club | Abruzzo | Puglia | Basilicata e Molise | Autogiro d'Italia Asd

26-29 — **VIII ETNASPRINT - LA FATA MORGANA** · Manifestazioni Club | Tropea | Circolo Veicoli Storici | Titani di Trinacria

27-29 — **TUSCIA TOURIST TROPHY** · Trofei ASI | Viterbo | Veteran Car Club Viterbo

27-29 — **CIRCUITO DELLE 3 VENEZIE** · Trofei ASI | Veneto | Friuli | Trentino | Circolo Ruote Classiche Rodigino

28-29 — **SULLE STRADE DELLA LEGGENDA** · Manifestazioni Club | Legend Colli Senesi

RIEVOCATIVE CON PROVE

04-08 — **RIEVOCAZIONE STORICA GIRO DI SICILIA 1912-2022 - LA SICILIA DEL FLORIO** · Manifestazioni Club | Sicilia | Veteran Car Club Panormus

07-08 — **CORSA FUTURISTA -** Trofei ASI | Sassari | Il Volante Sassari

29 — **TOUR DEI VULCANI** · Manifestazioni Club | Itireddu (SS) | Il Volante Sassari

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

01 — **VII FESTIVAL AUTORETRO' 1° MEMORIAL LILLO CAVALLO** · Manifestazioni Club | Reggio Calabria | Associazione Reggina Mezzi Storici F.De Virgilio Lillo Cavallo

07-08 — **RADUNO INTERCLUB DI MARCA ALFA ROMEO - ADRENALINA PURA** · Manifestazioni Club | Fermo | La Manovella del Fermano

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

07-08 — **SULLE STRADE DE L'EROICA** · Manifestazioni Club | Siena | Siena Club Auto Moto Epoca

14 — **11ª LES DAMES AU VOLANT** · Manifestazioni Club | Lago di Garda | Benaco Autoclassiche Asd

14-15 — **VII ASTE E BILANCIERI** · Marco Polo | Venezia | Venezia Automotostoriche

14 — **VISITA COLLEZIONE UMBERTO PANINI** · Manifestazioni Club | Modena | Hermitage Veteran Engine

14-15 — **I CASTELLI DEL PIEMONTE -** Manifestazioni Club | Manta / Racconigi | Circolo Langhe Automoto Storiche

15 — **RADUNO CITTÀ DI TRIESTE** · Manifestazioni Club | Trieste e Provincia | Club Amici Della Topolino

15 — **COPPA NETIUM** · Manifestazioni Club | Zona Castel del Monte | Rombo Arcaico Auto & Moto D'epoca

21-22 — **BIKER FEST - US CAR REUNION** · Manifestazioni Club | Lignano Sabbiadoro | I.C.N.O. American Motors

22 — **SULLE STRADE DEL TRANSPORT SHOW 2022 -** Manifestazioni Club | Costa Trabocchi | Frentano Ruote Classiche

22 — **IV MONTE BONIFATO REVIVAL** · Manifestazioni Club | Alcamo (TP) | Club Auto Moto D'epoca Francesco Sartarelli

22 — **I PERCORSI DI FEDERICO II** · Manifestazioni Club | I.B.A.T. | Scuderia Fieramosca Club Automoto Storiche

22 — **19ª AOSTA E DINTORNI -** Manifestazioni Club | Aosta | Saint Barthelemy | Club Auto Moto Epoca Valle D'aosta

26-29 — **CON L'APRILA TRA FELTRO E MONTEFELTRO -** Manifestazioni Club | Urbino | Pesaro | Registro Aprilia

27-29 — **SULLE RIVE DELL'ALTO IONIO** · Marco Polo | Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici | Del ni | Taranto

27-29 — **9ª RIEVOCAZIONE STORICA ASTI - SAN REMO** - Manifestazioni Club | Club Auto e Moto D'epoca Astigiano

27-29 — **XXVIII COPPA VINCENZO FLORIO** · Manifestazioni Club | Napoli | Circolo Auto Moto Epoca Vincenzo Florio

29-05 giugno — **LE STRADE DELLA TOPOLINO SS N.7 VIA APPIA DA ROMA A MATERA** · Manifestazioni Club | Roma , Lazio, Napoli e Matera | Topolino Autoclub Italia

29 — **RADUNO CITTÀ DI AGROPOLI** · Manifestazioni Club | Agropoli (SA) | Club Salerno Autostoriche

30-05 Giugno — **IN GIRO PER LA GRECIA IV EDIZIONE** · Manifestazioni Club | Grecia | Veteran Club Valle D'itria

RIEVOCATIVE SENZA PROVE

27-29 — **RIEVOCAZ. STORICA DELLA CORSA "TORINO - ASTI - TORINO DEL 1985"** | Rally Delle Veterane | Torino | Registro Ancetre Club Italia

CONCORSO DI ELEGANZA

01 — **YOUNGTIMER CONCOURSE** | Manifestazioni ASI | Bardolino | ASI | Automotoclub Storico Italiano

01 — **XV ED. "CONCORSO DI ELEGANZA" SAN BENEDETTO DEL TRONTO** · Concorsi | San Benedetto del Tronto | Club Automoto Storiche Picenum

14 — **MAW DESIGN** | Concorsi | Portici (Napoli) | Antiquariauto Auto Moto Club

28-29 — **SPORT E MOTORI** | Concorsi | Club Autostoriche Rieti

CONCORSO DINAMICO

29 — **BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX** · Concorsi | Scuderia Djelmo Asd

GITE SOCIALI

08 — **GIRO DELLE MASSERIE 2022** | Manifestazioni Club | Martina Franca | Veteran Club Valle D'itria

08 — **DALLA CITTÀ DI FABRIANO VERSO GLI APPENINI** | Manifestazioni Club | Territorio Fabrianese | Club Jesino Moto Auto Epoca

GITE SOCIALI

14-15 — **A PASSEGGIO PER L'ANTICO DUCATO DI SPOLETO** | Manifestazioni Club | Varie | Veteran Car Club Roma

14-15 — **ALLA SCOPERTA DEL BAROCCO NERENTINO** | Manifestazioni Club | Nardo' (LE) | Scuderia Il Tacco Automoto D'epoca

20-22 — **LA BIANCHINA NELLA MOTOR VALLEY** | Manifestazioni Club | Val D'isarco | Bianchina Club

27-29 — **VIAGGIANDO NEL TEMPO ANTE "40** · Manifestazioni Club | Ruote D'epoca della Riviera Dei Fiori

27-29 — **MANTOVA** | Manifestazioni Club | Mantova | Veteran Car Team Bolzano

27-30 — **LE QUATTRO RUOTE STORICHE NELL'ISOLA DI CALYPSO** | Auto e Motocicli Sport Club d'Epoca | Pantelleria

29 — **34ª GITA SOCIALE CITTÀ DI CASTIGLIONE DELLE STIVIERE** · Manifestazioni Club | Club Auto Moto Storiche Castiglionese

CONVEGNI

14-15 — **CULTURA E MOTORI AL POLITECNICO** · Momenti Culturali | Piacenza | Club Piacentino Automoto Epoca

18 — **LA COPPA DELLA PERUGINA IERI, OGGI E DOMANI** | Momenti Culturali | Prerugia | Club Auto Moto Epoca Perugino

ESPOSIZIONE

01 — **INAUGURAZIONE MOSTRA STATICA "ARTE E SOGNI"** | Momenti Culturali | Loreto Apurtino | Old Motors Club Abruzzo

APRILE

10 — **RIEVOCAZ. STORICA BERGAMO-SAN VIGILIO - MEMORIAL DINO SESTINI** · Rievocative | Bergamo | Club Orobico Auto Epoca

10 — **13ª CIRCUITO DI SAN PIETRO IN TRENTO** | Ante 1930 | Tematiche | San Pietro In Trento (RA) | Club Romagnolo Auto e Moto D'epoca

23-24 — **IL PRIMAVERA DI AUGUSTO FARNETI** · Ante 1963 | Turistiche Culturali | Sport Club Il Velocifero Auto Moto Epoca

25 — **TOUR IN MOTO** | Ante 2002 | Turistiche Culturali | Bari | Aste e Bilancieri Automotoclub Citt| di Bitonto

30-01 maggio — **LE MOTO E I PIONIERI** | Ante 1930 | Turistiche Culturali | Club Moto Epoca Fiorentino

MAGGIO

06-08 — **ASIMOTOSHOW** | Turistiche Culturali | Varano De' Melegari | ASI | Automotoclub Storico Italiano

08 — **GIRO DELLE MASSERIE 2022** | Ante 1997 | Turistiche Culturali | Martina Franca | Locorotondo | Veteran Club Valle D'itria

15 — **GIRO DEI MONTI DAUNI** | Ante 2002 | Turistiche Culturali | Subappennino Dauno (FG) | Autoclub Storico Dauno

15 — **XXIII VALLESINA IN MOTO** | Ante 1992 | Rievocative | Jesi (AN) | Club Jesino Moto Auto Epoca

27-29 — **MOTOSTORICHE NEL BAROCCO IBLEO**

28-29 — **28ª MOTO RADUNO D'EPOCA "NANDO PENNISI"** | Ante 1972 | Turistiche Culturali | Isole Eolie | Associazione Siciliana Veicoli Storici

28 — **ANCONA IN MOTO** | Ante 1990 | Turistiche Culturali | Ancona | Club Auto Moto Storiche Ancona

29 — **BANDIERA GIALLA** | Dal 1960 al 2000 | Turistiche Culturali | Assisi San Ginesio (MC) | Automotoclub Storico Assisano

29 — **MOTO E COLLI** | Ante 2002 | Turistiche Culturali | Puglia | Old Cars Club

29 — **IN MOTO NELLE TERRE DI RE ARDUINO** | Turistiche Culturali | Ivrea | Ruote Storiche In Canavese

CALENDARIO MOTO

PININFARINA, UOMINI E MODELLI

La nuova opera di Artioli, a cura di Daniele Buzzonetti, con traduzione inglese, è la design story della Maison Pininfarina dal creatore Battista, familiarmente soprannominato Pinin (nel 1961 Giovanni Gronchi, Presidente della Repubblica, concede di unire soprannome al cognome), a suo glio l'ingegner Sergio. Tante le foto di prototipi e di Pinin con personaggi illustri come l'avvocato Gianni Agnelli, Enzo Ferrari, con il glio Sergio e i nipoti Andrea, Paolo (attuale presidente del Gruppo e vice presidente ASI) e Lorenza, di Renzo Carli (cognato di Sergio, direttore e AD della Pininfarina dal 61 al 1977) e di alcuni designers: Sergio Scaglietti, Lorenzo Ramaciotti, Francesco Martinengo, Aldo Brovarone, Leonardo Fioravanti, l'americano Tom Tjarda. Con le foto di fuoriserie che hanno scritto la storia dell'auto: Lancia e Cisitalia, splendide Ferrari, Maserati, Fiat (Dino compresa), Alfa Romeo, le americane Cadillac e Nash, le inglesi Rolls Royce, Bentley, Austin.





"Pininfarina. Storia di un mito" *di Daniele Buzzonetti, Artioli Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 317 pag, 55,00 €*

FORGHIERI: UNA VITA COL CAVALLINO NEL CUORE

Sempre per Artioli e a cura di Daniele Buzzonetti, un altro bel volume in italiano e inglese il cui interprete è l'ingegner Mauro Forghieri, modenese come Enzo Ferrari, cervello dalla classe meccanica per le rosse vetture del Cavallino Rampante, alle quali ha dedicato tutta la sua bravura e gran parte della sua vita. Per bocca di Forghieri il volume parla delle "rosse" di come le ha (o sono state) pensate e fatte realizzare, di quanto abbiano vinto e dove (sia in pista e per le GT e GTO anche su strada), di com'erano i piloti che le hanno guidate, con numerosissime foto di vetture e indimenticabili piloti al loro volante.







"La Ferrari nel Cuore. Mauro Forghieri" *di Daniele Buzzonetti, Artioli Editore, testo in italiano inglese, foto b/n e colori, 317 pag, 55,00 € (49,50 € su www.artioli.it).*

UNA FAMIGLIA LEGGENDARIA

I Florio sono stati una delle più importanti famiglie italiane, per prestigio, per intraprendenza, per iniziativa. Il loro nome infatti, evoca subito imprese formidabili, dall'imprenditoria allo sport, primo fra tutti quello automobilistico; partendo dagli inizi dell'800, con le prime imprese economiche e no al declino avvenuto a 900 inoltrato, il testo di Pino Casamassima autore teatrale, scrittore, giornalista, grande esperto del 900 italiano, ne conoscitore del costume e della società nostrana un saggio rigoroso e puntuale, prima che un romanzo, genere del quale, tuttavia, non si può non intraprendere quando si parla di stirpi come quella dei Florio, così sfaccettata, così poliedrica. Gli appassionati di motori, soprattutto, troveranno in questo testo, la ricostruzione analitica dell'invenzione e della nascita di una delle corse più leggendarie, a opera della famiglia: la Targa Florio. Iniziata nel 1906, si è svolta come gara di velocità no al 1977. è quindi una delle più antiche, prestigiose e longeve competizioni del secolo scorso. Una storia nella storia, che aggiunge tessere affascinanti a un mosaico fatto anche di mondanità, lusso, "bella vita" come quella della luccicante Donna Franca, la "regina" della dinastia, e di suo marito Ignazio Jr, che, nel bene e nel male, hanno incarnato due icone della Belle Epoque. Un racconto lungo un secolo di tre generazioni dei "Leoni di Sicilia".



"I Florio. La vera storia della famiglia diventata leggenda" *di Pino Casamassima, Diarkos Editore, testo in italiano, 330 pag, 18,00 €*

DA 60 ANNI FRENATE IN SICUREZZA

Brembo, leader globale nello sviluppo e nella produzione di impianti frenanti ad alte prestazioni, ha compiuto 60 anni. Un lungo lasso di tempo nel quale l'azienda lombarda ha avuto come missione principale quella di far frenare al meglio i campioni delle quattro e delle due ruote così come le auto e le moto che noi utenti normali della strada, usiamo tutti i giorni. La storia, l'evoluzione e l'affermazione del Marchio, sono i temi di questa imponente e completissima pubblicazione, libro u ciale per celebrare l'illustre compleanno. Il volume passa infatti in rassegna le differenti facce dell'universo Brembo: non solo per la frenata su strada e su pista, ma anche una profonda attenzione al design, al processo produttivo, a un marketing ef cace che ha permesso una graduale internazionalizzazione dell'azienda sino agli aspetti, oggi tanto attuali, della sostenibilità della liera produttiva.
Sei gli autori principali (fra questi Massimo Clarke, membro della Commissione Cultura di ASI), ai quali contributi si aggiungono le testimonianze vive e dirette di chi, l'azienda, la vive dall'interno quotidianamente. Bellissimo il materiale iconogra co, per lo più proveniente dall'archivio Brembo.



"Brembo 60. La bellezza dell'innovazione" *Aa. Vv., Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 260 pag, 60,00 €*

ASIshop.it

Collezione Ufficiale Asi - Primavera - Estate

~~€ 18~~
€ 12



T-SHIRT BASEBALL

T-shirt 100% cotone mod. Baseball con stampa stile vintage, da abbinare alla felpa Teddy per un total look Anni '50. Colori: Royal, Rosso, Verde, vestibilità regolare. Taglie dalla S alla 3XL

~~€ 48~~
€ 35



FELPA COLLEGE "TEDDY"

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

€ 48



PIUMINO BIKER

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

Collezione ASI by sparco in Edizione Limitata

€ 24



T-SHIRT IN COTONE

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

~~€ 32~~
€ 27



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. Solo taglia S.

€ 65



FELPA FULL-ZIP

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



€ 44

GIACCA WINDSTOPPER CON CAPPUCCIO

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

SCARPE SNEAKER

€ 98



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



Saremo presenti nello stand ASI con il nostro pop up store presso le seguenti fiere di settore:

EXPOLEVANTE
Bari (BA) - dal 21 - 24/04

AUTOMOTORETRO'
Torino (TO) - dal 28/04 - 1/05

ASI MOTOSHOW
Varano de' Melegari (PR) - dal 6 - 8/05

Nuova linea Martini Racing





€ 92

HOODIE BIG STRIPES

Felpa con cappuccio con le tipiche strisce della livrea Martini Racing interamente ricamate. Patch ricamate su petto. Colore blu o bianco. Taglie: S - XXL.



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



€ 98

FELPA FULL ZIP

Felpa full zip ispirata all'iconica tuta Sparco - Martini Racing.
Colore: Blu Marine.
Taglie dalla S alla XXL.

€ 42





€ 72

POLO REPLICA

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

T SHIRT BIG STRIPES

T-shirt in morbido jersey con le tipiche strisce della livrea Martini Racing. Colore blu o bianco.
Taglie: S - XXL



€ 92

GILET REPLICA

Gilet con tipica livrea a strisce con disegno a V, in tessuto tecnico ripstop e pregiate patch ricamate. Zip specifica con nastrino Martini Racing stripes su flap di chisura. Fondo e maniche elasticizzati, tasca interna.
Colore: Blu Marine.
Taglie: S - XXL



€ 190

FIELD JACKET

Giacca antivento con cappuccio in tessuto water-repellent, patch ricamate, nastrino "Martini Racing stripes" su manica.
Colore: Blu Marine.
Taglie: S - XXL.



€ 60

WINDSTOPPER

Giacca antivento con cappuccio in tessuto water-repellent, patch ricamate, nastrino "Martini Racing stripes" su manica. Colore: Blu Marine. Taglie: S - XXL.



CAPPELLINO € 32

Ricami 3D frontali



€ 80

OCCHIALI DA SOLE

Protezione da raggi - UV EN ISO 12312-1



€ 98

SNEAKER S-POLE

Sneakers di derivazione Karting con speciale livrea Martini Racing.
- Suola karting
- Tomaia traspirante
- Tessuto in microfibra
- Doppio laccio

Taglie: 39 - 46



€ 32

BERRETTO POMPON

50% lana 50% acrilico con rivestimento in pile.

Trovi gli articoli della precedente collezione Martini Racing in offerta su www.asishop.it – DISPONIBILITA' LIMITATA

ASIshop.it

CRONOGRAFI



MOD. GP € 110

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

MOD. STEEL

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



€ 185



MOD. PILOTA € 115

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



CAPPELLINI DA BASEBALL € 12

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

CRAVATTE IN SETA JACQUARD € 38

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



MODELLO HONK-SUR-HONK

Fantasia di 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)

OROLOGI "SOLO TEMPO"



UNISEX MOD. COLORS € 68

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

€ 180

OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB

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



€ 95



€ 85

OROLOGI DA DONNA

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

PORTACHIAVI



MODELLO BADGE € 12

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



MODELLO SPORT € 8

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



MODELLO SILVER € 8

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



MODELLO 3D € 8

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



TUTA DA PILOTA € 90

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



TELO COPRIKART € 72

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



€ 68 ZAINO PORTA PC

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



CASCO JET € 85

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

€ 68/ € 78 COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider



Copre l'abitacolo sia con la capotte 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 *Da € 85 a €195*

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.



€ 25 GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE

Guanti mezze dita in vera pelle e cotone traforato chiusura con velcro e stemmini ASI in ottone smaltato. Colori disponibili marrone e nero. Taglie da S a XXXL (XXXL solo marroni)

GUANTI DA GUIDA IN PELLE € 28

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





€ 30 / 35 CAR BADGE PER RADIATORE

Car Badge per radiatore auto a forma di scudetto ASI, in ottone dorato e smaltato completo di perni filettati e staffa. Con sacchettino in velluto personalizzato.
Formato piccolo: Dim. mm. 65x58
Formato grande: Dim. mm. 90x80



€ 15 COPRIVOLANTE UNIVERSALE

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

PROFUMATORE DA BOCCHETTA MA-FRA € 4

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



€ 4 SPILLA/PIN DA GIACCA

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



BRACCIALE SALVAVITA AIDME € 14

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





COVER PER SMARTPHONE € 19

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**

NOVITÁ



SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE € 12

Sciarpa multifunzionale particolarmente utile per l'uso quotidiano come sciarpa, copricapo, berretto, fazzoletto, passamontagna o fascia. Realizzata in poliestere mostra elevata resistenza ed estensibilità e può essere lavata in lavatrice. Dimensione cm 24x47

€ 9 MASCHERINA LAVABILE IN COTONE



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

€ 20 BORRACCIA IN ACCIAIO INOX

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



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

MODULO D'ORDINE 04/2022

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

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

Nome ..... Cognome .....o ragione sociale.....

Cod. Fisc./P. Iva **(obbligatorio: in mancanza non potremo evadere l'ordine)** .....

Indirizzo..... Cap.....Località .....

Prov..... Tel. .....E-mail.....

Indirizzo di spedizione (se diverso): .....

Tessera ASI (eventuale).....Data.....Firma..... .....

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

ASI BOOKSHOP

VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER	€ 12	☐
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17	☐
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21	☐
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27	☐
IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21	☐
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22	☐
"I Grandi Carrozzieri" 6 VOLUMI	€ 99	☐
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet	€ 9	☐
MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior	€ 9	☐
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164	€ 9	☐
MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupè 1.2 - 1.3	€ 9	☐
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4	€ 9	☐
"Mini guide" 5 VOLUMI	€ 35	☐
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33	☐
Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24	☐
LOUIS CHIRON	€ 41	☐
"Caracciola + Campari + Chiron" 3 VOLUMI	€ 79	☐
FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27	☐
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22	☐
FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27	☐
MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27	☐
MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27	☐
Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI	€ 99	☐
NOVITÀ C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI	€ 60	☐
FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - (nuova edizione)	€ 40	☐

LANCIA DELTA Gruppo A Solo Volume 1 € 49 ☐ — **OPERA INTERA** € 109 ☐; Solo Volume 2 € 45 ☐; Solo Raccoglitore € 15 ☐

312P - Forse la più bella Ferrari da corsa	€ 85	☐
500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 23	☐
ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33	☐
ALFA ROMEO GTA	€ 23	☐
AUTOMOBILI MARINO	€ 17	☐
BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto	€ 22	☐
BMW R90S	€ 17	☐
CANI NERI CANDIDE GARDENIE	€ 15	☐
CARLO UBBIALI	€ 20	☐
CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19	☐
COPPA DELLA PERUGINA	€ 21	☐
CORSE RUVIDE	€ 21	☐
DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI	€ 24	☐
DONNE DA FORMULA UNO	€ 21	☐
DUE RUOTE SOTTO LA MOLE	€ 21	☐
ERMANNO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15	☐
ERMINI	€ 33	☐
FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO	€ 19	☐
FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17	☐
FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21	☐
FIAT PANDA L'intramontabile	€ 40	☐
GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17	☐
GIOVANNI MICHELOTTI Una matita libera	€ 55	☐
GRAN PREMIO di BARI 1947-1956	€ 16	☐
IL GIOVANE GIORGETTO	€ 24	☐
IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20	☐
L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 40	☐
L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24	☐
L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21	☐
LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27	☐

LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI	€ 15	☐
LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI	€ 22	☐
LA PIÚ VELOCE	€ 21	☐
LE AUTO DELLA INNOCENTI	€ 22	☐
LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 33	☐
LE NOSTRE INDIAN	€ 27	☐
MARTIN'S CARS	€ 23	☐
MARTIN'S BIKES	€ 25	☐
MICROMOTORI ITALIANI	€ 24	☐
MOTO MOLARONI	€ 19	☐
NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19	☐
NEFTALI OLLEARO	€ 19	☐
PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza	€ 17	☐
PATRIARCA un uomo un'epoca una storia	€ 21	☐
PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 25	☐
PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26	☐
PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS	€ 85	☐
POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI	€ 33	☐
PRIMO CIRCUITO MOTOCICLISTICO - 1914	€ 10	☐
QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35	☐
ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni	€ 34	☐
SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21	☐
TARGHE&TARGHE Vol. 1	€ 25	☐
THE BERTONE COLLECTION	€ 70	☐
TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd	€ 39	☐
TRATTORI. MOTORI E CARIOCHE di Romagna	€ 19	☐
VEICOLI STORICI	€ 17	☐
VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29	☐
WOOLER	€ 18	☐
ZAGATO E SPADA DESIGNER	€ 25	☐

ASISHOP

MARTINI RACING

T-SHIRT BIG STRIPES € 42 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

POLO REPLICA ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL € 72 ☐
☐ Bianco ☐ Marine

HOODIE BIG STRIPES € 92 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

FELPA FULL ZIP € 98 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

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

WINDSTOPPER € 60 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

FIELD JACKET € 190 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

GILET REPLICA € 92 ☐
☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL

OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING € 80 ☐

CAPPELLINO ☐ **BERRETTO POMPON** ☐ € 32 ☐

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

OROLOGIO unisex mod. COLORS
☐ Nero ☐ Blu ☐ Marrone ☐ Verde ☐ Arancione € 68 ☐

CRONOGRAFI
PILOTA € 115 ☐ **GP** € 110 ☐ **STEEL** € 185 ☐

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

OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB € 180 ☐

ASI by SPARCO

T-SHIRT ☐ Azzurro ☐ Nero/Rosso (no XL, XXL) € 24 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL

POLO PIQUET ☐ Nero/Rosso (solo S) ☐ Azzurro (solo S) € 27 ☐

FELPA FULL ZIP ☐ Blu ☐ Nero/Rosso € 65 ☐
☐ S ☐ M (No Blu) ☐ L (No Blu) ☐ XL ☐ XXL

GIACCA WINDSTOPPER ☐ Nero/Rosso (solo S) € 44 ☐
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL ☐ Azzurro

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

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

CASCO JET ☐ Bianco ☐ Nero € 85 ☐
☐ S/55 (no bianco) ☐ M/57 ☐ L/60 ☐ XL/61(no bianco / nero)

ZAINO PORTA PC ☐ Nero ☐ Rosso/Nero ☐ Blu\Nero € 68 ☐

TELO COPRIKART ☐ Argento/Rosso ☐ Argento/Blu € 72 ☐

SPILLA/PIN DA GIACCA € 4 ☐

BRACCIALE SALVAVITA AIDme ☐ Blu ☐ Azzurro € 14 ☐

PORTACHIAVI
Mod. Silver € 8 ☐ **Mod. 3D** € 8 ☐
Mod. Sport € 8 ☐ ☐ Nero ☐ Marrone ☐ Ocra
Mod. Badge € 12 ☐ ☐ Nero ☐ Blu ☐ Rosso

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

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

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

COLLEZ. UFF. ASI

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

T-SHIRT BASEBALL ☐ Verde oliva ☐ Blu Navy € 12 ☐
☐ XS ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ XXL

FELPA "TEDDY" ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ 3XL
☐ Royal (no S) ☐ Grigio/Nero ☐ Bordeaux (no M) ☐ Navy € 35 ☐

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 ☐

COVER PER SMARTPHONE ☐ Nero ☐ Blu € 19 ☐
Modello..... verifica su www.asishop.it i modelli disponibili

SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE € 12 ☐

Costo TOTALE degli articoli *(i prezzi sono da considerarsi IVA compresa)* € ..... *Più spese di spedizione* ***(con corriere in Italia € 9,00 - GRATIS oltre € 50,00)*** TOTALE € .....

Le spese di spedizione per l'ESTERO sono da calcolarsi in base al paese di destinazione. Si prega di contattarci a questa e-mail: *info@asiservice.it.*

Effettuare pagamenti anticipati corrispondenti al costo totale dell'ordine, indicando come CAUSALE "acquisto materiale ASI SERVICE srl" tramite le seguenti opzioni:
- Bonifico bancario sul conto intestato ASI SERVICE srl - Banca del Piemonte - IBAN IT15C0304801000000000092303
- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl – Torino

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

TROVA TUTTO TROVA TUTTO TROVA

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. Dispongo di autoradio anni '50-'60-'70. Svariati tipi e marche, modelli particolari per Porsche, Aurelia e Appia. Disponibilità modelli a valvola e a 6 volt, tutte funzionanti.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

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













3. AMMORTIZZATORI

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

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

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

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

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

5. ASSICURAZIONI

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

6. ASSORBENTI INDUSTRIALI

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

7. AUTOFFICINE

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Restauri professionali di tutta la meccanica, con ricerca capillare dell'originalità, disponibilità di ricambi. Specializzati in auto inglesi, Porsche e Alfa.

Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it. Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari.

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

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

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

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

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 80 69020 - 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, Traction Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in contropartita.

Diego e Lorenzo Maspes - CO - Tel. 031 305640. Autoriparazioni con esperienza di mezzo secolo su tutta la gamma delle vetture Alfa Romeo d'epoca e attuali. Inoltre è Officina autorizzata Alfa Romeo.

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico di qualunque vettura d'epoca anni '40 -'70; disponibilità ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 – Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Restauri completi di meccanica e carrozzeria di auto classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.

Tralli Franco - MO - Tel./Fax 059 909246. Specializzati in riparazione, ricostruzione e restauro di ogni aspetto della meccanica dei modelli Maserati anni '50 - '80.

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - Tel. 0382 483158 - Fax 583414 - www.vertuanienrico.com - info@vertuanienrico.com. Restauro integrale di meccanica Citroen classiche: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV - Restauro di meccanica, revisione, riparazione, messa a punto di auto d'epoca.

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.comm.it. Specialisti da oltre 25 anni nel commercio e brokeraggio di automobili d'epoca e da collezione.

11. CAPOTE

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





Alfa Romeo GT Junior 1300



Autotappezzeria Cassina e Milesi snc -BG-Tel. /fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Realizzazione, ricostruzione di capote su misura a campione, conformi all'omologazione ASI, per ogni vettura d'epoca. Fornitura e montaggio capote originali per auto attuali.

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

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

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

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

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

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

12. CARBURATORI

Aristide Germani - PR - Tel. 0524 525616 - 335 6621130 - carburatorigermani@alice.it - www.carburatorigermani.com. Restauro carburatori per auto classiche, sportive, speciali, nazionali ed estere - Rifacimenti, anche molto rari, su disegno o campione - Esperienza quarantennale.

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

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069 020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it.. Ricostruzione e manutenzione carburatori, nuovi e revisionati, di tutte le marche, normali e sportivi, compresa la meccanica d'auto d'epoca.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Tutti i ricambi per carburatori S.U.; servizio messa a punto e restauro carburatori S.U.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Distributori di ricambi per carburatori S.U.; carburatori in rotazione, pronta consegna per ogni autovettura inglese equipaggiata S.U., Zenith-Stromberg.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista scambista ha disponibilità di carburatori Weber 40, 45 e Dell'Orto, carburatori per Lancia, 500, 600, 1.100, 112 Abarth, Alfa e gruppi speciali.

13. CERCHI E RUOTE

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

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

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

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

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

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

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

16. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

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

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

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

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Disponibilità di ogni tipo di bronzine, guarnizioni, valvole per tutti i tipi di Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa e Fiat.

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

Autotecnica snc - SP - Tel. 0187-661717 Fax 0187-669733 - www.autotecnica.it - info@autotecnica.it. Ampia disponibilita' di accessori e ricambi di carr., mecc., componentistica originale e non, specifici per Lancia Delta 8v./16v./ Evoluzione.

Bayer Ricambi - VR - Tel./Fax 045 6305562 - sales@scarazzai.com - www.scarazzai.com. Disponibilità di ricambi vari per Fiat 500 e 600: coppe olio, paraurti inox, ghiere, pannelli, etc.

RIGENERAZIONE E VENDITA:
- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi

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

OFFICIAL PARTNER:
KESSEL



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

dal 1945
M.A.R.A.®
di Poledro Fabio
SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA
CARROZZERIA E PARTI MOTORE
C.so Sempione, 82 - 20154 Milano - Tel. (02) 331.17.47 - Fax (02) 331.93.13
www.mara.it - e-mail: mara@mara.it



CAPASSO RICAMBI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - 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 disponibilita' ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi : Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

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

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

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

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

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

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

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

NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 foto). Costruzione ricambi auto per Abarth 595 e 695, Giannini bicilindriche, Fiat 500 e derivate.

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

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

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

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

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

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

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

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di ghiere, modanature, maniglie, paraurti, parabrezza, interni, ecc.., più altri componenti di meccanica e carrozzeria, per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

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

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

Valla Giancarlo - RE - Tel. 0522 271321 - Fax 0522 231882 - www.tuttolambretta.it - info@tuttolambretta.it - giancarlovalla@tuttolambretta.it. Ogni ricambio di meccanica e telaistica per tutti i modelli Lambretta dal '47 al '70.













17. CROMATURE

CROMATURA BON RENATO s.n.c. - TO- Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847 - commerciale@cromaturabon.com - www.cromaturabon.com. Pulitura, ramatura, nichelatura e cromatura bianca e nera su acciaio, ferro e metalli non ferrosi. restauri su auto e moto d'epoca, preventivi gratuiti.

Galvanica Partenopea Srl - NA - Tel. Fax: 081 737 23 25 - info@galvanicapartenopea.com - www.galvanicapartenopea.com. Cromature su tutti i tipi di metalli con bagno di rame a spessore, per auto e moto d'epoca, sportive e speciali, si effettuano preventivi gratuiti, ritiro del materiale a nostro carico tramite corriere convenzionato.

Galvanica Spino d'Adda - CR - Tel. 0373 965359 - Fax 980726 - www.galvanica-spino.it - info@galvanica-spino.it. Pulitura, ramatura, nichelatura, cromatura, lucidatura di qualunque metallo. Specializzata nella cromatura di componenti di auto e moto classiche e sportive.

18. CUSCINETTI

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

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

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Ampia disponibilità di cuscinetti di cessata produzione per auto classiche nazionali dagli anni '20 in poi.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 33 11 747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilita' cuscinetti per auto nazionali anni '40-'70.

19. FILTRI

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it. Filtri aria, olio e carburante per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Lamborghini, Maserati dal 1950 al 1980.

20. FRENI

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

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

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

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, cilinfretti, dischi freno, servofreni e tubi per impianti Girling, Dunlop e Ate per tutte le Alfa Romeo dalla 1900 alla 75 anche solo kits di revisione qualità, pastiglie freno originali Alfa Romeo, kit frizione completi, pompe frizione e cilindretti ripetitori.



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

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

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

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

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







CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA
Restauri e revisione Porsche 356 - 911 - 914
Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche
per farle tornare nella loro splendida forma originale.
S.S. Casale - Asti, 42 z.i. - 15020 Cereseto (AL) - Italy
Tel. 339.6541474 - crvesrl@gmail.com



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

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

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 disponibilita' di gruppi frizione completi e particolari per Fiat, Alfa e Lancia anni 1950-1970.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 33 19313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponiamo parti frizione tutte le vetture Lancia d'epoca.

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

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

22. GUARNIZIONI MOTORE

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

Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 7319380 82 - www. sangalliguarnizioni.com. Produzione guarnizioni motore per svariati marchi quali: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, Lamborghini.

23. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

Agenzia Aguggini Sas - MB - 02 / 96320107 - www.agugginisas.it. Pratiche e reimmatricolazioni, iscrizione Registri storici - Collaudi motorizzazione e CPA, valutazioni e perizie - Veicoli storici di origine sconosciuta, demoliti, radiati d'ufficio, di provenienza estera, senza documenti.

Agenzia Autosprint - CR - Tel. 0373 84850 - Fax 0373 252514 - www.autosprintcrema.it - info@autosprintcrema.it. Reimmatricolazioni e reiscrizioni auto e moto d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficolta' - Revisoni veicoli ante anni '60.

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

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

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

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

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Ampia disponibilita' di fari, fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc., Per auto nazionali dal '50 -'80.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Fari, fanalini, frecce, batterie e ogni altro componente elettrico per Jaguar XK, MK II, E Type e XJ.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devioluci, fanali posteriori, spinterogeni, ecc...., per Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Autobianchi dal 1930 al 1980.

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

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

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Impianti e componenti elettricl per auto Innocenti dal '74 al '96.

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052 - www.rossoclassic.it. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Materiale vario di marchi quali: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione.

Il Lamierista
di Trevisi
Restauratori
Automobili d'Epoca
Protocipisti e battilastra - Restauratori esperti nelle fasi di lastratura e assemblaggio delle vostre automobili storiche e sportive - Produzione artigianale di ogni tipo di lamiere in alluminio, ferro e ottone - Costruzione a mano di qualsiasi paraurto con rimatura 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

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

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

GMA
SPECIALISTI SU
POMPE CARBURANTE,
CARBURATORI E RICAMBI
S.U
E MOLTO ALTRO...
TEL: 0382-525429 0382-523630 INFO@GMAJAG.NET WWW.GMAJAG.COM



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

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

25. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

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

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

26. INGRANAGGI

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

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.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle, tessuto, similpelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GMA - PV - Tel 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per vetture di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal 1948 al 1986.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Disponibilita' di pannelleria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

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

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

ZACCARI VALERIO - MI - 339 1282507 Verniciatura integrale di cuscini in pelle di qualunque auto classica, sportiva o speciale; ripristino/restauro/ingrassaggio di superfici in pelle secche, o con pelature, graffi, abrasioni, ecc...; realizzazioni speciali con effetto perlato/metallizzato; customizzazioni di tinta su marchi, loghi e stemmi a rilievo; verniciatura di selle; esperienza trentennale; lavorazioni in sede.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Si effettuano restauri e ricostruzioni interni di ogni auto d'epoca con materiale originale: cuscini, moquette, pannelli, braccioli, cielo, capotes, ecc....

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

28. KIT DI ELABORAZIONE

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

TUTTO LAMBRETTA - RE - tel. 0522 271321 - info@tuttolambretta.it - www.tuttolambretta.it. Disponiamo di kit di elaborazione STRATOS per tutti i modelli carenati di Lambretta dal 1958 al 1970: nuovi gruppi termici di 185 cc in ghisa (13.5 cavalli), dedicato al granturismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti piu' esigenti.

29. LAMIERATI

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

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

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



Gambetti Mario

Dal 1963 Specialista ricambi auto d'epoca
Via Isola Bianca, 71/73 - 44100 Pontelagoscuro (FE) Italy
Tel. 0532/464950 - Cell. 345 8705543 - gambettimario@libero.it



RICAMBI MOTORE | RICAMBI FRIZIONE | CINGHIE DISTRIBUZIONE
RICAMBI FRENI | RICAMBI TELAIO | POMPE OLIO

VARIE • MARMITTE • TUBI • SILENZIATORE PER VEICOLI ITALIANI • POMPE ACQUA VETTURE NAZIONALI • POMPE CARBURANTE VETTURE ITALIANE • POMPE CARBURANTE ELETTRICHE • SERIE GUARNIZIONI MOTORE VEICOLI NAZIONALI • FILTRI OLIO/ARIA CARBURANTE PER ALFA ROMEO - FERRARI - FIAT - LAMBORGHINI - LANCIA - MASERATI

Felice Service

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



RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

Prezzi senza confronto!!!

Quality Service

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

Chiamateci o scriveteci per un preventivo

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.

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

FARALLI RESTAURI di Faralli Walter & C snc - V.Vivaldi 2 - Quattrostrade- Cascina Terme - Lari - (PI) - tel/fax: 0587618546 - info@farallirestauri.it. Da oltre 30 anni specializzati in restauri integrali su auto 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. Disponiamo 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 - Lamierati per autovetture nazionali anni 1950-1970: parafanghi, cofani, sottoporta, fondi, ecc...

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilita' di lamierati originali per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponiamo di ricambi di carrozzeria per vetture Lancia d'epoca: mascherine, parauerti, parafanghi, vetri, ecc.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponibilità di lamierati vari per autovetture Innocenti dal '74 al '96.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '50 - '75: sportelli, cofani, parafanghi + varie.

GABRI-FALCO - FR - 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di lamierati per Alfa Romeo, A112, Fiat 500, 600, 131, 124, 850 Pulmino e 850 coupé, Giulia GT, nuovi e usati.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Ampia disponibilita' di componenti di carrozzeria per auto nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

30. MAGNETI

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

31. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Disponibilità di libretti uso e manutenzione, auto - moto - camion da anni '30 a '80.

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinalfa@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni.

EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Disponibilita' 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, fotografie, depliants.

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

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

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

32. MARMITTE COLLETTORI

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

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

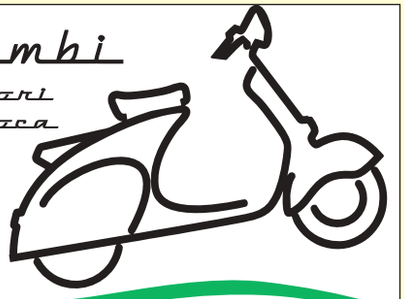
GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponiamo di varie tipologie di marmitte in acciaio inox per i modelli Jaguar dal 1948 al 1990.

33. MILITARIA

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

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

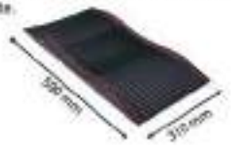


TURI GIUSEPPE
Via Beretta Rossa, 66/2
40133 Bologna
Tel. 051/384831
Fax 051/388465
http:/www.ricambijeep.com
e-mail:turi@ricambijeep.com

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

AUTOSHOES

Il kit Autoshoes è stato progettato per evitare la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici quando l'auto deve rimanere in garage per un lungo periodo, salvandoli dalla deformazione grazie alla distribuzione del peso dell'auto su un'area d'appoggio maggiore. È un prodotto elegante, sicuro, economico e facile da utilizzare: basta salire con la vettura sulle pedane. Autoshoes è adatto ad autovetture, camper e roulotte.





COVERCAR

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 Isonzo, 5 • 21018 Sesto Calende (VA) ITALIA
Tel. +39 0331 261582 • Fax +39 0331 910830 • C.F./P.I.V.A. 02488990124 • info@covercar.com • www.covercar.com



34. MOTORE E SUE PARTI

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

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

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Parti meccaniche per modelli Alfa Romeo dagli anni '70 ad oggi.

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO - Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Si effettuano restauri integrali e messa a punto di tutta la meccanica di ogni vettura, disponibilità di ricambi per auto inglesi, Porsche 356 e 911, Alfa Romeo dal 1950 al 1970.

Autofficina Aldo Tel. / Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque auto classica e sportiva. Siamo specializzati nei marchi Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

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

Autofficina Tano - BO - Tel. 051 324358. Revisioniamo avantreni e sospensioni per vetture Fiat Topolino A - B - C, si effettuano inoltre revisioni cambi e differenziali - Informazioni e documentazioni alla revisione meccanica di Fiat Topolino, preventivi per qualsiasi genere di riparazione e consigli a "nuovi utenti" o "fai da te" di dette vetture, disponiamo anche di un vasto assortimento di cuscinetti adattabili a Topolino A - B - C e derivate.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brg-moss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche 8/41, 9/41, 9/43 e differenziali, semiassi, alberi di trasmissione, parti per avantreni e retrotreni, scatole guida, testine sterzo, pompe benzina meccaniche, serie guarnizioni motore, revisioni per parti elencate, servofreni, pompe acqua e revisioni, parti in gomma per meccanica, esclusivamente per vetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Effettuiamo la revisione di motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76-Land Rover.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Fornitura ricambi originali, motori completi o parti, cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di Citroen DS, Traction Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in controparti.

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

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di pistoni, bielle, alberi motore, alberi a cammes, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

Epoca Car - VE - & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Disponiamo di oltre 400 motori completi ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica di marche nazionali ed estere dal 1930 al 1970.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa Romeo, Autobianchi 112 Abarth, Fiat 850, 500, 600, 1.100, Ritmo, 130 Abarth TC.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Ampia disponibilità di tutti i ricambi di motore in pronta consegna per tutti i modelli Jaguar.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Lancia d'epoca.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026- fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilita' di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

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

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Si effettuano restauri completi di meccanica e carrozzeria di auto classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponiamo di 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 vari ricambi: motori completi, blocchi motore, testate, alberi a cammes, alberi motore, bielle e bronzine, coppe olio, coperchi valvole, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di tutti i componenti della meccanica e del motore per autovetture nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeep.com - turi@ricambijeep.com. Disponiamo di una vasta gamma di ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Autovetture d'epoca italiane e straniere - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

35. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Funo di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com / reservation@museolamborghinicom - Orari di apertura: dal lunedì al venerdì : 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob.(+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.

Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zarattini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 veicoli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

36. PARABREZZA

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







GIORDANO NICOLA

Presenti a TORINO - AUTOMOTORETRO' dal 28 APRILE al 1° MAGGIO

Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilita' di modanature, maniglie, ghiere, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafanghi, cofani, fondi, lamierati vari, ecc.



TORINO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it

C.R.S. Centro Restauri Storici

F.lli Tramontana

Esperienza Pluritrentennale

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



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

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



Virginio Brambilla

dal 1960

SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE

Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL

www.virginiobrambilla.it
info@virginiobrambilla.it

37. PARTI IN GOMMA E GUARNIZIONI

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

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

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

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

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e gommini per tutte le auto d'epoca - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilita' di guarnizioni e particolari in gomma per auto nazionali anni 40 - 70.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Ampia disponibilità di ricambi quali guarnizioni, tappetini, cuffie cambio, pipe candele e ogni altra parte in gomma per tutte le vetture Lancia d'epoca.

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 11 35 - 337 56 99 41. Disponiamo di un'ampia varietà di guarnizioni e tappeti in gomma per tutte le marche e modelli di autovetture d'epoca. Possibilità di effettuare ricostruzioni anche su campione.

38. PNEUMATICI

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

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

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

F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l' Italia di pneumatici per 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. Disponiamo di pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel.347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per modelliCitroen. Si effettuano spedizioni in tutta Italia.

39. PRODOTTI SPECIALI

PRECISA - VC - tel.0163 51386 - www.precisa-Italy.com - info@precisa-Italy.com - Produzione PASTA PER RISCONTRO PRECISA (BLU DI PRUSSIA) di colore intenso ed uniforme ideale per localizzare le zone alte durante le lavorazioni di raschiettatura o i punti di contatto tra le parti per raggiungere la precisione di assemblaggio (ingranaggi, stampi, cuscinetti, valvole, ecc...) Non asciuga, non indurisce, il colore dura a lungo.

Techim - BL - Tel. 0438 470354 - Fax 0438 479378. Sintoflon. Trattamento superlubrificante a base di teflon per motore, cambio e differenziale; elimina l'usura, riprende i giochi e riduce i consumi.

40. RADIATORI

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruzione radiatore in rame, ottone e alluminio. Rigeneriamo radiatori, scambiatori e serbatoi d'epoca. Rigeneriamo o ricostruiamo radiatori a nido d'ape come l'originale, made in Italy. Rigeneriamo Filtri antiparticolato per qualunque mezzo con certificazione.

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

41. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzione, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc... in vera radica di noce, maples, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc... Esecuzione artigianale estremamente accurata.

42. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

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

Centro Lariano Fuoristrada

di Spinardi Cesare

1968 50 2018



- Vendita veicoli nuovi e usati
- Officina specializzata in riparazioni e ricostruzioni di veicoli militari
- Rifornito magazzino ricambi per: Land Rover - Fiat AR59 - AR76 - 1107 - Jeep MB - CJ2A - CJ3B
- Veicoli militari e moto, ex esercito italiano

Via Roncaia, 4 - 22070 Oltrona San Mamette (CO)
Tel. - Fax 031.933.683
www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com

F.lli DEMINICI

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



Tel. 049/5290513
Fax 049/7962509
Tel. mobile
335/6868718 336/669363

Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.
MERCE PRONTA CONSEGNA EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO.

Agenzia Agugginі sas

di Trombetta Alessandro & C.

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

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

www.aggugginisas.it
TEL. 02 96320107

GMA

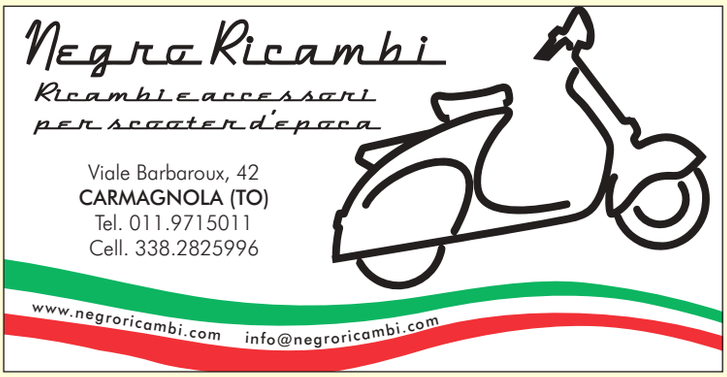
SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR XJ8 E XK8



MOTORE E DISTRIBUZIONE | SENSORI, BUS E PARTI ELETTRICHE | CATALIZZATORI, SONDE E SILENZIATORI | AMMORTITATORI E SOSPENSIONI | FANALI E PARTI CARROZZERIA

E MOLTO ALTRO...

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





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

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

Autofficina Aldo Tel./Fax 0424 36617. Restauro integrale della meccanica di qualunque autovettura classica o sportiva. Siamo specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

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

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

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

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

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, massima cura nei minimi particolari facendo sempre vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauriamo automobili d'epoca dagli anni '50-'60. Specializzato nei modelli Mercedes 190 SL.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauro delle parabole dei fari di qualunque autovettura e motociclo con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; si ottiene una resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolarianofuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Restauro totale di veicoli militari in genere, specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

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

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppolaoldtimer@alice.it. Si eseguono 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 - Taglianti, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.

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

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



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

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

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. Si effettua il restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; inoltre siamo specializzati in Mini Cooper.

Frenatutto di Gurioli Carlo - BO Tel. 051 874859 Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com. Eseguiamo la revisione e rigenerazione di tutte le parti frenanti per autovetture d'epoca di ogni tipo, con interventi sulle singole parti o sulla vettura stessa. Produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D - F - L - R e Topolino B C.

Jaguar & Aston - VR- tel. 348 3527978- info@jaguar-aston.com. Consulenza, assistenza, ricambi, accessori e parti rare per Jaguar dal 1948 al 1965 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Martin dal 1934 al 1959. Disponibilità di ricambi per manutenzione ordinaria, parti sterzo, strumenti.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026- fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Si esegue il restauro, la riparazione, la messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibilita' di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 575 04126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini offriamo molteplici servizi di assistenza meccanica; preparazioni sportive e racing; ampia disponibilità di ricambi.

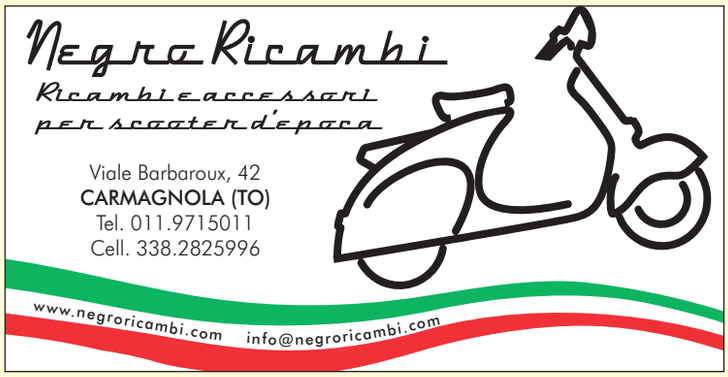
MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it. Restauri completi di meccanica e carrozzeria di autovetture classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vetture granturismo d'epoca e attuali.





Elettrauto Franco
di FRANCO RODIGHIERO
36015 Schio (VI) - Via della Potara, 41
Tel. Off.: (0445) 526460 - Fax: 530052
Elettrauto d'Altri Tempi.....
www.rossoclassic.it





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.vertuanienrico.com info@vertuanienrico.com. Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

43. RETTIFICHE

Nuova Lunelli - MO - Tel. 059 2551230 - Fax 059 2551222. Siamo specializzati nella rettifica dei motori di autovetture classiche e sportive. Realizzazioni e personalizzazioni ricambi da campione.

44. RIVISTE, LIBRI

Alessandro Balestra - RO - Tel. 335 6631415 - Fax 0425 492265 - alessandrobalestra@interfree.it. Disponibili molte riviste nazionali e internazionali, libri e pubblicazioni anche fuori commercio, archivi fotografici, deplianistica, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, ecc.
Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Compro/vendo riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre libretti uso e manutenzione e riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori.
Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www. manualiauto.com - luperini@manualiauto.com. Collezioni complete e non di varie testate riviste quali: Quattroruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana.
Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilita' di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, inoltre libri e poster, per autovetture, moto e scooters d'epoca, nazionali ed estere, dagli anni '20 ai '70.
LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776786 - info@gilena.it - www.gilena.it - Libreria internazionale dedicata al mondo dei motori : libri, manuali e documentazione tecnica su automobili, motociclette e corse motoristiche. Ampia disponibilità di libri esauriti e di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www. gilena.it
Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, depliants, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc, per auto e moto d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.
Tecning - PD - Tel. 049 8763783 - Fax 8788090 - info@tecning.com. Volume "Mercedes 190 SL. Storia e tecnica di un mito" di Corrado Benetti. Libretto Uso e man. 190 SL in italiano; qualunque documentazione tecnico-storica su vetture Mercedes Benz.

45. SALDATURE

Co.fer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - La nostra ditta si occupa di saldature di tutti i generi: alluminio; magnesio; argentone; ghisa; ottone; rame; titanio; acciaio inox; acciaio molibdeno; saldature dolci; saldature basiche, saldature di raccorderie, saldature a tig su tutti i tipi di materiali; saldature a ossigeno, elettrodi, filo continuo e altro.

46. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: 360 933010 - www.motortransfers.it - Ampia disponibilità di decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.
Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 1135 - 337 569941. Si eseguono marchi, scritte e simboli per tutte le marche automobilistiche dal '30 in poi.

47. SELLE PER MOTO D'EPOCA E ATTUALI

SAMUELE - AR - 347 0822722 - www.brezzisamuele.com. Ampia disponibilita' di rivestimenti, anche su misura, per selle di motocicli nazionali.

48. SELLERIA, TESSUTI

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc -BG-Tel. /fax 035300089 www.cassinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.it. Equipe molto esperta e competente per rifacimento e riparazione di interni per auto storiche con materiali: tessuti, moquettes, tela capote, vipla, skai etc... conformi all'omologazione ASI. Consulenza per vetture PORSCHE. Realizzazioni d'interni per auto attuali.
BYMONT di luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione di interni completi di autovetture classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale: cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con la massima attenzione rivolta ai dettagli.
Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copriauto per moltissimi brand quali: Ferrari, Porsche, Rolls Royce, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Jaguar ed auto d'epoca in 10 colori. Kit Autoshoes per prevenire ovalizzazione dei pneumatici.
David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Realizziamo interni completi in pelle e o tessuto originale per Citroen DS, Traction Avant e SM.
Elvezio Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai. Per vari modelli auto: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Balilla, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo, Volkswagen. Panno in lana tutti i colori, ecc. Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.
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.







Porsche 356

TANNER

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

Offriamo:
- 25 anni d'esperienza nel restauro di Porsche 356
- restauri completi o parziali
- revisioni di motori e cambi
- disponibilità di oltre 1000 pezzi di ricambio
- richiedete il catalogo di 60 pagine (gratuito)
- pagate i vostri ricambi con VISA o Mastercard



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

49. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauriamo parabole fari auto/moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

50. SITI INTERNET

www.cicognaniguarnizioni.it. Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 in poi, ricostruzione anche su campione.

www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati nel sito www.manualiauto.com e oggetti originali in vendita, in grado di arricchire la collezione degli appassionati di auto e moto d'epoca.

www.gmajag.net - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.

www.lambrettapoint.com. Disponiamo di una vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Forniamo consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie od originali, se disponibili, per mantenere al meglio la propria autovettura e la propria moto d'epoca.

www.portobellocar.com. È un sito dedicato al mondo del restauro delle automobili d'epoca dove nell'area Market Place si potranno mettere in vendita parti di ricambio ed in Rubrica trovare i professionisti specializzati nelle varie attività di restauro.

www.rossoclassic.it. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

51. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

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

FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186067 - Ampia disponibilita' cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

Rodighiero Franco - VI - Tel. 0445 526460 - Fax 0445 530052 - www.rossoclassic.it. Costruzione impianti elettrici e accessori interni ed esterni annessi.

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

52. TRASPORTI

Tognoni Autotrasporti - Sarzana - SP - tel. 0187 693555 - fax 0187 694032 www.tognoniautotrasporti.it. Tariffe concorrenziali per trasporto di auto classiche, sportive, speciali e attuali su carroattrezzi nel Nord e Centro Italia con partenze sempre dalla nostra sede. Preventivi self-service sul sito www.tognoniautotrasporti.it.

53. TURBOCOMPRESSORI

SAITO s.r.l. - AN - Tel. 071715693 E-mail: info@saito.it - Web: www.saito.it - shop.saito.it. Distributore autorizzato per l'Italia turbo Garrett, Mitsubishi, Borg Warner KKK, Mahle. Realizzazione di kit di potenziamento turbo ed esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

54. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - FAX 0121 542993 - What's app: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessy@f-matino.eu. Si costruiscono ogni tipo di valvole per motore, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportivi e speciali.

55. VOLANTI

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Si esegue il rivestimento di volanti in pelle per qualsiasi autovettura. Lavoro professionale. Spediamo preventivi su richiesta. Scegli la qualità.

Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 - email: info@ilvolanteinlegno.it - www.ilvolanteinlegno.it. Realizzazione e restauro di volanti in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, sportive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello di professionalita' nel rispetto di ogni minimo dettaglio. Esperienza di oltre mezzo secolo.

Mc Rebons - VA - Tel 340 2937876. Volanti originali usati in legno,e in pelle, rigenerati o riverniciati per PORSCHE 356 - 911. Non dispongo di volanti Nardi costruiti dopo il 1975. Accessori, per carrozzeria, lamierati, portapacchi, cerchi per PORSCHE 356.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualunque auto classica, sportiva e speciale.



EPOCASTORE





Disponiamo di ricambi

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

AUTO • MOTO • RICAMBI • VINTAGE • RARITÁ - ESPOSIZIONE E VENDITA





Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Pontevico (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - Carlo 335 6064508

Negro Ricambi

RICAMBI E ACCESSORI

SAREMO PRESENTI AD AUTOMOTORETRO' 2022 • 28 APRILE - 1° MAGGIO

50° Anniversario di attività







Viale Barbaroux, 42 - CARMAGNOLA (TO) - Tel. 011.9715011 - info@negroricambi.com

www.negroricambi.com

INTENDA





POSSIBILITÀ DI APERTURE LATERALI PER FACILITARE L'ACCESSO AL PIANALE



L'INGOMBRO LATERALE È STATO RIDOTTO AL MINIMO PER AVERE IL MASSIMO SPAZIO DISPONIBILE ALL'INTERNO DELLA CENTINA



L'APERTURA DELLA CENTINA AVVIENE CON UN SEMPLICE GESTO E SENZA SALIRE SUL PIANALE



IL NUOVO SISTEMA DI SCORRIMENTO PERMETTE DI APRIRE E CHIUDERE LA CENTINA CON FACILITÀ E IN POCHI ISTANTI

VIENI A SCOPRIRLA!

intenda.it

Classics SILVAUTO

SILVAUTO S.p.A. - VIA ROMA 200
24064 GRUMELLO DEL MONTE (BG)
Tel. 035/830800 (R.A.)
www. *silvauto.it* - e-mail: *info@silvauto.it*

C.F. e P. IVA 02967700168 - CAPITALE SOCIALE: € 6.000.000,00 I.V.

PAGHIAMO REGOLARI PROVVIGIONI AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO 08:00 22:00 - DOMENICA SU APPUNTAMENTO

SOLO DAI NUMERI 1 DEL SETTORE TUTTA LA PI AMPIA DISPONIBILITA'



ABARTH 750 BIALBERO RECORD MON ZA ZAGATO ALLUMINIO, 01/1960, Iscritta e omologata asi targa oro ai massimi livelli e registro italiano fiat.

DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA ZAGATO ATTESTANTE L'ORIGINALITA' E PRODUZIONE

€ 155.000



ALFA ROMEO 1600 JUNIOR ZAGATO TIPO 115.24, 12/1972, Targhe TV (31..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

ISCRITTA E OMOLOGATA ASI, ISCRITTA REGISTRO ZAGATO CAR CLUB CON CERTIFICAZIONE, RARISSIMA, CONDIZIONI DA CONCORSO

€ 74.500



ALFA ROMEO 1900 BERLINA SUPER I^ SERIE CAMBIO AL VOLANTE,11/1955, Targhe (CT 35…) originali dell'epoca, RESTAURO MANIACALE ALTAMENTE PROFESSIONALE REALIZZATO DA ARTIGIANI ESPERTI IN VETTURE ALFA ROMEO.

VETTURA INTROVABILE IN QUESTE CONDIZIONI

€ 37.500



ALFA ROMEO 4C COUPE 1.750CC TBI 240 CV, 06/2015, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE ALFA ROMEO COMPLETA DI LIBRETTO GARANZIA E SERVIZI REGOLARMENTE TIMBRATO CON TAGLIANDI ESEGUITI REGOLARMENTE IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO.

SOLAMENTE 8.155 KM

€ 77.500



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



ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE 450 CV, 06/2008, TARGHE (DR82…) - esemplare 149 di 500 - unico proprietario - SOLAMENTE 9.953 KM. DISPONIBILE LIBRETTO GARANZIA E SERVIZI REGOLARMENTE TIMBRATO CON TAGLIANDO ESEGUITO IN RETE UFFICIALE ALFA ROMEO

VETTURA IN PERFETTE E MANIACALI CONDIZIONI - RARISSIMA

€ 380.000



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



ALFA ROMEO ALFETTA 1800CC 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO, 05/1974, TARGHE (ME 19…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA.

ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA - SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA

€ 27.500



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 TIPO 105.26 S BOLLINO ORO , 03/1967, Targhe (FI 38..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine - STUPENDO ABBINAMENTO CROMATICO.

DISPONIBILE LIBRETTO (TAGLIANDI) DI SERVIZIO ALFA ROMEO DELL'EPOCA PERFETTAMENTE CONSULTABILE

€ 39.900



ALFA ROMEO GIULIA 1600 TI TIPO 105.14, 07/1965, Targhe (MI A37..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

ISCRITTA ASI CON C.R.S. - DOPPIE CHIAVI ORIGINALI - RESTAURO MANIACALE ITALIANA DA SEMPRE

€ 30.500



ALFA ROMEO GRAN SPORT QUATTRO RUOTE ZAGATO, 05/1967, Targhe (TV 12..) e documenti originali dell'epoca.

PRODOTTA SOLAMENTE DAL 1965 AL 1967 IN SOLI 82 ESEMPLARI

€ 89.500



ALFA ROMEO GT 2000 VELOCE, 05/1974, TARGHE (FI 72…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA CON LIBRETTO A PAGINE.

ISCRITTA ASI CON C.R.S & R.I.A.R. - VETTURA DA COLLEZIONE IN CONDIZIONI DA CONCORSO - DISPONIBILI CHIAVI ORIGINALI INTONSE

€ 54.500



ALFA ROMEO RZ "ROADSTER ZAGATO", 03/1995, NUMERO 079 DI 278 PRODOTTE - DISPONIBILE CERTIFICATO DI COLLAUDO RZ NR. 079 - vernice giallo ginestra con interni in tutta pelle connoly nera.

SOLAMENTE 16.761KM PERFETTE CONDIZIONI - COME NUOVA

€ 125.000



ALFA ROMEO SPIDER DUETTO 1600 OSSO DI SEPPIA 105.03, 04/1967, Targhe (SA 42…) e documenti originali del periodo.

OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - ITALIANA DA SEMPRE - RESTAURO MANIACALE

€ 49.800



AUTOBIANCHI Y10 TURBO 1^SERIE, 02/1986, Targhe (CR 46..) e docuemnti di periodo, TOTALEMNTE CONSERVATA, cinghia di sistribuzione eseguita a KM 181.865.

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTICA

€ 9.500



BMW 318I (E30) CABRIOLET, 07/1991, Targhe (VRA 14..) e documenti originali dell'epoca, ITALIANA DA SEMPRE - disponibili doppie chiavi, libretto uso e manutenzione e libretto di servizio.

SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO

€ 16.500



BMW 320I (E30) CABRIOLET, 09/1987, ITALIANA DA SEMPRE - YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE.

VETTURA IN PERFETTE CONDIZIONI, ECCELSO ESEMPLARE DI BMW E30 CABRIOLET

€ 18.500



BMW 520i E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CRSC, Targhe (ROMA 04…) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - Meccanica completamente rimessa a nuovo con doc. fiscale attestante i lavori svolti.

€ 10.500



BMW M 535I (E28), 10/1984, Targhe (VI 64..) e documenti originali di periodo.

ITALIANA DA SEMPRE VETTURA CONSERVATA MANIACALMENTE SICURA RIVALUTAZIONE

€ 36.500



BMW 750 I L (PASSO LUNGO) E32 CAMBIO AUTOMATICO , 04/1988, Targhe (AE..) e documenti del periodo - ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA.

DISPONIBILE SCHEDA PRODUZIONE ATTESTANTE L'ORIGINALITA' DELLA VETTURA

€ 11.000



BMW Z3M ROADSTER 1^ SERIE 321CV, 07/1997, ISCRITTA ASI CON C.R.S.

VETTURA RARA - PERFETTE CONDIZIONI - YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 43.800



BUGATTI TYPE 44, 04/1929, Targhe originali (PA 003xxx) originali dell'epoca con libretto a pagine originale del 1929. ECCELSE CONDIZIONI DI ORIGINALITA' E CONSERVAZIONE - VETTURA APPARTENUTA ALLA STESSA FAMIGLIA PER 78 ANNI - ORIGINALE IN TUTTO, DAI DOCUMENTI A TUTTO IL RESTO - ITALIANA DA SEMPRE - PRIMA TARGA - PRIMI DOCUMENTI

TRATTATIVA RISERVATA



FERRARI DINO 246 GT, 1973, Targhe (MI 62…) e documenti di periodo, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.

ECCELSA E MANIACALMENTE CONSERVATA - PRODOTTA IN SOLI 2.487 ESEMPLARI - UNA DELLE DIECI PUROSANGUE CHE HANNO FATTO LA STORIA

TRATTATIVA RISERVATA



FERRARI 308 GTS TIPO F 106 AS CARBURATORI, 01/1978, meccanica revisionata da officina specializzata e qualificata su vetture Ferrari.

CONSERVATA MANIACALMENTE IMPORTANTE INVESTIMENTO RIVALUTATIVO

€ 88.500



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 ORIG. COMPLETA DI TESSERA DI GARANZIA E PIANO DI MANUT. CON TESSERA TAGLIANDI ESEGUITI E TIMBRATI (ULTIMO COMPLETO GIUGNO 2018)

€ 265.000

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

Filo diretto e Whatsapp: 348.5503882 - Richiesta video 351.6932443

Saremo presenti alla prossima fiera di:

- **AUTOMOTORETRO' DI TORINO - DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO 2022**



VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE!

DISPONIBILI SINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

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

AI PREZZI PI BASSI DEL MERCATO



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



TRIUMPH GT6 MK I, 05/1967, iscritta e omologata ASI targa oro ai massimi livelli.

RESTAURO MANIACALE
AUTO DAL VERO FASCINO INGLESE
SUPERPREZZO

€ 36.500



FIAT 2300 BERLINA LUSSO CAMBIO AUTOMATICO TIPO 114 B - 03/1963, Targhe (IM 38…) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

VETTURA MOLTO RARA IN QUESTA CONFIGURAZIONE - SICURA RIVALUTAZIONE

SUPERPREZZO € 16.500



FIAT 500 C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA - tetto apribile, 1953, Targhe (CN 21…) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine.

OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE ORIGINALE DELL'EPOCA PERFETTAMENTE CONSULTABILE

SUPERPREZZO € 13.000



FIAT 508 S BALILLA BERLINETTA 1000 MIGLIA AERODINAMICA,1935, MOTORE DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO riportato dal primo estratto cronologico che ne attesta l'origine della vettura - ISCRIVIBILE 1000 MIGLIA - omologazione ASI nr.0626 DEL 16-06-1973.

ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA'

€ 295.000



FIAT 509 COUPE , 11/1925, Targhe originali TO(001xxx) e documenti originali dell'epoca con disponibile libretto a pagine.

DOTATA DI UN TERZO POSTO POSTERIORE COSI' DETTO "POSTO DELLA SUOCERA"- ISCRITTA ASI - VETTURA IN PERFETTE CONDIZIONI

SUPERPREZZO € 24.500



FIAT BARCHETTA 1.8 16V 130CV 1^ SERIE CON HARD TOP, 01/2000, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA - MECCANICA IMPECCABILE - PERFETTAMENTE FUNZIONANTE

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 8.100



FIAT NUOVA 500 N – "REPLICA RECORD MONZA ABARTH", 09/1958, Targa (Roma 32....) e documenti originali con libretto a pagine.

RESTAURO TOTALE
RARISSIMA ED ECCELSA PRIMA SERIE

€ 39.500



JAGUAR XJ 6 4.2 L CAMBIO AUTOMATICO, VERSIONE LUNGA, 02/1978, Targhe (PN 18..) originali del periodo.

ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - VETTURA DAL MASSIMO COMFORT INGLESE

€ 15.500



LANCIA AUGUSTA BERLINA LUSSO, 01/1933, Targhe (TO 58..) - Sedili conservati in tutta pelle nera.

VETTURA PRODOTTA SOLAMENTE DAL 1933 AL 1936 - ITALIANA DA SEMPRE

SUPERPREZZO € 26.500



LANCIA FLAVIA 1800cc COUPE' INIEZIONE KUGELFISHER TIPO 815.430 1^ SERIE, 04/1966, Targhe (TO 78..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine, iscritta e omologata ASI.

ITALIANA DA SEMPRE

€ 24.500



LANCIA FULVIA 1.3 S COUPE' SPORT ZAGATO, 01/1969, Avorio Santa Anita, RARISSIMO ED IMPORTANTE ESEMPLARE.

PRIMA SERIE COLOR AVORIO SANTA ANITA SICURA RIVALUTAZIONE A LIVELLO COLLEZIONISTICO

€ 32.500



MASERATI BITURBO SPYDER ZAGATO CARBURATORI , 08/1985, Targhe (PR 65..) di periodo - PRODOTTA SOLAMENTE IN 276 ESEMPLARI - spider nato dalla matita e dal genio di Elio Zagato.

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 27.000



MERCEDES BENZ 230 SL W113 PAGODA , 01/1967, "LA MITICA PAGODA ANCHE DETTA PAGODINO", hard top in tinta carrozzeria.

CAMBIO MANUALE - SERVOSTERZO - DA VEDERE E PROVARE

€ 89.500



MERCEDES-BENZ 200 W123 4 MARCE, 04/1977, Targhe (BG 45..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine - SOLI DUE PRECEDENTI PROPRIETARI - PRIMA VERNICE.

PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO

€ 11.500



MERCEDES BENZ 200E W124 , 06/1991, TARGHE (FO 81...) ORIGINALI DELL'EPOCA.

VETTURA D'EPOCA IN PERFETTE CONDIZIONI DI CONSERVAZIONE QUALSIASI PROVA - DISPONIBILE LIBRETTO USO E MANUTENZIONE

€ 6.000



MERCEDES-BENZ 280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE M.B. IN PLASTICA TRASPARENTE COMPLETA DI: LIBRETTO TAGLIANDI CON TIMBRI TAGLIANDI ESEGUITI A SCADENZA REGOLARE IN RETE UFFICIALE FINO A 172.929 KM, LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE.

€ 9.000



MG MGA 1500 1^ SERIE, 03/1957, ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA' - ISCRITTA ASI.

DISPONIBILI 5 CERCHI IN FERRO CON CALOTTINE CROMATE - VETTURA DAL MASSIMO FASCINO E SPORTIVITA' INGLESE

€ 33.500



MG ROVER MG F 1.8I 1^ 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



MORETTI 600 BERLINETTA CAMBIO AL VOLANTE 4 MARCE, 1951, eccelso esemplare di 600 Moretti , parabrebezza diviso, rarissima.

PRODOTTA DALLA CASA AUTOMOBILISTICA ITALIANA SOLAMENTE DAL 1949 AL 1951 CONDIZIONI MANIACALI

€ 59.500



MORRIS MINI MOKE 848CC, 01/1965, Targhe (VT 18..) e documenti di periodo, TOTALMENTE CONSERVATA.

DISPONIBILI DOPPIE CHIAVI - DIVERTIMENTO ALLA GUIDA ASSICURATO

SUPERPREZZO € 22.000



PORSCHE 924 XK 125 CV 2+2, 06/1979, ISCRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE D'IDENTITA' IMMANCABILE PEZZO DA COLLEZIONE, DI SICURA RIVALUTAZIONE STORICA E COLLEZIONISTA, MA ACQUISTABILE ANCORA A CIFRE CONTENUTE.

SUPERPREZZO € 14.000



STEYR PUCH 500 D TETTO RIGIDO, 02/1963, VERSIONE AUSTRIACA DELL'ITALIANISSIMA FIAT NUOVA 500.

RESTAURO MANIACALE

€ 22.500



VOLKSWAGEN GOLF GL MK1 1095cc 5 PORTE, 11/1981, Targhe (BS 75…) originali dell'epoca.

ESEGUITI LAVORI ALLA MECCANICA DELLA VETTURA A GENNAIO 2022 CONSERVATO MANIACALE

SUPERPREZZO € 8.000



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 6 VOLT VETRO PIATTO, 04/1963, Targhe (FI 20…) originali dell'epoca.

AUTOVETTURA STORICA IN PERFETTE CONDIZIONI - ITALIANA DA SEMPRE

SUPERPREZZO € 13.500

IMMEDIATI, INTERE COLLEZIONI E SINGOLE VETTURE STORICHE DAGLI ANNI '50 AGLI ANNI 2000

Grimaldi Classic Cars

Grimaldi Auto S.p.A.
Viale Monte Grappa 15, Vigevano - PV - Italy - Tel. +39.0381.22787
WhatsApp +39 347-7376032 - Cell.: 340-7170541
p.grimaldi@grimaldiauto.it / www.grimaldiauto.it

YouTube

Inquadra il QR code

Accesso diretto al nostro sito



ALFA ROMEO DUETTO 1.600, carburatori IV SERIE ★SOLO 10.000KM DA NUOVA★ UNICO PROPRIETARIO.
TARGHE DI NASCITA !
ITALIANA DA SEMPRE



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 1.600 STRADALE, ITALIANA DA SEMPRE, ALFA ROMEO HERITAGE originale al 100% DALLA NASCITA, vetri plexiglass, doppia accensione, slittone.
MARZO 1967 HA 55 ANNI.
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



AUTOBIANCHI BIANCHINA CABRIO, anno 1961, condizioni ottime !
TARGHE NERE TORINO !
ITALIANA DA SEMPRE



BMW 2000 CS coupé sport, 120CV***, unico proprietario da nuova***, introvabile.
ANNO 1968 targhe nere !



MITSUBISHI PAJERO, 5 PORTE, SW, 3.200 DID 160cv, CAMBIO MANUALE, ★SOLO 82.000 KM DA NUOVA★ UNICO PROPRIETARIO.
TARGHE DI NASCITA !
ITALIANA DA SEMPRE



PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO 3.400cc, SOLO 38.000 KM DA NUOVA, LIBRETTO SERVICE, HARD-TOP, EXCELLENT CONDITIONS
IMM. 2001
INTERNI FULL PELLE CHIARA !



ALFA ROMEO BRERA COUPE 2.4 JTDM, ★SOLO 8.000KM DA NUOVA★ UNICO PROPRIETARIO.
TARGHE DI NASCITA !
ITALIANA DA SEMPRE



FERRARI DINO 246 GT, RESTAURO TOTALE eseguito dalla Concessionaria Ferrari Sauro ASI ORO, TARGHE NERE, ITALIANA DA SEMPRE, LIBRETTI FERRARI VENDITA e SERVIZI, PRECEDENTE PROPRIETARIO DA OLTRE 30 ANNI !
IMM. 1972
HA 50 ANNI.



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 ! NUMBER ONE !



BMW M3 343 cv, ***UNICO PROPRIETARIO***, ITALIANA DA SEMPRE***, BOOK SERVICE, COLORE GIALLO METALLIZZATO.
ANNO 2003
NEL 2023 COMPIERÀ 20 ANNI! WOW !



ALFA ROMEO GIULIA BERLINA - 1.600 T I 1 SERIE, ANNO 1963 ----RESTAURO TOTALE, ITALIANA DA SEMPRE, CONDIZIONI SUPERBE.
TARGA PERUGIA HA 59 ANNI !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



FIAT 600 MULTIPLA, RESTAURATA dal nostro Reparto Classic **VITE per VITE** MOTORE DA RODARE, targhe nere.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1964 !
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATO LA TUA VETTURA DAGLI ANNI '50 AD OGGI !

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA DI ALFA ROMEO DUETTO SPIDER, DAL 1966 AL 1994.

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



CRISTIANO LUZZAGO

CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1992 PORSCHE 968 SPIDER
€ 39.800



1988 FERRARI 328 GTS, 25.500 KM
1 PROPRIETARIO € 89.800



1960 GIULIETTA SPIDER 2° SERIE
TOTALMENTE RESTAURATA € 69.800



1966 MASERATI MISTRAL 4.0
€ 185.000



1960 FIAT 1500 OSCA SPIDER
BIALBERO



1995 ASTON MARTIN DB7 € 42.800



1971 MASERATI MERAK 3000
€ 69.800



1970 ABARTH 1300 S SCORPIONE
FRANCIS LOMBARDI



1968 PORSCHE 911 2.0
PASSO CORTO € 79.800



1966 LANCIA FULVIA HF 1200 S1
€ 69.000



1968 MERCEDES 300 SEL 6.3
TOTRESTAURATA- ZERO KM



1964 AUSTIN HEALEY 3000 MK3
PHASE 1 € 69.800



1934 MG PA RACING EX
MUSEO OLIATTRORUOTE € 53.800



1932 WOLSELEY HORNET SPECIAL
PRONTA PER GARE DI REGOLARITA'



1957 MERCEDES 220 S CABRIOLET
PONTON TARGA NERA € 89.800



1972 ALFA ROMEO GT VELOCE 2000
TARGA NERA € 44.800



1965 LANCIA FULVIA COUPE
1200 S1 €19.800



1978 MERCEDES BENZ 450 SL
ORIGINALE ITALIANA 4 POSTI € 39.800



1934 SINGER LE MANS



1962 BENTLEY S3 € 32.800



1977 PORSCHE 911 CARRERA 3.0
due proprietari € 86.000



1965 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT 5 MARCE € 39.800



1968 ALFA ROMEO DUETTO
CODALUNGA 1300 JUNIOR € 49.800



1934 MORGAN 3 WHEELER
motore matchless-ASI ORO



1992 LANCIA DELTA INTEGRALE
EVOLUZIONE 1 PROPRIETARIO
€89.800

www.cristianoluzzago.it

"The Blue Room" Via Don Bergomi 6, 25030 Castel Mella BS - Visite solo su appuntamento tel +39.328.2454909

SI RICEVE SOLO SU APPUNTAMENTO

IMPERIA 2 IMCAR

SI RICEVE SOLO SU APPUNTAMENTO

Si acquistano Auto Classiche, Sportive e Speciali anni ’50 - ’90, Pagamento Immediato, Passaggio Immediato, Massima Serieta’, Massima Riservatezza.

Saremo presenti ad AUTOMOTORETRO TORINO dal 28 al 1 maggio 2022



FIAT 132 1600 ANNO 1974



MERCEDES E 200 T ANNO 1995



BMW 1602 ANNO 1974



MERCEDES C 200 SPORT ANNO 1995



MERCEDES CLK 55 AMG ANNO 2001



LANCIA BETA 1600 1 SERIE ANNO 1974



MERCEDES E 200 T KOMPRESSOR - 2001



MERCEDES C 180 ANNO 1995



VOLVO 960 TURBO ANNO 1991



BMW 320 4 CILINDRI ANNO 1977



MERCEDES SLK 200 EDITION - 2004



VOLKSWAGEN GOLF GTI ANNO 2000



BMW Z3 M ANNO 1999



CITROEN DS 21 PALLAS ANNO1967



MERCEDES SL 500 AMG ANNO 2001



MERCEDES SL 65 AMG ANNO 2006



MASERATI 420 SI ANNO 1987



BMW 735 ANNO 2002



BMW 728 i ANNO 1983



MERCEDES 280 SE COUP 3.5 - 1972

IMCAR 2 S.r.l. Via Felice Musso n. 11, Imperia - Uscita A10 Imperia est. Tel. 0183 293222 - Fax 0183 767711
Cell. 335 8478103 - www.imcar2.it



LUZZAGO
Est.1975

CARS ARE ART

PRIMI IN ITALIA DAL 1975

IL NOSTRO SHOWROOM



SCOPRI DI PIU'!



1962 MERCEDES BENZ 300 SE FINTAIL (1 DI 3776)



1958 MERCEDES BENZ 300D ADENAUER (1 DI 3142)



1968 JAGUAR XJSC HESS & EISENHARDT (1 OF 2100)



1958 MG A ROADSTER MKI



1960 MERCEDES BENZ 190 SL OMOLASI ORO



1958 LANCIA AURELIA B24 S OMOLASI ORO



1964 MASERATI 3500 GTI SEBRING OMOLASI (1 DI 348)



1953 LANCIA FLAVIA SPORT ZAGATO OMOLASI (1 DI 670)



1954 CHEVROLET C1 OMOLASI ORO



1937 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD 1 OMOLASI ORO



1989 MERCEDES BENZ 560 SEC



1991 FERRARI 348 TS S2



1996 PORSCHE 993 CARRERA COUPE' OMOLASI ORO



2007 BMW Z4 ROADSTER 3.0I CAMBIO SMG

Acquisto / Vendita / Permute / Servizio di Conto Vendita ed Intermediazione

Tutta la collezione di oltre 200 auto in vendita sul sito **www.luzzago.com**

Offri / Proponi la tua vettura da collezione anche su Whatsapp

---

Luzzago 1975 srl / via Mandolossa 65 / 25030 Roncadelle, Brescia (ITA) / Tel. +39.030.2411531
Whatsapp +39.338.7855045 / www.luzzago.com / info@luzzago.com

Panza Auto

Solo per passione...

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


FIAT BALILLA 508, 4 MARCE DEL '34


FARMOBIL FM 700 '63


FORD MODEL A TUDOR SEDAN '31


BENTLEY TURBO R '90 ASI


OLDSMOBILE ROCKET '57


MG MAGNETTE ZA MKI '55


FIAT 1200 TV TRASFORMABILE


TRIUMPH SPORT '60 ASI


MERCEDES 250 SE COUPÈ '66


MERCEDES 350 SL


MERCEDESL 560 SL AMERICA '87


MERCEDES SL 300-24


MERCEDES 320 SL


MERCEDES 560 SEC '87


MERCEDES 350 SE V8 AUTOMATICA ASI '74


MERCEDES 350 SE V8 MANUALE '72


MARCH 3


JAGUAR MK IX 3.8 '58


BMW Z3 1.8, '96


LANCIA THEMA 8.32 FERRARI


FIAT COUPÈ 2.0 20V 5 CILINDRI ASI '96



SILVERADO STEPSIDE


FIAT 500 "REPLICA ABARTH" 40 CV


VOLKSWAGEN GOLF CABRIO I SERIE 1500 GLS + 1800 GLI


FIAT 1500 L '65


FIAT 1100 SPECIAL '61


PIAGGIO AMICA


PRINCESS VANDEN PLASS


ALFA ROMEO 75 1.6 I.E. 31.000 KM


MERCEDES ML 400 CDI 7 POSTI '02


SUZUKI BURGMAN 400


RENAULT R4 TL


RENAULT R5 TL '82


CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 AUTO. " T-TOP" '02


DODGE RAM VANDAY DISCOVERY 7 POSTI '02


MOTO GUZZI LODOLA & ZIGOLO RESTAURATI


PIAGGIO CIAO

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

City Motors

Automobili d'Epoca e da Collezione dal 1987

PRESENTI AD AUTOMOTORETRÒ - DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO - TORINO

OLTRE 100 VEICOLI SEMPRE DISPONIBILI SU WWW.CITYMOTORS.COMM.IT


15.000 €

ALFA ROMEO
ALFETTA GT L6 - 1979


89.000 €

ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER VELOCE - 1959


21.500 €

ALFA ROMEO
GIULIETTA T.I. - 1961


16.500 €

ALFA ROMEO
GIULIETTA II SERIE - 1961


16.500 €

ALFA ROMEO
SPIDER L6 III SERIE - 1987


15.000 €

ALFA ROMEO 1900 M
AR51 "MATTA" - 1953


125.000 €

ASTON MARTIN DBS
V8 SALOON LHD - 1972


69.000 €

AUSTIN-HEALEY
3000 MKIII BJ8 - 1965


22.000 €

CADILLAC DE VILLE
CONVERTIBLE - 1968


13.000 €

CITROEN 2CV
AZ 2CH - 1957


9.500 €

CITROEN 2CV6
SPECIAL - 1990


15.000 €

CITROEN TRACTION
AVANT 11B - 1952


8.000 €

FIAT
500 L - 1971


52.500 €

FIAT 600 D
SPIAGGINA - 1965


18.500 €

FIAT 508 BALILLA
BERLINA 4 MARCE - 1936


42.000 €

FIAT 508 C
TRASFORMABILE - 1939


20.500 €

FIAT 508 C
BERLINA - 1937


17.500 €

FIAT 508 C
CAMIONCINO - 1939


8.000 €

FIAT 850
BERLINA SUPER - 1967


22.500 €

FIAT/SIMCA
5 FURGONETTE - 1940


14.500 €

FIAT 500 A TOPOLINO
TETTO CHIUSO - 1938


13.500 €

FIAT 500 B
TOPOLINO - 1948


13.500 €

FIAT 500 C TOPOLINO
FURGONE - 1953


10.500 €

FIAT 500 C TOPOLINO
BELVEDERE - 1953


21.500 €

FIAT 850 SPORT RACER
BERTONE - 1969


15.000 €

FIAT 1400
CAMIONCINO - 1951


45.000 €

FORD MUSTANG
FASTBACK - 1965


22.000 €

JAGUAR MARK X
3.8 SALOON - 1964


23.000 €

JAGUAR XJS V12 5.3L
CONVERTIBLE - 1987


32.500 €

LANCIA AUGUSTA
BERLINA LUSSO - 1934


235.000 €

MASERATI 3500
GTI TOURING - 1961


120.000 €

MERCEDES 220 S
CONVERTIBLE - 1957


4.700 €

MERCEDES
190 E - 1990


13.000 €

MERCEDES
300 SL - 1992


10.500 €

MERCEDES
380 SEC - 1984


13.500 €

MERCEDES
500 SEL - 1984


10.000 €

MINI COOPER
ROVER MK6 - 1993


65.000 €

PORSCHE 911 CARRERA
3.2 CABRIOLET - 1985


25.000 €

RENAULT FLORIDE
R 1092 - 1961


16.000 €

VOLKSWAGEN T2
WESTFALIA - 1980

14.000 €

VOLKSWAGEN TIPO 181
PESCACCIA - 1974

15.000 €

VOLKSWAGEN 1600
VARIANT TYPE 3 - 1972

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

venosta®
GARAGE
di Carlo Giovanni Venosta

GESTIONE, VENDITA E CONTOVENDITA DI AUTO D EPOCA E YOUNGTIMER

Più informazioni sul sito www.venostagarage.com



Ferrari 550 Maranello, anno 1998 km 50.000 impeccabile.
€ 119.000



Ferrari 308 GTS, anno 1981, vettura a carburatori.
€ 89.000

Presente ad AUTOMOTORETRO di TORINO dal 28 aprile al 1 maggio 2022



Bmw z1, 405 km da nuova, anno 1989.
€ 74.900



Mini Cooper sportspack Brooklands green, immatricolata 01.1999 prodotta in soli 75 unità, perfetta!
€ 20.800



Peugeot 504 coupÈ Pininfarina 2.0i, 1973 aria cond. Magnifica! Pochi esemplari rimasti in queste condizioni.
€ 18.500



Fiat Barchetta, climatizzatore, anno 2008, 57.000 km.
€ 9.800



Suzuki Santana 413 5^ marcia, anno 1989, perfettamente conservata, con hard top e a richiesta soft top nuovo.
€ 8.500



Abarth 1000 OT coupÈ, anno 1967, Restauro professionale, completamente originale, estremamente rara.
€ 55.000



Alfa Romeo SZ, anno 1990, km 22.000.
€ 89.000



Vw Golf Gti 1ª serie 1800, anno 1983, completamente restaurata.
€ 19.900



Lancia fulvia 1.6 HF, anno 1970, 2ª serie.
€ 49.900



Maserati biturbo Si anno 1987, solo 38.500 km dimostrabili, service book, fatture, mai incidentata, full set.
€ 21.500

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - carlogiovanni@venostagarage.it

ACQUISTO AUTO

PER IMPORTANTE COLLEZIONE SI RICERCANO

AUTO ESCLUSIVE - D'EPOCA E ATTUALI

VALUTAZIONE IMMEDIATA - MASSIMA SERIETA' - PAGAMENTO IMMEDIATO



autopassione2011@gmail.com tel. 338 9904071

EVER GREEN CARS

EVER GREEN CARS, Via Napoli, 1 - CASALMAIOCCO (MI)
Tel. 335 7704626 - www.evergreencars.it - info@evergreencars.it

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI TORINO AUTOMOTORETRO DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO 2022



PORSCHE 356 AT 2 COUPE, anno 1958 restauro totale auto da concorso.



PORSCHE 914, autovettura completamente revisio nata, prezzo affare.



PORSCHE 356 ROADSTER, anno 1960, restauro totale, interni grigi. Vettura da concorso.



PORSCHE 964 SPEEDSTER, 1993, cambio ma nuale 5 Marce, Certificate of Origin, interni pelle gri gia, nera, 3600 cc.



PORSCHE 356 BT5, grigio airone con capote ed interni blu, restauro maniacale, appartenuta a un ar chitetto famoso in germania ROLF GUTBROD, molto conosciuto in casa Porsche.



PORSCHE 911 T TARGA, anno 1973, una delle 8 colore LILLA, colore bellissimo, auto molto rara per il colore. In fase di montaggio.



PORSCHE 356 SC, anno 1964, restauro totale ese guito da professionisti.



PORSCHE 911 S 2.7 TARGA, 1974, cambio manua le a 5 rapporti, interni in pelle nera.



PORSCHE 912 TRE STRUMENTI, anno 1966 con tetto apribile, una delle prime auto, rarissima da gra de collezionista in fase di montaggio.



PORSCHE 911 2.2 T, 1970, Matching Colors & Numbers, ottime condizioni di carrozzeria in color azzurro pastello ed interno in pelle nera.



PORSCHE 356 AT2, anno 1958, colore blu mas senblau, restauro totale, perfetta in tutto, auto da concorso.



PORSCHE 356 C, allestimento sportivo, ci sono an che i suoi parault meccanica e motore nuovi.



PORSCHE 356 BT6, ASI targa oro, mo tore 90 CV, auto perfetta, ci sono anche i suoi paraurti.



LANCIA AURELIA B20, 1957, targhe nere originali Milano, sedili in panno gri gio e scai blu in buone condizioni, cosi come i pannelli delle portiere.



FIAT DINO SPIDER 2.0, 1967, targhe nere originali Varese, meccanica sotto posta a manutenzione regolare e scrupo losa, capote nera restaurata.



FERRARI 308 GTB CARTER SECCO, 1978, auto in condizioni eccellenti di car rozzeria e di meccanica, Interni in pelle nera in buono stato, documenti regolari.



BUICK, 1953, motore nuovo, auto con servata.

COLLEZIONISTA PRIVATO VENDE

STEFANO: +39 335 398710
pescheriestefanoecsrl@gmail.com

Saremo presenti alla Fiera di Torino
AUTOMOTORETRO' dal 28 aprile al 1° maggio



FIAT 500 A, 1939, carrozzeria fuoriserie. Unica costruita. Restauratissima.



LANCIA AUGUSTA, 1936, interni conservati, omologata ASI. **€ 19.500**



BIANCHI S9 FAUX CABRIOLET, 1934, autovettura conservata.



FIAT 500 B AUTOCARRO, bellissimo restauro. **€ 18.500**



FIAT 500 C, fuoriserie con rimorchio dedicato.



FIAT 500 B GIARDINIERA del 1948, autovettura restauratissima.



FIAT 1100 E del 1952, omologata ASI. **€ 13.500**



FIAT 500 C AUTOCARRO con rimorchio.



FIAT 501, super restauro, documenti originali.



FIAT 128 RALLY del 1972, conservata, unico proprietario.



CROSLEY HOT SHOT SUPER SPORT del 1950, barchetta ottima per gare di regolarita. OMOL. ASI.



FIAT 1500 6 CILINDRI, 1948, conservata. Omologata ASI. **€ 21.500**

AUTOSTORICHE.NET

VENDITA, ACQUISTO E CONTO VENDITA AUTO STORICHE E GRANTURISMO ATTUALI

Carlo Gritti Morlacchi www.autostoriche.net / info@autostoriche.net / 335 7496890



Sumbeam Talbot 90 MK III, anno 1955, molto bella, a posto di tutto e immatricolata Italiana. € 35000



Fiat 850 Spider, anno 1969, colore bianco, interni neri. € 15900



Mercedes Benz 240 TD, anno 1995, unico proprietario, bellissima, km 190000. € 19000



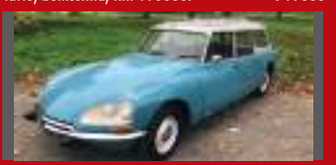
Mercedes 200 T Serie W 123 1984 Bianca tetto apribile Aria Condizionata. € 21500



Mercedes Benz 300 SL, 1986, Km 76000, cambio aut., clima, radio Backer, sedili riscaldati. Da vedere



Mercedes Benz 300 E Cabrio, cambio manuale, 1995, km 167000, perfetta, int. pelle nera. € 24000



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



Citroen DS 19. Anno 1961, olio rosso, semi automatica, meravigliosa, molto rara. € 48000



Aston Martin DBS "CASINO' ROYALE 007", 2007, cambio manuale rarissima. TRATTATIVE RISERVATE



Fiat Abarth 850 TC, anno 1968, Documenti francesi. € 38000



Fiat 850 Berlina, unico proprietario, 1966, tenuta benissimo. € 6900



Alfa Romeo Giulia TI 1600, bellissima, targhe Roma, anno 1965, 6 posti. € 32000



Lancia Flavia Coupè 1800 bellissima 1966 targhe originali molta documentazione. € 26900



Lancia Beta 2000 VX volumex, anno 1984, documentazione completa, unico proprietario. Austriaca.



Land Rover 110 TD5, condizioni favolose, anno 2006 Trattative riservate



JAGUAR E TYPE 4.2 SPYDER, ANNO 1969 - RESTAURATA MECCANICA ECCELLENTE TARGHE TORINO

auto classic

Corso Savona 50/1 10024 Moncalieri Torino Italia

Telefono: +39 011644119

Email: **autoclassic@autoclassic.it**
www.autoclassic.it
Instagram: **autoclassicitaly**



DETOMASO PANTERA, ANNO 1974 RESTAURO TOTALE - MATCHING NUMBERS - TARGATA ITALIANA



FERRARI 308 GTS I, ANNO 1981 ASI TARGA ORO - LIBRETTO TAGLIANDI CONDIZIONI ORIGINALI



FERRARI 208 GTS TURBO, ANNO 1988 - VERNICE ORIGINALE - 30.000 KM PREZZO IMPEGNATIVO



FERRARI 308 GTB COMPETIZIONE, ANNO 1976 - RESTAURO TOTALE VASTA DOCUMENTAZIONE UNA DI SOLE 45 COSTRUITE



FIAT 2800 TORPEDO DI CASA REALE STABILIMENTI FARINA, ANNO 1939 - CONSERVATA IN CONDIZIONI ORIGINALI



ABARTH 1600 OSCA SPIDER, ANNO 1959 - CARROZZERIA ALLEMANO SALONE DELL'AUTO DI TORINO 1959 E 1960



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT, ANNO 1957 - RESTAURO TOTALE TARGHE ORIGINALI TORINO PER 1000 MIGLIA



PORSCHE 944 TURBO, ANNO 1986 OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI TETTO APRIBILE - LIBRETTO TAGLIANDI TARGHE TORINO



PORSCHE 924, ANNO1985 - RIVERNICIATA A NUOVO - INTERNI ORIGINALI - LIBRETTO TAGLIANDI - TARGHE MILANO



PORSCHE 928 S, ANNO 1981 CAMBIO MANUALE - BUONE CONDIZIONI GENERALI - TARGATA ITALIANA



FORD THUNDERBIRD, ANNO 1956 PRIMO PROPRIETARIO INNOCENTI TARGHE ORIGINALI MILANO PER 1000 MIGLIA



LANCIA AURELIA B24 S, ANNO 1957 - MATCHING NUMBERS CONDIZIONI ORIGINALI - MECCANICA REVISIONATA



LANCIA FLAMINIA 2.5 PININFARINA, ANNO 1963 RESTAURO CONSERVATIVO MECCANICA FUNZIONANTE - CRS

SAREMO PRESENTI A AUTOMOTORETRO' TORINO DAL 28/04 AL 01/05

FILANDA GARAGE

Auto Classiche e Sportive

Servizio di conto vendita
Restauro Alfa Romeo e Mini Classiche

www.filandagarage.it
filandagarage@gmail.com +39 3356828273 (Alberto)



Maggiolino 6 volt 1962 €16000
vetro piatto, restauro totale, targa oro ASI



Peugeot 205 Style 1990 Tratt. Ris.
nuova, mai immatricolata, solo 65km, unica al mondo in queste condizioni



Giulia Super 1300 1972 €6300
da restauro parziale, motore libero, completa, radiata d'ufficio, ex targa BO



Giulietta Spider Veloce 1957 138000
restauro totale ben documentato, matching numbers matching colors



Lancia Fulvia 3 €13500
perfettamente fuzionante, pronta per viaggiare



Alfetta 2000 Quadrifoglio Oro €5400
completa al 100% - da leggero restauro



Triumph TR 4a IRS 1965 €36400
ottimo conservato, 2 soli proprietari, già ASI, perfettamente funzionante



Fiat Coupè 124 Sport 1600 €4000
1971, da restauro parziale, motore libero, completa ed originale, targhe e doc ok.



Lancia Fulvia Coupè prima serie 1200 €6300
1968 - Da restauro - targa e documenti originali



Volkswagen T3 Caravelle €16700
1984 - pulmino 9 posti - perfetto - già con CRS



Autobianchi Y 10 turbo €5900
da leggero restauro, targa e libretto originali



Honda NS400R 1986 €13900
livrea Rothmans originale dell'epoca, unico proprietario

NERVESAUTO

www.nervesauto.com

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



Alfa Romeo 1300 Spider Coda Tronca, 1975, 1300 cc, targata, con CRS, con fotografie dei lavori eseguiti.



Brightweel 427 AC Cobra Cobretti, 1976, guida a sinistra, 3.5 V8 Rover, manuale, con capote, roll-bar, targata Italiana.



Fiat 124 Spider BS1 1600, 1971, equipaggiata con motore corretto per il modello, va in moto, da rimettere in strada.



Fiat 500L,1969, interni rossi, equipaggiata con motore 126A1, targata Padova, ottima capote nera, cerchi in lega.



Fiat 1100 110 103 H Tipo Lusso Rondinelle, 1957, 1.098cc, cambio al volante, gomme a fascia bianca, vano motore conservato, targata Ancona.



Fiat 1100 R, 1968, interni rossi, conservato, funzionante, targhe nere Verona.



Fiat 1100 ELR Furgoncino, 1951, 1098cc, cambio al volante, targa Torino, funzionante, ottimo come veicolo pubblicitario, video al nostro sito.



Lancia Fulvia coupé 1,3 S seconda serie, 1972, motore corretto, 1290cc, cambio 5 rapporti, colore originale, targhe PD, iscritta CSAI.



Lancia Appia II serie, 1958, modello C10S, 1098cc, targhe nere, libretto a pagine, targhe nere, iscritta ASI.



MGB Roadster, 1972, 1800cc, con capote in vinile, volante in legno, raggi cromati, portapacchi, guida a sinistra, targata.



MGB Roadster, 1966, 1800cc, con capote in vinile nera, cerchi a raggi, radiatore olio, ventola supplementare.



Triumph TR4 IRS, 1967, da restaurare, guida a sinistra, pressoché completa, con cerchi a raggi e struttura capote.



LIVIO OLIVOTTO

COLLEZIONISMO IN MOVIMENTO

Auto d'epoca, moto e non solo

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



Alfa Romeo Duetto 1600 Coda Tronca del 1976, Omologata ASI Targa Oro



Alfa Romeo Giulia 1300 Super restaurata del 1972, più Giulia 1600 Super del 1973



Alfa Romeo Giulietta Spider 1300 del 1962, restaurata anni fa, mantenuta bene



Alfa Romeo Giulietta Sprint 1300 del 1962, in buone condizioni, motore appena rifatto



Alfa Romeo Giulietta 1300 S.S. del 1962, bella ed affascinante, come poche auto di serie



Alfa Romeo Giulia GT 1300 Scalino del 1969, vettura da restaurare, sanissima e completa



Alfa Romeo GT 1750 Prima Serie del 1969, a parer mio, la più bella tra le varie versioni GT



Dodge Pick-Up del 1959, cassone lungo, adatto trasportare la vostra Harley, motore 8 a V



Fiat Dino Coupè 2000 del 1968, molto bello e pronto all' uso, targhe originali



Fiat - NSU 508 C Cabriolet del 1939, uno dei pochi esemplari prodotti, tre Mille Miglia alle spalle



Ford Galaxie Sunliner Convertibile del 1960, una rarità negli USA, ancor di più in Italia



Jaguar E Type Coupè 4200 del 1970, cambio manuale, cerchi a raggi cromati, pronta all' uso



Jaguar XK 120 DHC del 1954, vettura in fase di restauro, motore rifatto, lattonata, ...



Lancia Aurelia B 20 GT del 1954, guida a sinistra, restauro conservativo, molto bella



Lancia Fulvia Coupè Montecarlo del 1973 in ottime condizioni, più altra in restauro



Lancia Fulvia Coupè Seconda Serie del 1973, mantenuta bene, con cerchi in lega della HF



Maserati Biturbo Spider Zagato ad iniezione del 1988, più altra Spider Zagato del 1986



Mercedes 219 Saloon del 1957, mantenuta molto bene, un solo proprietario dal 1974



Mercedes 280 SL del 1967, la più ricercata tra le versioni Pagoda, da restauro, completa



Mercedes 450 SL del 1975, più un' altra del 1981, versione 380 SL, ed una 560 SL



MG A Twin Cam Roadster del 1959, una tra le poce importate in Italia all' epoca, bella e rara



MG B Roadster del 1971, restaurata, con cerchi a raggi cromati ed over-drive



Packard Super Eight, anno 1949, una berlina Americana che si fa guardare ed ammirare.



Porsche 911 3200 Cabriolet del 1986, molto bella, italiana, con aria-condizionata, libretto tagliandi

EPOCASTORE

AUTO · MOTO · RICAMBI · VINTAGE · RARITÀ
ESPOSIZIONE E VENDITA

Via Strada Francesca II Tronco - 25026 Pontevico (Brescia) - Tel. 0309306788

Paolo 335 1675138 - 335 5660581



LANCIA FLAVIA Coupè 1.8, 1964, radiata d'ufficio, da restauro, motore bloccato. **€ 10.000 tratt.**



LANCIA APPIA TERZA SERIE, 1962, radiata d'ufficio, da restauro, motore libero. **€ 3.800 tratt.**



ALFA ROMEO 75 INDY 1.8, 1991, funzionante, da restauro, interni e pannelli ottimi. **€ 6.000 tratt.**



TRIUMPH HERALD 1200, cabriolet, da restauro, documenti inglesi, guida a destra, tutta originale. **€ 4.000 tratt.**



MINI INNOCENTI MK3, 1970, funzionante, da restauro, interni rossi ottimi, tutta originale. **€ 4.200 tratt.**



OM CERBIATTO, 1967, allestito carro attrezzi, da restauro. **€ 5.500 tratt.**



LANCIA FLAVIA 1.8, 1965, da restauro, radiata d'ufficio, tutta originale e completa. **€ 4.800 tratt.**



LONDON TAXY LTI 2.7 DIESEL, motore Nissan, documenti inglesi, guida a destra. **€ 4.000 tratt.**



MERCEDES W123 200T SW RESTAURATA, auto in ottime condizioni, perfettamente funzionante pronta a viaggiare. **€ 18.000 tratt.**



CITROEN MASERATI SM, 1972, CARBURATORI, auto in ottime condizioni, svolti tantissimi lavori, iscrivibile ASI. **€ 41.000 tratt.**



ALFA ROMEO NUOVA GIULIA SUPER 1.3 1974 restaurata, perfetta, pronta a viaggiare. **€ 14.000 tratt.**



VOLKSWAGEN T3 1.6 DIESEL, 1982, restauro integrale, disponibili tutte le foto, veicolo personalizzato, perfettamente funzionante. **€ 18.000 tratt.**

FAVA NICOLA

BROKER AUTO CLASSICHE DA COLLEZIONE



Ferrari 308 GTS, Anno 1979



Ferrari Dino GT4 Targa Oro A2, Anno 1977



Ferrari 208 GTS Carburatori, Anno 1981



Ferrari 348 TS Anno 1991



Ferrari 348 TB, Anno 1990



Porsche 356 C, Anno 1965



Mercedes-Benz 190 SL Anno 1959



Austin Healey Sprite Anno 1959



Alfa Romeo Giulia 1600 Spider, Anno 1963

WWW.VINTAGECARITALIA.IT

Tel: 328 3553543



ERACLE art. 650

COLONNE BLINDATE antifurto di sicurezza

Dispositivo antifurto resistente per diverse ore a qualunque tipo di aggressione sia meccanica che con cannello da taglio ossiacetilenico o a strappamento. Le colonne sono costituite da:

- Basamento in acciaio a cassaforte da 10 mm. (contenente i sistemi di difesa) con due serrature a doppia mappa stessa chiave, Kg. 32.
- Stelo colonna estraibile in pezzo monolitico di acciaio (contenente i sistemi di difesa) ruote e maniglie per movimento, Kg. 28.
- Numero di matricola e Certificato di Garanzia ad uso assicurativo.
- Disponibili in 19 modelli per le diverse esigenze.

OFF. MECC. COLOMBO dr. arch. Giorgio

Via Lussemburgo, 16 - 21013 GALLARATE (VA) - Tel. e Fax 0331 795338

www.colomboarchgiorgio.it

DAL 1976

Autostandar

ESAMINIAMO VOSTRA PERMUTA
ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA
MASSIME VALUTAZIONI

Corso Trieste 136 - Moncalieri (To) - Tel 3271731985 - www.autostandar.it



MGA MK2 - 1962 - una delle ultime prodotte
freni a disco radiatore a olio pochi km



MGA 1958
Accessoriata come nuova



Mercedes-Benz SLK 2015 - 59.490 Km
SLK 200 Sport Cabrio Navi



Porsche Boxter - 2.5 - 1997 - 72.000Km
Unico Proprietario - Automatica



AUSTIN HELAV BJ8
Restauro completo... Da vedere!



Citroen 2CV - 1987 - 70.000KM
Iscritta CRS



Volkswagen Maggiolino - 1970
Km 57.000 originali



Porsche Carrera 911 - 3.2 - 1985
Targa ORO - 98.000Km



Chrysler Crossfire - 2005
3.2 cat Roadster Limited - Automatica



Volkswagen Maggiolone 1.2 - 1978
Km 75.527



Alfaromeo Giulietta - 1978
Km 70.000 originali



Volkswagen New Beetle - 2003
1.4 16V Cabrio - Benzina - 122.000Km



JAGUAR 3.8 - 1963 - 0 Km (120.000Km)
Motore nuovo! 2 proprietari



Suzuki Ignis - 2002 - 87.000 km
4X4 benzina - unico proprietario



Mercedes E-2.0 - 2000
Impianto GPL - Vettura da esposizione



Audi S6



Ferrari 328 GTS
km 41000 - 3 proprietari



Mercedes-Benz Classe M - 2001
ML 270 turbodiesel cat CDI



Mercedes-Benz CLK - 2000
CLK 200 cat Cabriolet Elegance



Mercedes-Benz Classe C - 2005
C 200 CDI cat Classic - 172.000 Km

Autostandar e

Sponsor Ufficiali di AUTOMOTORETRÒ

dal 28 Aprile al 1° Maggio - Torino - Lingotto Fiere

Siamo nel Padiglione 3, Stand Q102-R101 e Area esterna adiacente Oval

Cicognani

Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920
Ricostruzione anche su campione

www.cicognaniguarnizioni.it
info@cicognaniguarnizioni.it

Guarnizioni e tappeti in gomma

Tel.+39(0)544-83311
Fax.+39(0)544-84606
Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale)
48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI
VENDO AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

FIAT 850 TC, 1963, non derivata, totalmente originale, conservata, da libretto Abarth 214, meccanica perfetta, pronta all'uso. € 50.000. Tel. 339 4546867.



ALFA ROMEO

164 3.000 CC V6, 1996, iscritta ASI, mai incidentata, unico proprietario, Km 141.000, tenuta sempre in garage, colore nero, impianto a GPL, ultima revisione a gennaio 2022 e bollo pagato tutto l'anno. € 7.000. Tel. 339 6622656 - 348 8084751.

2000 SPIDER VELOCE, 1973, iscritta ASI, macchina perfetta, colore rosso, revisionata di recente, gommata al 80%. € 22.000 tratt. Tel. 339 6577659.

ALFASUD, 1983, vettura in perfette condizioni, seconda serie, 1.200 cc, targhe e libretto originali, in attesa del CRS ASI, Km 140.000. € 6.500 tratt. Tel. 389 2460749. yvonnsanson@libero.it.

ALFETTA 1.6 116B1A, 10/1984, targhe (TA 32...) e DOCUMENTI ORIG. DELL'EPOCA, conservata in modo maniacale, tutti i lamierati intonsi – vettura d' epoca ultraperfetta in condizioni da concorso. € 9.500. Tel. 348 5503882.



DUETTO 1600, 1974, omologata ASI, spider coda tronca, colore giallo, motore 00526 tipo A:S perfettamente originale, così come il libretto, carrozzeria come nuova, unico proprietario dal 1977. € 36.000. Tel. 0583 494952. mppetrini@libero.it.

DUETTO 2000 VELOCE CODA TRONCA, 1975, omologata ASI, colore rosso, interni pelle nera con capote nera, targhe nere (VR....), Km 1.000, completamente originale e perfetta, autoradio Alfa, per amatori, auto in condizioni eccezionali. Prezzo dopo visione in provincia di Modena. Tel. 348 8122938.

GIULIA SPRINT GT 1600 VELOCE, 1967, targhe di prima immatricolazione, colore bianco, carrozzeria conservata, meccanica pochi Km, interni originali, revisione totale. € 55.000. Tel. 333 5617701.

GIULIA SUPER 1600, 1973, meccanicamente in ordine, bella d' interni, carrozzeria da sistemare, un solo proprietario dal 1979. Tel. 339 8959948, www.liviolivotto.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 mod. TI 2°SERIE, 1959, omologata ASI, targata ZA....., restauro maniacale sia della carrozzeria che degli interni rispettando al massimo l'originalità, colore celeste. € 20.500 tratt. Tel. 347 4526696.

GIULIETTA PRIMA SERIE, 1956, completamente restaurata, eleggibile Mille Miglia. Tel. +39 3283553543.



GT JUNIOR 1300 CC, 1973, autovettura in ottime condizioni generali, interni originali, colore viola scuro, meccanica a posto, da provare, per raggiunti limiti di età. Trattative riservate. Tel. 335 6131357.

MONTREAL, restauro conservativo, iscritta ASI, pronta a partire. Tel. +39 3283553543.



SPIDER 1600 CODA TRONCA UNIFICATO, 1981, omologata ASI, RIAR, verniciata arg met orig AR574, interni orig conservati in ottime condizioni, cruscotto orig perfetto, radio AR orig, meccanica perfetta, capote, batteria e pneum nuovi, tagliando 1/2022. € 26.700. Tel. 335 5852459.



AUSTIN HEALEY

SPRITE MKIV, 1966, guida a sx, 1275cc, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



AUTOBIANCHI

BIANCHINA, 1967, 4 posti, colore grigio topo, ottime condizioni, visibile ad Ancona, inoltre molti ricambi di carrozzeria e meccanica per suddetta auto, quotazione a parte. € 5.500. Tel. 339 6393950.

BIANCHINA GIARDINIERA, 1971, omologata ASI, esente bollo, tutta originale, ottimo stato, perfettamente funzionante, 2 proprietari, Km 55.000, targhe nere. € 8.500. Tel. 335 458087. info@ggisrl.com.



BIANCHINA MOD. SPECIAL, 1966, iscritta ASI, berlina, auto in ottime condizioni, da vedere e provare, targhe originali come tutto il resto, perfetta, nessun lavoro da fare, valuto scambio o permuta con auto coupé anni '60 / '70. € 6.000. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

Y10 TURBO 1^SERIE, 02/1986, targhe (CR 46..) e documenti del periodo – totalmente conservata – unica nel suo genere. SUPERPREZZO. € 9.500. Tel. 348 5503882.



italcerchio

CERCHI PER MOTO D'EPOCA IN ACCIAIO E LEGA LEGGERA

Realizziamo cerchi anche su richieste del cliente
possiamo eseguire il restauro del mozzo,
la sostituzione dei raggi fino alla ruota completa.

039 5320813 Fax 039 5320812 info@rimsandrims.com
www.rimsandrims.com



Una famiglia una passione

MUSSO GOMME
PNEUMATICI PER AUTO E MOTO DA COLLEZIONE | TORINO

MICHELIN Distributore ufficiale Italia pneumatici da collezione.

Corso Giulio Cesare 117 b - Torino - Tel. +39 011852019 - info@mussogomme - www.mussogomme.it

BENTLEY

S3, 1962, nera, interno pelle rossa, guida a destra, autovettura in buone condizioni. € 32.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



BMW

1602, 1972, 1.600 cc, 85 cv, colore azzurro pastello, autovettura da sistemare di carrozzeria con vari ricambi compresi, meccanica ok, targa e foglio complementare originali, certificata. € 5.600. Tel. 338 5877458.

318I (E30) CABRIOLET, 07/1991, targhe (VR A 14 ...) e documenti originali dell'epoca – iscritta asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica – meccanica perfettamente funzionante. € 16.500. Tel. 348 5503882.



318 I, 1988, 1800 cc con impianto GPL, ottime condizioni generali, 4 porte, colore bianco, certificata. € 4.900. Tel. 338 5877458.

318 IS COUPÉ, omologata ASI, auto in perfette condizioni sia di interni che esterni, Km 94.000, colore grigio metallizzato, mai incidentata, perfetta. € 6.000. Tel. 335 380536. giraldialfiero@gmail.com.

320 6 CILINDRI, 1981, 120 cv, azzurro metallizzato originale, interni perfetti, targhe d'origine, meccanica ok, cerchi in lega. € 9.800. Tel. 327 7930559.

520I E28 122CV, 07/1985, OMOLOGATA 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.



520I E28 125CV, 10/1981, TARGHE (SO 14 ...) E DOCUMENTI DEL PERIODO - disponibile libretto uso e manutenzione, bmw service europa e libretto bmw servizio di cortesia originali dell'epoca. CONSERVATO – SUPERPREZZO. € 6.800. Tel. 348 5503882.



520 I, 1985, automatica, climatizzatore, bellissima, mai rifatta, ferma da 19 anni in garage, con documenti, più altra identica, completa, bella per ricambi. € 6.000. Tel. 380 5104014. evamaltecca@studiomaltecca.com.

633 CSI, 1977, colore grigio, interni in velluto blu, completa, funzionante, da restauro, targhe originali, da passaggio. € 6.500. Tel. 328 5481616.

750 I L (PASSO LUNGO) E32 CAMBIO AUT., 04/1988, targhe (AE ...) e documenti del periodo – iscritta asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica. € 11.000. Tel. 348 5503882.



ISETTA 600, 1958, autovettura integralmente restaurata, interni ed esterni, freni, giunti, semiassi, gomme, ammortizzatori, tutto nuovo, no curiosi e perditempo. Prezo trattabile dopo visione. € 32.000. Tel. 335 7557136. ubo52@libero.it.

BUICK

SPECIAL, 1962, 3500cc, cambio automatico, gomme fascia bianca, targata, omologata ASI, belle condizioni sia internamente che esternamente. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



CADILLAC

CONVERTIBILE MODELLO '62, 1953, vettura restaurata totalmente ai massimi livelli, colore bianco con interni rossi, gomme fascia bianca, documenti regolari, cambio automatico, per inutilizzo. Tel. 338 9369456.

CHRYSLER

LE BARON 2200I CAT TURBO 146 CV, 1988, targa ORO, colore amaranto, capote beige elettrica, km 107.000, rev. 07/'23. Impeccabile da vetrina, 4 posti comodi, curata e sempre box, utilizzata noleggio matrimoni con autista. € 13.000. Tel. 334 3333486. riccardo.demartino.ge@gmail.com. www.autoxeventi.it



CITROEN

AC 4, 1930, omologata ASI, autovettura restaurata interamente sia di carrozzeria che meccanica, interni rifatti da vedere, revisionata, documenti da passaggio. € 32.000 tratt. Tel. 340 5469246. rickyf27253@gmail.com.



B14G TORPEDO, 1929, autovettura con documenti francesi di facile reimmatricolazione ed in ottime condizioni. € 9.500. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

ID SUPER, 1968, cruscotto in metallo, colore nero con interni rossi, motore revisionato, targhe originali, kit Pallas, stupenda. € 18.000. Tel. 327 7930559.

www.asimarket.it



TURBO CX 2500 GTI, 1985, ASI targa oro e CRS, 1°serie a benzina, immatricolata nel 1986, modello con paraurti metallici verniciati dello stesso colore grigio della carrozzeria, ottimo stato di conservazione, targa originale. € 10.000. Tel. 329 6162240. oronzoruggeri@gmail.com.



FERRARI

208 GTB, 1981, UNIPROPRIETARIO, 76.000 km originali, targhe, libretto, manuali di uso e manutenzione originali, trousse attrezzi originale. Manutenzione regolare, cinghia distribuzione sostituita recentemente. Visibile a Brescia. € 53.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



308 GTB QUATTROVALVOLE, autovettura con due proprietari. € 83.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



456, 1993, colore grigio, interni rossi, condizioni maniacali. € 90.000. Tel. 335 6382894. segreteria@studiozanottieassociati.it.



FIAT

1100 - 103 E - TV, 1956, vettura in buone condizioni, targa originale, motore ed interni anch'essi originali, revisionata, colore amaranto-nera, visibile a Milano. € 30.000. Tel. 380 7104635.

1200 CABRIOLET, 1958, omologata ASI, tipo trasformabile, in ottime condizioni. € 47.000. Tel. 388 6014643. quartararogiuseppe@hotmail.it.

1200 CC GRANLUCE, 1961, bicolore, autovettura da restaurare. € 5.500. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1200 SPIDER, 1959, autovettura in fase di restauro, volendo si vende anche ultimata. Da € 13.500. Tel. 328 5481616.

124 COUPÈ, 1968, bellissima, conservata originale, documenti d'origine, Km 78.000, volturatile, targata. Tel. 329 7460041.

130 COUPÈ, 1972, 2 esemplari completi, da restauro parziale e da reimmatricolare, una automatica l'altra manuale. No perditempo. € 5.000 cadauno. Tel. 327 7930559.

130 COUPÉ, 1973, blu metallizzato, bella macchina, originale. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

2300 BERLINA LUSSO CAMBIO AUT.TIPO 114 B, 03/1963, targhe (IM 38..) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine, VETTURA MOLTO RARA IN QUESTA CONFIGURAZIONE – SUPERPREZZO. € 16.500. Tel. 348 5503882.



500 C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA, 09/1953, TETTO APRIBILE, Targhe (CN 21…) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine originale dell'epoca, ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - vettura in perfette condizioni, da vedere e provare. € 13.000. Tel. 348 5503882.



500 C TOPOLINO, 1950, selleria recente, capote in vinile in buone condizioni, tappeto pavimento nuovo, funzionante, targata CT, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



500 C TOPOLINO, 1951, ottima conservazione, targhe e libretto originali. € 9.500. Tel. 339 6604707. ferroni@sermetra.it.

500 D TRASFORMABILE, 1964, omologata ASI targa oro, restauro completo di tutto, compreso motore di scorta.. Tel. 380 2511083.

500 F, 1968, colore beige sabbia, restauro totale di carrozzeria e meccanica, interni, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione. € 8.000. Tel. 346 3045499.

500 L, 1969, colore blu, restauro totale, doppie chiavi, documentazione completa, splendide condizioni. € 7.700. Tel. 346 3045499.

500 L (110 F), 07/1969, targhe (FI 48…) originali dell'epoca con disponibile libretto a pagine – ITALIANA DA SEMPRE - autovettura storica in perfette condizioni - SUPERCONDIZIONI – SUPERPREZZO. € 7.800. Tel. 348 5503882.



500 SPORTING, 1996, kit Abarth originale, pochi esemplari, colore giallo, iscritta al Reg. Fiat, con assetto, barra Duomi, volante Sparco, autoradio, vettura in splendide condizioni. € 7.400. Tel. 346 3045499.

850 T PULMINO, 1973, monofaro, restauro integrale, stupendo, grigio, targhe originali, tutto nuovo. € 18.000. Tel. 349 7317558.

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^ SERIE, 01/1996, con rarissimo hard top, targhe (AL…) e doc. orig. d'epoca, disponibile rarissima carpetta 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^ SERIE, 01/2000, con rarissimo hard top, targhe (BK…) e documenti originali dell'epoca, iscritta asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica – SUPERCONDIZIONI – SUPERPREZZO. € 8.100. Tel. 348 5503882.



C SEI CILINDRI, 1947, vettura in ottime condizioni, molte parti nuove, da vedere e provare, nessun particolare fuori posto. € 43.000 tratt. Tel. 334 1100693. golino.luigi@alice.it.

CROMA 2.5 TDE, 12/1992, omologata ASI con CRS, euro 1, allestimento super, vetri elettrici, clima automatico, ABS, disponibile altro motore, cambio e frizione più ricambi vari. € 4.500. Tel. 346 2315141.



NUOVA 500 D, 1964, compl. restaurata nel 2019, reimmatricolata, apertura portiere controvento, trasformabile con tettuccio rigido e motore rifatto originale. € 22.000 tratt. Tel. 339 1955010. rinaldoalfredo.gallo@gmail.com.





PUNTO AUTOMATICA, 2002, vettura sanissima, Km 115.000, meccanica ottima, 1.242 cc, 16 V, revisionata fino a dicembre 2022, posso inviare foto, solo contatti telefonici. € 1.600. Tel. 335 8009188.

RITMO 105 TC, 1983, vettura in otttime condizioni, di un' unica famiglia da nuova. Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



UNO 1.1 SX I.E. 5 PORTE CAT. BENZINA, 12/1992, COME NUOVA, PERFETTE CONDIZIONI, km. 57.000, originale/conservata, bianca, unipropr., NO BOLLO, rev. 12/23, assic. ridotta, mai incidenti, manut. maniacale, sostituita batteria, amm. post. e ant., cinghia distr., regalo catene da neve mont. rapido. € 3.000. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

VOLPINI 1100 SPORT, 1951, autovettura restaurata in perfette condizioni. € 120.000. Tel. 348 2472800.



FORD

COUGAR 2500/6V, 1999, ottime condizioni. 8 ruote in lega originali (estive ed invernali). Set fari di ricambio anteriori e posteriori e centralina elettronica. Sostituiti alternatore/cavi candele/trapezi anteriori/radiatore clima/radiatore motore. Sempre stata in garage. € 2.500. Tel. 329 2118639. pisano@netsurf.it.



ESCORT 1.6 INJECTION 16V 88CV GHIA, 02/1994, station wagon, targhe (BG D11...) e documenti originali dell'epoca – solamente 73.888 km – SUPERCONSERVATO. € 3.500. Tel. 348 5503882.



PINTO 2 DR WAGON, 1979, completamente restaurata con meccanica a nuovo e carrozzeria, compresi gli interni, il tutto fatto circa 10 anni fa, si accettano parziali permute. € 18.000. Tel. 339 6604707. ferroni@sermetra.it.

JAGUAR

420, 1967, iscritta ASI, targa originale, interni nuovi, auto bellissima. € 19.500. Tel. 339 6604703. ferroni@sermetra.it.

E TYPE SPIDER 1°SERIE, 1968, totalmente restaurata, tutto nuovo, stupenda, no perditempo, colore o.s. blue metallizzato, interni in pelle blue, motore 4.200 cc, matching number. No perditempo. Tel. 349 7317558.

SOVEREIGN 4.0, 1996, venduta nuova dalla concessionaria Jaguar di Brescia, 130.000 km originali, ottime condizioni. Sempre revisionata regolarmente fino novembre 2023. Completa di CRS ASI, esente bollo. Gomme nuove, batteria nuova, taglianda, doppie chiavi e libretti. € 12.900. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



XJ 6 4.2 L CAMBIO AUTOMATICO, 02/1978, versione lunga, targhe (PN 18.....) originali del periodo, ISCRITTA E OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - doppie chiavi. € 15.500. Tel. 348 5503882.



XJ SC 5300 V 12, 1988, targa originale italiana, 2 proprietari, full optional, color antracite con interni in pelle beige. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



XJ6 2.9, 1989, omologata ASI, azzurro met., tetto elettrico, manuale, 4 fari, interni in pelle beige, iniettori nuovi, trentennale (esente bollo), passaggio agevolato, gommata, tendina lunotto, statuetta cofano, revisione 2023, conservata, stupenda. € 8.000. Tel. 348 5182377.

XJ6 3.6, 1989, modello Sovereign, 3.600 cc, sei cilindri, Km 85.000, colore grigio antracite metallizzato, targa e documenti originali, interni in pelle, condizionatore, cambio automatico, ottime condizioni generali. € 13.000. Tel. 338 5877458.

XK 120 COUPÉ, 1951, omologata ASI targa oro, auto in perfette condizioni, colore verde tenue, interni in panna originali, motore perfetto e revisionato, carburatori nuovi, freni nuovi, gomme nuove. € 89.000. Tel. 333 2565870.









32ª Mostra Scambio
Auto e Moto d'epoca Bastia Umbra




60 anni di Alfa Romeo Giulia

21-22 Maggio 2022
Umbriafiere - Bastia Umbra (Pg)
orario: sabato dalle 8.00 alle 19.00 - domenica dalle 8.00 alle 18.00
Italservice tel. 0742.320642 - cell. 337.645125 - fax 0742.318464

XK 140 COUPE RHD, 1956, Blue interno rosso, bellissima di carrozzeria/interni, solo 3 prop. dall'import. negli anni 70, targhe nere dell'epoca. Appena sottoposta ad una manutenzione molto approfondita con doc. fotografica e fatture. Impianto frenante nuovo, batteria, ecc... € 89.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



XKR COUPÉ, 4.200 cc, 291 cv, Km 160.000, colore argento metallizzato, interni in pelle nera, 5 cerchi in lega, navigatore, telefono, lettore cd, più altri accessori. € 33.000. Tel. 337 560817. sergio.giovanardi@tiscali.it.



LANCIA

APPIA VIGNALE LUSSO COUPÉ, 1961, bicolore, da restaurare. € 8.900. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

APRILIA 1500 CC, 1946, omologata ASI targa oro, colore grigio scuro metallizzato, targhe originali in ferro, Reg. Lancia, FIVA, Reg. Millemiglia, da vedere. Quotazione Ruote Classiche (trattabili dopo visione). Tel. 338 8789901 / 030 9826053. marber1949@gmail.com.

APRILIA 2°SERIE, 1949, targa oro, perfette condizioni, interni conservati, motore rifatto recentemente. € 55.000 tratt. Tel. 329 1592601. r.usai@hotmail.it.



ARDEA, 1952, omologata ASI targa oro, colore celeste, documenti in regola, targhe originali, ottime condizioni, funzionante in tutto. € 12.500. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

AUGUSTA CABRIOLET PININ FARINA, 1935, omologata ASI - restauro totale, Registro Lancia. ELEGGIBILE 1000 MIGLIA, esemplare molto raro. Visibile a Brescia. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzago.it.



AURELIA B20 2.500 CC III°SERIE, 1953, ASI targa oro, vettura in buone condizioni, targa originale. Tel. 335 5691282.

BETA MONTECARLO, 1984, bellissima, perfetta, motore ottimo con soli Km 34.820. Prezzo adeguato all'oggetto. Tel. 338 3380714.

BETA MONTECARLO TARGA, 1982, colore grigio metallizzato, Km 53'000 – vettura molto bella. € 23.000. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

FLAMINIA COUPÈ PININFARINA, 1962, omologata ASI, auto in ottime condizioni, colore nero, interni in pelle rossa, revisionata, molto ben conservata, una delle prime con aria condizionata. Prezzo dopo visione. Tel. 349 3042893.

FLAMINIA COUPE' PININFARINA I, 1960, vettura totalmente restaurata. Vis. a Brescia. € 39.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



FLAVIA 1.800 CC, 1963, dispongo di vari modelli, a carburatori o ad iniezione, da restauro o restaurati. Da 6.500. Tel. 349 7317558.

FLAVIA COUPÈ PININFARINA, 1963, omologata ASI targa oro, 1.800 cc, vettura conservata in condizioni eccellenti, ottimo motore originale, colore blu Lancia, interni in pelle rossa, perfetta. € 15.000. Tel. 329 4119063.

FLAVIA 1800CC COUPE' INIEZ. KUGELFISHER, 04/1966, TIPO 815.430 1^ SERIE, targhe (TO 78...) e doc. originali dell'epoca con libretto a pagine - omologata ASI e FIVA con documento d'identita' FIVA - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 24.500. Tel. 348 5503882.



FULVIA COUPÈ, 1976, omologata ASI, unico proprietario, conservata in garage, vettura funzionante. Visibile a Genova. € 8.000. Tel. 348 8219735. mgramon@tin.it.



FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S PRIMA SERIE, 1968, 2+2 posti selleria nuova, ferma da tempo, carrozzeria imperfetta, ma funzionante. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



GAMMA COUPE' 2.0 CARBURATORI, 1978, KM 57000 originali, auto conservata, non ruggine passante, da restauro non impegnativo, marciante, revisione 2022, interni ottimi velluto Zegna azzurri. € 5.000. Tel. 339 4212597. ernestolella2@gmail.com.

LAND ROVER

109 PICKUP, 1978, restauro conservativo totale, motore 6 cilindri, alimentazione a benzina, passo lungo, omologato autocarro 3 posti, carrozzeria e meccanica restaurate con foto e fatture ricambi sostituiti, auto da rodare. € 23.000. Tel. +39 349 3929093. cavriani.enrico@libero.it.



RANGE ROVER 3.900 CC SE VOGUE, 1990, interni in pelle grigia, colore verde metallizzato, manuale, tettuccio elettrico, gomma, vernice e tagliandi ok. € 16.500. Tel. 328 5481616.

MATRA

530 SX, 1972, auto completamente restaurata sia di meccanica che carrozzeria, monta motore Ford con Km 18.820. Prezzo dopo visione e prova. Tel. 338 3380714.

MERCEDES

190 E 122 CV, 1986, omologata ASI targa oro, colore bianco, cambio manuale, ABS, aria condizionata, perfetta di motore, carrozzeria e interni, manutenzione regolare. € 9.800. Tel. 339 3863728. dieter.st@rolmail.it.



200 W123 4 MARCE, 04/1977, TARGHE (BG 45...) e documenti originali dell'epoca, soli due precedenti proprietari – PRIMA VERNICE. € 11.500. Tel. 348 5503882.



IN PRIMO PIANO



ALFA ROMEO SPIDER DUETTO 1300 OSSO DI SEPPIA

Anno 1968, ultimo proprietario per 30 anni, si tratta di un conservato, probabilmente mai restaurata, funzionante, va in moto, ma carrozzeria imperfetta, da rimettere in strada. Motore corretto per il modello, targata, con documenti. Video al nostro sito.

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

IL SITO PER VENDERE LA TUA AUTO D'EPOCA - Tel. 02 5656 9997 / info@oldcar24.com

OldCar 24

Compra e vendi in tutto il mondo!

www.oldcar24.com

200E W124, 06/1991, targhe (FO 81...) originali dell'epoca – vettura d'epoca in ottime condizioni di conservazione. € 6.000. Tel. 348 5503882.



230 SL PAGODA, 1966, totalmente restaurata, Certificato di rilevanza storico ASI rilasciato nel 2020. AUTORADIO BECKER EUROPA, HARD TOP. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



2600, 1986, omologata ASI, Km 140.000, ottimo stato, automatica, ben tenuta, rifatta a nuovo, full optional. Valuto la migliore offerta. € 12.000. Tel. 349 5260719.

280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, tetto apribile elettricamente, Vettura Maniacalmente Conservata - Perfetta In Ogni Dettaglio - Ancora Disponibile Kit Primo Soccorso Allocato Nella Cappelliera, TAGLIANDI ESEGUITI A SCADENZA REGOLARE E TIMBRATI SU LIBRETTO SERVICE ORIGINALE. € 9.000. Tel. 348 5503882.



280 SL V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft+hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. €110. Tel. 338 3498505.



300 SL, 1991, SOLO 57.000 KM ORIGINALI, colore argento, interni pelle nera , full optional. Visibile a Brescia. € 23.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



320 SL, 1997, colore blue - nero metallizzato, pelle nera, full optional, doppia serie di cerchi originali+ 0Z, batteria nuova, molto bella. Visibile a Brescia. € 16.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



380 SEC, 1983, iscritta ASI, grigio met., a fine 2019 rifatto la testata e revisionato il cambio automatico, tutto con regolare fattura, interni e gomme nuove, targa e libretto originali, revisionata 11/2020, veramente perfetta. € 8.500. Tel. 340 9216640. ste.possenti@yahoo.it.



380 SL, 1981, in ottime condizioni generali, completa di cappottina e tetto rigido, aria-condizionata, cambio automatico, cerchi in lega, ... Tel. 339 8959948, visita: www.livioolivotto.com.



HYMER MOBIL, anni '80, usato da Giorgio Falk per "Rolly Go" - certificato rilevanza storica e collezionistica -patente B-2,4cc -omologato 7 posti fronte marcia e notte - generatore 220 - Airconditioning - Bike support. Tel. .. ansaldi.aa@gmail.com.



MG

A 1600 MKII, 1961, colore rosso originale, venduta da nuova in Italia, targhe originali in ferro, mootre nuovo con fatture, bellissima, ruote a raggi cromate. € 33.500. Tel. 327 7930559.

B GT, 1980, 1.800cc, guida a sinistra, lattonata, riverniciata, foto lavori eseguiti, targata Italiana, con CRS, tetto apribile e cerchi Minilite. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



B GT COUPÉ, 1978, omologata ASI, 1.800 cc, colore rosso, interni bianchi, guida a dx, vari lavori eseguiti. No permute. € 9.900 non tratt. Tel. 329 2609782.

B ROADSTER, 1969, 1800cc, guida a sx, interini ordine, volante originale, cromature in buona condizioni, raggi, portapacchi, radio, targata Udine, libretto a pagine. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) - info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



B ROADSTER S1, 1964, Italiana, solo 4 PROPRIETARI, restauro totale superaccessoriata con sedili pelle, raggi, fari aggiuntivi, barra portastemmi, tappeti marchio MG, autoradio d'epoca, copricapote, stacca batteria. Vis. a Brescia. € 29.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



ROVER F 1.8I 1^ SERIE, 02/1999, condizioni immacolate – da concorso – solamente 57.769km – IMPERDIBILE YOUNGTIMER. € 9.900. Tel. 348 5503882.



MORGAN

4/4, 1985, 1600cc, guida a sinistra, 4 posti, con capote, finestrini, cerchi a raggi, maniglie, spot lamps, volante in pelle, video al nostro sito. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



MORRIS

MINI 1000 MK AUTOMATIC, 1969, colore verde originale, assicurata e tagliandata. € 9.000. Tel. 349 7090586. eraldo.croce7@gmail.com.

MINI MOKE 848CC, 01/1965, targhe (VT 18...) e documenti di periodo - totalmente conservata – unica ed introvabile in queste condizioni di conservazione totale. € 22.000. Tel. 348 5503882.



OPEL

1900 GT, 1973, TOTALMENTE RESTAURATA di meccanica e carrozzeria, blue metallizzato, regolarmente immatricolata. Visibile a Brescia. € 32.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



KADETT D CARAVAN 1.200 S (5M), 1983, omologata ASI, allestimento Special Lusso originale (solo per la Germania), colore parchment 433 (beige), tetto in vinile nero con in fondo porta valigie America, vetri fumè, Km 148.000, in ottime condizioni, revisione ok. € 3.000. Tel. 366 1325265. equiseto14@gmail.com.

KADETT E 1.3 CC S 4 PORTE, 1988, iscritta ASI con CRSC, col. grigio met., impianto GPL, ottimamente conservata, sempre in box, revisionata fino al 10/2022, compreso numerose parti di ricambio di carrozzeria e meccanica, uniproprietario e collezionista. Invio foto a richiesta. € 2.500 tratt. Tel. 338 4824100 - 011 344555.

PORSCHE

2.2 T, 1970, colore grigio, restauro totale, targhe nere, Fuchs, matching number + altro 2.2 T bianco, targhe nere, restauro totale, del 1971, visibili in Veneto. € 75.000 cad.. Tel. 338 5201747 dopo le 20.



356 B, 1962, omologata ASI targa oro e FIA, pari a nuova, motore nuovo, colore azzurro, tetto apribile, interni nuovi in vera pelle, accessoriata, collaudata, gomme e batteria nuovi. No perditempo. € 85.000. Tel. 335 5604632.



911 CARRERA 3.0, 1976, omologata ASI targa oro, fiche CSAI, modello '77, completamente originale, eccellenti condizioni, matching number, certificato di origine Porsche, cambio 5 marce, differenziale autobloccante, tetto apribile. Tel. 335 8480477. tommaso.briozzo@alice.it.



911 CARRERA RS, 1973, replica fedelissima su base 2400 T, light ivory, stupenda, 2 motori, più tutti i ricambi originali. No perditempo e permute. Tel. 349 7317558.

Visita www.asimusei.it

per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani


Liguria Classic
I viaggiatori del mito
AUTOSTORY & C.
www.mercatoretro.it
info. 3292154756 - info@mercatoretro.it
Giugno
10/11/12/ 2022
IMPERIA
Mercatoretro' 2022


mostra scambio
AUTO MOTO CICLO
d'epoca
Fano
28-29
maggio
2022
PARCO CODMA
PRESSO
MERCATO
ORTOFRUTTICOLO
vicinissimo uscita A14 - Fano
INFO:
347 1844267 - 338 5944590 - 333 1001072
mostrascambiofano@gmail.com
www.museomotociclo.it
ORGANIZZATA DA
CON IL PATROCINIO DI



Quando si parcheggia nel cuscino ALTairEGO il pneumatico evidenzia un'impronta realmente maggiorata del **400%** rispetto a terra, evitando così il piatto del pneumatico. 16 modelli specifici per peso a vuoto dell'auto da 800 Kg a 4000 kg.

911 L 2.0 PASSO CORTO, 1968, da restauro, motore e cambio di origine Certificato Porsche. #6602 Polo Red. Rara 911 L: interni pelle, volante legno, 5 cerchi Fuchs, cristalli azzurri, motore 130hp e filtri K&N performance. Prezzo e ulteriori foto dopo contatto. Tel. 335 8107154.



914 2000 CC 4 CILINDRI, 1974, colre bianco, autovettura completa, da facile restauro, sana, aria condizionata, mai ritoccata. € 10.000. Tel. 328 5481616.

924 XK 125 CV 2+2, 06/1979, iscritta e omologata CSAI con fiche d'identita' - qualsiasi prova - supercondizioni – SUPERPREZZO. € 14.000. Tel. 348 5503882.



944 S, 1988, ASI TARGA ORO 4 proprietari, 128.000 km, Completa di libretto di uso e manutenzione e doppie chiavi. Tagliandata, freni,ammortizzatori, revisione iniettori, gomme, batteria nuovi, totalmente riverniciata. Certificata PORSCHE CLINIC. Vis. a Brescia. € 25.800 tratt. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it. www.cristianoluzzago.it



BOXSTER AG986 KA 11, 1997, omologata ASI, colore blu, cappottina trasformabile da carrozzeria rigida a tessuto, perfetta. Km 157.000, tagliandata, gomme all'85%. € 22.000. Tel. 331 6107081. fbrescia51@libero.it.

TURBO 3.600 CC, 2001, omologata ASI, auto in perfette condizioni, colore blu scuro metallizzato, gomme nuove, tagliandata, pluriaccessoriata. Tel. 333 2565870.

RENAULT

16 TS, 1971, autovettura in ottimo stato con Km 145.000 originali. € 18.000. Tel. 081 7761805.



4CV, 1958, tipo R1062-Spot, 748cc, restaurata in precedenza, interni nuovi, carrozzeria in ottime condizioni, carburatore revisionato. 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 - Qualsiasi prova. € 16.500. Tel. 348 5503882.



R4, 1989, iscritta ASI, carrozzeria ed interni rimessi completamente a nuovo, pneumatici nuovi, revisionata. € 6.000. Tel. 349 7170977. nzanardi@yahoo.it.



ROLLS ROYCE

SILVER CLOUD III, 1964, vettura perfetta di meccanica e carrozzeria, in uso normale, bicolore nero/ottone, interni originali, eccellenti condizioni. Prezzo dopo visione. Tel. 392 1192130. rluccocastello@gmail.com.

ROVER

2000 TC, 1972, targa e libretto originali, carrozzeria bellissima. € 8.000. Tel. 339 6604703. ferroni@sermetra.it.

216 COUPÈ, 1994, ASI targa oro, Km 62200, ottimo stato, blu tahiti, conservata, mot. HONDA cv122, 200 km/h, antifurto, scad.rev.9/2021. Sostituito: cuffie giunti, pompe freni/acqua, filtro olio/benzina, olio motore, liq.raffreddam., cinghia/cusc. distrib., 4 pneum. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

216 GSI 16 VALVOLE, 1989, meccanica perfetta, carrozzeria bella, interni in vera pelle, gomme e batteria nuovi, servizio cinghia di distribuzione nuova. € 2.000. Tel. 328 7221944.

SAAB

9-5 2,3 16V TURBO AERO, 2002, berlina top di gamma, 250 cv, 184 Kw, colore grigio, interni in pelle nera, rarissimo cambio automatico, molto bella interni ed esterni, turbo revisionato, vettura in ordine. € 1.400. Tel. 338 7109857. simonetti.r@tin.it.

93 CABRIO 2.0I, 1999, iscritta ASI con CRS, Km 113.500, meccanica perfetta, color blu con interni in pelle panna restaurati, cielo e capote sostituiti di recente con originale, solo 2 proprietari, candidabile targa oro. Vis. ad Ancona. Valuto permuta piccola cilindrata. € 6.000. Tel. 338 5614624. antoniodegregorio42@gmail.com.



TRIUMPH

SPITFIRE 1500 CC, 1980, riverniciata, foto lavori eseguiti, selleria nuova, 1.500cc, con capote, due servo freno, cerchi originali. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR3A, 1959, OMOLOGATA ASI, completamente tagliandata, testata con valvole per benzina verde. Ruote a Raggi Cromate, Interno In Pelle, Copricapote, Tonneau Cover, Portapacchi, Stemmi. Visibile a Brescia. € 34.800. Tel. 328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



VOLKSWAGEN

CORRADO G60, 1990, omologata ASI + CRS, perfettamente conservata, Km 115.000, tutta originale, tetto in vetro, doppie chiavi, gomme, distribuzione, pompa acqua e ammortizzatori nuovi, perfetta. € 19.900. Tel. 333 5032569.

GOLF GL MK1 1095 CC 5 PORTE, 11/1981, Targhe (BS 75...) originali dell'epoca - autovettura conservata maniacalmente - PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO - CONDIZIONI DA CONCORSO. € 8.000. Tel. 348 5503882.



GOLF GL CABRIO, 1982, iscritta ASI, colore argento, capote perfetta, stupende condizioni, Km 100.000, qualsiasi prova, volendo invio foto. € 5.400. Tel. 349 7317558.



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 - **43ª MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: DICEMBRE 2022** - P.ZZA F. CORRIDONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www.arezzoclassicmotors.it - info@arezzoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: GENNAIO 2023** - AREZZO FIERE - 21.000 mq coperti - Orari pubb.: Sab 8.30-19 - Dom 8.30 - 18.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337/645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: 21/22 MAGGIO 2022** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mq - Orari pubb.: 8.00 - 19.00.

BUSTO ARSIZIO - VA - Moto Club Anni '70 - **MOSTRA SCAMBIO - AUTO BICI MOTO D'EPOCA E RICAMBI: 11/12 GIUGNO 2022** - c/o l'E-WORK ARENA in Via Gabardi 43 - Espozizione gratuita auto di privati - Ingresso 5 euro - Orari pubblico: sabato e domenica: 8.30 - 18 - tel.: 338 2016966 - info@mostrascambiobustoarsizio.it

CAORLE - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 347 5883200 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA - 25ª Mostrascambio Internazionale: SETTEMBRE 2023** - Quartiere Fiere EXPOMAR - Auto/moto storiche, clubs, ricambi, modellismo, automobilia, 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: 14/15 MAGGIO 2022** - presso Area Exp. Via Oberdan È obbligatoria la prenotazione degli spazi.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **51ª MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: FEBBRAIO 2023** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 metri dal casello Cesena Nord della A14.

FANO - PU - MOTORIUS - Presso PARCO CODMA - Tel. 347 1844267 / 338 5944590 - www.museomotociclo.it - mostrascambiofano@gmail.com. **MOSTRACAMBIO AUTO MOTO CICLO D'EPOCA - RICAMBI - AUTOMOBILIA : 28/29 MAGGIO 2022** - CENTRO TURISTICO BALNEARE - GASTRONOMIA ITTICA.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **44ª MOSTRASCAMBIO: 9/10/11 SETTEMBRE 2022** - Autodromo di Imola. Prenotazione degli spazi obbligatoria. Gli espositori che hanno già usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club - Prima prenotazione inviare fax al n°0542/698315.

IMPERIA - LIGURIA CLASSIC - PORTO TURISTICO CALATA ANSELMI - Tel. 380 6355661 - 329 2154756 - info@mercatoretro.it - www.mercatoretro.it. **4° MERCATORETRO': 10/12 GIUGNO 2022** - Esposizione e vendita auto, moto, cicli, accessori, modellismo, nautica cose del passato, mostrascambio, antiquariato, vinile, novità motoristiche, incontri informativi, club e registri storici, posizionato a pochi metri dal mare. Ingresso gratuito, area coperta e scoperta, obbligatoria la prenotazione.

MODENA - ModenaFiere e Vision Up srl - Tel 059/4924794 - Fax 059/4924793 - info@motorgallery.it - www.motorgallery.it / MODENA MOTOR GALLERY. **MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA**, in contemporanea **Gran Mercato di accessori e ricambi**: **24/25 SETTEMBRE 2022** - presso ModenaFiere. Ingresso € 10; ridotti€ 8. Orari al Pubblico: sabato 9 -19; domenica 9 -18.

NOCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori- **MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA : DATA DA DESTINARSI** - per informazioni: 0828 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **AUTOMOTOCOLLECTION: 28/29 MAGGIO 2022** - Parco Esposizioni di Novegro - Segrate (MI) - Sup. coperta 10.000 mq netti - Sup. scoperta 25.000 mq Ingresso: Intero € 10,00 - Ridotto (6-12 anni) € 7,00 - Orari per il pubb.: ven. 14,00 - 18,00 sab. 8,30 - 18,00; dom. 8,30 - 17,00.

PADOVA - Intermeeting Srl - Tel. 049 7386856 - Padova Fiere, via Nicolò Tommaseo, 59 - www.autoemotodepoca.com - info@automotodepoca.com **- SALONE INTERNAZIONALE DI AUTOMOBILI E MOTOCICLI D'EPOCA: 20/21/22/23 OTTOBRE 2022.** PRE-APERTURA 20 OTTOBRE: Orari di ingresso per i visitatori dalle ore 9.00 alle 18.00. NEI GIORNI 21-22-23: Orari di ingresso per i visitatori dalle 9.00 alle 19.00.

REGGIO EMILIA A GONZAGA - 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: 8/9 OTTOBRE 2022** - Tutti gli spazi (sia al coperto che all'aperto) sono a prenotazione, compreso il settore E. Ingresso € 12 - rid. € 10. Orari: sab. 8 - 18.30 - dom. 8 - 17.

SAN MARCO EVANGELISTA (CE) Tel. 0828 / 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA: 28/29 MAGGIO 2022 -** presso A1 EXPO Viale delle Industrie, 10 - San Marco Evangelista (CE).

S.AMBROGIO DI VALPOLICELLA (VR) mms d'epoca - tel. : 348 4154649 - info@mmsdepoca.it - www.mmsdepoca.it- **MOSTRAMERCATO E SCAMBIO AUTO MOTO CICLI D'EPOCA RICAMBI AUTOMOBILIA MODELLISMO EDITORIA : 24/25/26 GIUGNO 2022 -** Centro Polifunzionale - Via del Marmo 1.

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: 28 APRILE - 1° MAGGIO 2022** - Lingotto Fiere.

TREVISO - SPORT SHOW - Tel. 335 6610134 - mostrascambio.tv@gmail.com - www.sport-show.it **13ª MOSTRASCAMBIO: 9/10 APRILE 2022** - Nuova sede presso OPENDREAM : area EX PAGNONSIN, via Noalese 94 - vicino all'aeroporto.

VALLO DELLA LUCANIA - SA - Fiere di Vallo - Tel. 0974 67040 - www.autorevivalclub.it - **MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA - DATA DA DESTINARSI** - 6.000 mq coperti, 30.000 mq scoperti - Ingresso € 5 con parcheggio int. fiera - Gli spazi int./est. ai pad. sono a prenot. obbligatoria - Orario: Sab. 8.30/18.00 - Dom. 8.30/17.00.

VILLA POTENZA - MC - Circolo Auto-Moto d'Epoca Marchigiano "Lodovico Scarfiotti" - tel. 366 1886343 - fax 0712504821 - mostrascambio@caemscarfiotti.it - www.caemscarfiotti.it - CENTRO FIERE DI VILLA POTENZA (MC) - **38ª MOSTRASCAMBIO: AUTO, MOTO, RICAMBI, ACCESSORI D'EPOCA: NOVEMBRE 2022** - Orari esp.: ven: 10 - 17; sab: 07 - 08; dom: 07 - 08. Orari pubb.: sab: 08 - 18; dom: 08 - 16.

MAGGIOLINO 1.200 CC, 1972, omologata ASI dal 2010, ristrutturata nel 2015, revisione regolare, colore nero, interni bianchi, visionabile a Perugia. € 6.900. Tel. 360 428050. aborni@libero.it.

MAGGIOLINO 6 VOLT VETRO PIATTO, 04/1963, targhe (FI 20 ...) originali dell'epoca – perfettamente conservata – supercondizioni - SUPERPREZZO. € 13.500. Tel. 348 5503882.



TRANSPORTER (25 CS22), 1986, omologata ASI, colore bianco, Km 118.000, 1.600 cc a gasolio, due proprietari dei quali uno fino al 2014, otime condizioni di conservazione, no ruggine, causa eredità. Altre informazioni e foto via e-mail. € 7.500 tratt. Tel. .. stefaniapoggi4@gmail.com.



WESTFALIA JOKER, 1982, omologata ASI, 2000c.c., alimentazione a benzina, uniproprietario - sempre in garage - carrozzeria verniciatura interni in buone condizioni - piccole ammaccature - fermo da più anni - da revisionare - colore verde - veranda e accessori. € 12.000. Tel. 346 2112418. renzo. poggi@videosoft.it.

VOLVO

945 TURBO, 1996, 2.000 cc, Turbo, 155 cv, sempre a benzina, Km 232.000, unico proprietario fino al 2017, poi conservata, colore verde, diversi lavori di meccanica eseguiti, ottime condizioni generali, certificata. € 4.900. Tel. 338 5877458.

ALTRE MARCHE

AUTOUNION DKW F91/4 MUNGA, 1960, omologata ASI, esente bollo dal 1991, verde Nato, capote originale nuova più altra, full optional. Foto su richiesta. Tel. 335 7503610.

BIANCHINI F3/1000, 1967, motore Armaroli, telaio revisionato Reggiani, auto da corsa ufficiale dei fratelli Bianchini affidata al grande massimo Natili, bella e perfetta in ogni suo componente. € 70.000. Tel. 335 6382894. segrateria@studiozadottieassociati.it.



JBA FALCON V8 3500, 1992, recentemente riverniciata, cruscotto e volante in legno, bagagliaio richiudibile, capote in mohair. Altre JBA visibili in sede. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



PIAGGIO PORTER, 12/1993, adatto per trasporto persone/cose, in ottime condizioni sia esterne che interne, sempre tagliandata, colore grigio scuro metallizzato, Km 35.000, euro 1 benzina, accede ad area C in Milano poichè auto storica. € 3.000. Tel. 349 5325431. ricciariccia@yahoo.com.



RILEY 9 SPECIAL "BROOKLANDS" STYLE, 1931, autovettura ben conservata, visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



STEYR PUCH 500 D - TETTO RIGIDO, 02/1963, versione austriaca dell'italianissima fiat nuova 500 – prodotta su concessione fiat, restauro maniacale altamente professionale eseguito da artigiani esperti. € 22.500. Tel. 348 5503882.



INDUSTRIALI E MILITARI

HUMMER H 1, 1987, livrea militare, con sole 39000 miglia percorse, tutto in ottimo stato di conservazione. Tel. 339 8959948, visita: www.liviooliviotto.com.



MOTO

AERCAPRONI CAPRIOLO 75 SPORT, 1952, ottimo, conservato, color rosso originale, motore monocilindrico a 4 tempi, potenza 4,5 cv a 7500 giri, cambio a 4 velocità, cerchi originali in alluminio, targa in ferro. € 2.400. Tel. 349 6844119.

AERMACCHI MOTOCARRO MB11, 1950, raro motocarro a tre ruote, da restaurare ma completo, motore Diesel 750 cc funzionante, motore supplementare, portata 15 q.li, cassone ribaltabile. € 6.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



BENELLI 500 CC, 1939, omologato ASI, FMI e FIPAV, completo di documenti, anche d'epoca, funzionante, restauro maniacale, vera occasione per smaltimento magazzino. € 8.500. 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.

BIANCHI MT61, 1961, moto militare, immatricolata civile 01/1979, conservata perfettamente, tutta originale, iscritta al Registro Storico Italiano "E. Bianchi". € 3.500. Tel. 340 5358141 - 0541 694220. cesilva44@gmail.com.

BMW K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, 4 cilindri in linea, 1.000 cc, colore nero metallizzato, carenatura integrale con borse da viaggio laterali e bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. € 3.300. Tel. 338 5877458.

BMW R 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 R45, 1981, colore nero, borse laterali, Km 26.000 con libretto tagliandi, moto in ottime condizioni, ferma da sei anni. € 3.900. Tel. 348 4028290. achi.b@libero.it.

BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredato di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc... Esemplare unico in Europa. € 16.000 tratt. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



DUCATI 250 DESMO MARK III, 1970, omologata ASI targa oro, perfettissima, libretto e targa originali. € 9.000. Tel. 335 6468789.



www.asimarket.it

CEREA

AREAEXP / VIA OBERDAN - CEREA (VR)

14 - 15 MAGGIO



MOSTRA MERCATO SCAMBIO

AUTO / MOTO / CICLI

RICAMBI D'EPOCA / EDITORIA

UTENSILERIA / MODELLISMO

SABATO 9.00 - 17.00 DOMENICA 9.00 - 17.00

PUOI ESPORRE E VENDERE LA TUA AUTO D'EPOCA GRATUITAMENTE

PRENOTA!

348.4154649

333.6538139

info@mmsdepoca.it

IN PRIMO PIANO



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**

Vendita e Assistenza
SILVAUTO S.p.A.
Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)
FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882
RICHIESTA VIDEO: 351.6932443
info@silvauto.it
C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.**



silvauto.it - *silvautoclassics.com*

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 *IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!*
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE.
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 – 22.00
SILVAUTO SARA' PRESENTE ALLA FIERA AUTOMOTORETRO' DI TORINO DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO 2022

GILERA GIUBILEO 175 EXTRASPORT, 1966, documenti originali e pronti per il passaggio, moto restaurata qualche anno fa e mai usata. € 3.500 tratt. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

GILERA GIUBILEO 98 CC NORMALE, 1960, completamente restaurato, motore rifatto, targa in ferro e libretto originale, visura bianca (mai iscritto al PRA), funziona benissimo, ottima occasione, a richiesta invio foto. € 2.250. Tel. 349 6844119.

HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI oro, ottimo stato, km.29.200, conservata, cc 395, blu/azzurro met., revisionata 7/2019, completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pastiche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

HONDA HRC TLM, 1989, acquistata da Honda France, completamente originale, colori team France, da competizione, senza documenti. € 9.000 tratt. Tel. 335 383637. urbi_lu@yahoo.com.



INNOCENTI LAMBRETTA 150 D, 1956, moto in splendide condizioni, restauro totale, primo scooter della Innocenti con cilindrata superiore a 125 cc e l'ultimo con telaio in vista, perfettamente funzionante, motore 150 originale, CRS, targhe e doc. in regola. € 5.800. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



ISOMOTO, 1954, terza serie, completo e funzionante, motore revisionato con targa e visura, radiato d'ufficio, serbatoio colore rosso/nero più un motore ISO 4 marce "125" funzionante. Tel. 333 8758147.

LAVERDA 350, 1981, iscritta ASI, moto rara, Km 40.035, perfettamente conservata, batteria nuova, libretto uso e manutenzione, causa limiti di età. € 3.500. Tel. 340 5358141 - 0541 694220. cesilva44@gmail.com.

MAS 175, 1932, moto conservata funzionante con targa 2 numeri e libretto originale. Tel. 334 1364324.

MORINI 175 TRESETTE, Iscritto ASI e PRA moto circolante, unico proprietario, dotata di carta di circolazione originale, immatricolato 08/02/1960, carrozzeria perfetta. Come nuovo. € 6.000 tratt. Tel. 366 7054108 - email monicasolfa@gmail.com.



MOTO GUZZI 1000 IDROCONVERT, omologata ASI targa oro, parziale restauro motore, totalmente rifatta accensione elettronica, nessun lavoro da fare, gomme e batteria nuove. € 6.000 comp. sped. Tel. 330 831080. aldofrancesco@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 FALCONE 500 TURISMO, 1967, iscritto Registro FMI, completa di targa e libretto di circolazione, unico proprietario. € 15.000. Tel. 348 3134010. dpl.sassuolo@alice.it.



MOTO GUZZI GTV, 1949, ASI, conservata in buone condizioni e funzionante, documenti e targa originali ed in regola. € 11.000. Tel. 347 0119740. lsoavi@hotmail.com.

MOTO GUZZI NUOVO FALCONE CIVILE, 1971, moto originale e ben conservata, funzionante, motore 450 cc, 2 posti, targhe originali, radiata. € 4.800. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



MOTO GUZZI V 35, 1979, motociclo in buone condizioni, omologata FMI. € 2.500. Tel. 031 879145.

MOTO GUZZI V 50 C, 1983, ASI, Km 7.500 originali così come il libretto e il porta attrezzi, gomme con Km 2.000, batteria sostituita e carburatori puliti con ultra suoni il 05/2021, parabrezza. Invio foto su richiesta. € 3.000 non tratt. Tel. 349 4360601. memeduemila@virgilio.it.

NORTON MANX 350 CC, 1954, originale in ogni suo componente, in perfetto stato. € 40.000. Tel. 335 6382894. segreteria@studiozadottieassociati.it.



PARILLA 125 GT, 1952, iscritta ASI, unico proprietario, moto totalmente conservata in buono stato, targhe e libretto di prima immatricolazione, funzionante, documenti ok da passaggio. € 1.600. Tel. 339 4070270.

PARILLA 125 TURISMO, 1954, restaurato e motore revisionato, documenti pronti per il passaggio di proprietà, iscritto FMI. € 1.890. Tel. 349 6844119.

PIAGGIO APE AC3, 1961, faro basso, completo, numero di targa radiato, senza documenti, motore funzionante. € 2.500. Tel. 339 4201902. rostef59@gmail.com.

SERTUM VARI MODELLI, 175, 250, 500 bicilindrica documenti ok, Batua 120 cc doc. dell'epoca, vari ricambi, forcelle, marmitte piatte, ecc... Per cessata attività. Prezzi dopo visione. Invio foto su richiesta. Tel. 328 7894109.

YAMAHA XT 600 - 43F, 1984, conservata, colore bianco-rosso, targa originale PR....., libretto originale, 3 proprietari, funzionante perfettamente, iscritta al registro storico FMI, invio foto su richiesta. € 2.500. Tel. 345 9495814. maurizio.bardiani@gmail.com.

VARIE

BOLLI D'EPOCA, '28/'83, per auto, moto e motorini, camion, copie da veri orig. d'epoca, no rifacimenti al PC. Per auto 13, moto 6. Tel. 388 1221569. s.badoni@virgilio.it.



LIBRETTI USO E MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depliants vendo. Tel. 337 719500, fax 050 710017, www.manualiauto.com - www. manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



OROLOGIO PORTACHIAVI, '50/'60, a forma di ruota con gomma, revisionato e perfettamente funzionante, con funzione sveglia. Tel. 388 7423299.

PER ALFA ROMEO, dispongo di diversi motori quali: AR 00512 / AR 00526 / AR 00530 / AR 00539. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER ALFA ROMEO 164, sportelli destri, cofano anteriore e posteriore e in ottime condizioni. Valuto scambi o permute. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO ALFASUD, 1980, dispongo di tutti i suoi ricambi usati da auto demolita. Tel. 339 1987696.

PER ALFA ROMEO DUETTO, '66/'90, dispongo di vari ricambi quali porte, cofani, paraurti, fanalini anteriori, strumenti, filtro aria, ruote in lega e metallo. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone e tutte le derivate, dispongo di vari motori, meccaniche varie, carburatori, filtri aria, paraurti, alzavetri, vetri porta, cerchi ruota, volanti, strumenti. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER, dispongo di un volante, borsa attrezzi completa, crick Battaini. Tel. 335 5691282.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT E SPIDER, '57/'60, dispongo di vari ricambi di minuteria e accessori vari, strumenti, filtri aria, avantreni e ponti posteriori, motori 13 - 15 - 00106, carburatori, collettori. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO MONTREAL, 1x blocco motore (AR00564) con albero e bielle, un cambio ZF più diverse ricambi, 1 spinterogeno, pompa Spica revisionata + diversi Motori completi AR 00512 / AR 00526 / AR 00530 / AR 00539. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER BMW 700 LUXUS, dispongo di un libretto uso e manutenzione del 1962, testo italiano, in ottimo stato. € 45 comp. sped. Tel. 338 3391744.

IN PRIMO PIANO



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER "AMERICA" GUIDA SINISTRA, 07/1955 Disponibile stringa registro di produzione Lancia relativa al telaio comprovante numerazione di: scocca, motore, differenziale, sospensione anteriore e scatola guida. **STRAORDINARIO ABBINAMENTO CROMATICO - RESTAURO MANIACALE** **TRATTATIVA RISERVATA**

Vendita e Assistenza
SILVAUTO S.p.A.
Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200
Tel. 035/830800 (R.A.)
FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882
RICHIESTA VIDEO: 351.6932443
info@silvauto.it
C.F. e P. IVA 02967700168 - **capitale sociale: € 6.000.000,00 I.V.**



silvauto.it - *silvautoclassics.com*

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 *IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!*
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE.
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 – 22.00
SILVAUTO SARA' PRESENTE ALLA FIERA AUTOMOTORETRO' DI TORINO DAL 28 APRILE AL 1 MAGGIO 2022

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

PER DUCATO DAILY / FURGONI E CAMION, dagli anni '70 in poi, fanaleria specchi ed alcune parti meccaniche. Tutto materiale nuovo da fermo magazzino. Vendita singola e lotti. Tel. .. info@nonsolofari.it.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com .

PER FERRARI DINO, 5 cerchi originali marca Cromodora, 14" x 6 1/2 in condizioni perfette. € 1.350. Tel. 330 559344. puortoantonino@gmail.com.

PER FIAT 124 SPIDER, anni '70, orologio Veglia-Borletti al quarzo, diametro 52 mm, nuovo con scatola originale. € 150 + sped. Tel. 335 6131423.

PER FIAT 130 BERLINA E COUPÈ, dispongo di cerchi in lega 5 fori marca Cromodora, misura 6,5 x 14, originali, tutti ottimi, sono perfettamente dritti. € 300. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FIAT 131 ABARTH, dispongo di un cambio in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT 500 F, dispongo di guarnizioni per giro vetri nuove. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 500 F/L, dispongo di motorini d'avviamento e dinamo revisionate, pari al nuovo. Tel. 347 8786981.

PER FIAT 600 1° SERIE, dispongi di un manuale di officina, completo e riprodotto, rilegato, in buono stato. € 20 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT ABARTH 125 TC, dispongo di un motore in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2'000CC COUPÉ, 1x Motore smontato + 1 cambio, cofano motore, baule, dischi freni + pinze freni, paraurti, cruscotto con strumenti. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT TOPOLINO A, 1936, monoblocco in buonissime condizioni più collettore di scarico ok. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER FORD CAPRI, dispongo di 4 libretti uso e manutenzione di vari anni di produzione (01/69, 08/70, 01/71, 07/72), tutti in buone condizioni a prezzo modico. € 25 cad. Tel. 338 3391744.

PER INNOCENTI MINI COOPER, 1972, 4 cerchi in lega, radiatore dell'acqua, paraurti e altro materiale. Tel. 338 8630047.

PER JAGUAR XK 120/140/150, dispongo di cinque cerchi a raggi. Tel. 335 5691282.

PER LANCIA FLAVIA COUPÉ 1800, dispongo di cambio e motore completi, musone, portiere, cofani, fanaleria anteriore e posteriore, cerniere griglia anteriore serbatoio, serbatoio benzina, paraurti, guarnizioni motore, tubi di scarico, ecc... Tel. 327 1973673.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO II°SERIE, 1968, dispongo di un motorino alza portellone posteriore. Tel. 338 8630047.

PER NSU PRINZ, dispongo di ricambi di carrozzeria, meccanica, cerchi ruota con gomme nuove, parti elettriche, ricambi vari Prinz III, IV, 1000. Prezzi a richiesta. Tel. 335 8009188.

PER PORSCHE, placche car badge del Porsche Parade Europe 2000 (Baden Baden) e 2002 (Newport), con viti di fissaggio, foto a richiesta. Tel. 388 7423299.

PER TRIUMPH - BSA - NORTON, dispongo di 2 carburatori marca Amal RB930/34 e LB930/35. € 250 cad. Tel. 348 2243566.



PORSCHE MARTINI RACING (SET BARBECUE), originale, nuovo con scatola, mai usato. Tel. 388 7423299.

RACCOLTA FERRARISSIMA, come nuova, dal numero 1 al numero 25. Tel. 380 6971605.



RESTAURO / VENDITA, strumentazione Jaeger, Smiths e Lucas per auto d'epoca inglesi (Triumph, Austin Healey, MG, Jaguar, etc...). Si accettano permute. Spedizione in tutto il mondo. Tel. 339 6175326 - britishgaugeservice@gmail.com.

RICAMBI VARI, dispongo di diverso materiale per chiusura attività, nuovo o revisionato, dinamo, motorini d'avviamento, spinterogeni e molto altro. Tel. 0376 819279 - 349 1716194.

RICAMBI VARI, per A.R. Giulia volante in legno diam. 35 cm € 200, mascherina due fari Giulia 1°serie nuova € 200, cruscotto vdo per 600 Abarth e Giannini 5 strumenti € 600 come nuovo, materiale per Fiat 850 spider, alettone per Porsche turbo anni '70 € 500. Tel. 320 1169319.

RIVISTE LA MANOVELLA, raccolta di circa 40 annate, si accettano offerte comprensive del prezzo di spedizione. Tel. 370 3001136.

RIVISTE LA MANOVELLA, annate complete dal 1985 al 2015 compreso, come nuove, perfette. € 300. Tel. 0523 896247.



RIVISTE QUATTRORUOTE, dal 1985 al 01/2011 compreso, in totale 324 numeri + inserti speciali + svariati numeri sfusi + depliants auto vari, tutto come nuovo, solo in blocco; Roma. € 120. Tel. 329 0119649. canio2010@libero.it.

RIVISTE VARIE, QuattroRuote dal 1956 al 2000, RuoteClassiche 1987 al 2020, AutoSprint 1964 al 2020, Rombo 1981 al 2000, Auto Italiana 1955 al 1969, Motor Italia, Automobilismo d'Epoca 2003 al 2020, Motociclismo 1947 al 2020, Motociclismo d'Epoca 1995 al 2020, ecc.. Tel. 333 2493694.

VARI RICAMBI, dispongo di uno stock di pezzi nuovi per vetture anni '70 in poi, fari, specchi, alternatori, rotori motorini d'avviamento, marche quali Bosch, Hella, Valeo e anche di concorrenza. Vendita singola o lotti, anche ritiro. Tel. .. info@nonsolofari.it.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCO

BMW M3 CABRIO E46, 2000 - 2003, con cambio preferibilmente manuale, solo di colore rosso. € 20.000 - 30.000. Tel. 335 450041. claudiodev53@gmail.com.

FANALERIA PER AUTO E MOTO, acquisto e ritiro lotti stock di fanaleria per moto auto e furgoni di qualunque periodo, specializzato in ritiri a stock fallimenti, chiusure attività , barnfind e merce ferma in magazzino. Contatto solo via mail. Tel. .. info@nonsolofari.it.

FORD TAUNUS 2°SERIE, vettura in buone condizioni e possibilmente con tettuccio apribile. Tel. 0471 353316. info@kaan.it.

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

GIORNALI/RIVISTE, numeri di Quattroruotine passati, prezzi modici. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18, anche rotti. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO E TRENINI, Politoys, Mebetoys, Mercury, Icis, Brosol, Ediltoys, Spoton, Dinky, Corgy e trenini elettrici Rivarossi, Conti, Pocher locomotori, locomotive, carri, personaggi. Anche collezioni intere. Tel. 333 8970295. giuppe49@gmail.com.

MOTO GUZZI 4 V, '24-'33, in qualunque condizione purchè autentica. Prezzo da convenire. Tel. 346 0844066. rainerisalvatore8@4.com.it.

PER ALFA ROMEO SPIDER VELOCE 2000, 1980, due blocchi di stop/ancoraggio per cinture di sicurezza a 3 punti di marca Britax Sabelt Torino (dicitura stampata sulla targa argentata nel blocco di plastica nera. Il pulsante di rilascio è di colore rosso con la scritta "press". Tel. 333 6312947 - 0187 967263. lcnmezzetta@gmail.com.

PER DE TOMASO VALLELUNGA, bordura cromata lunotto. Tel. 329 0725957. paspugliesi@libero.it.

PER FIAT 131 S, 1975, vaschetta lavacristalli, completa di motorino. Prezzo da concordare. Tel. 333 9285382. k7amd@libero.it.

TRENINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoys, Mercury, Schuco, Ingap, etc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.









SONO DISPONIBILI
I *COFANETTI UFFICIALI* DE La Manovella
PER RACCOGLIERE
I 12 NUMERI DELL'ANNO E CUSTODIRE
LE VOSTRE COLLEZIONI.
PER ACQUISTI E INFORMAZIONI,
CONTATTATE IL NUMERO 011 0133124



La Manovella
ORGANO UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

❑ **VENDO**
- ❑ **Auto**
- ❑ **Moto**
- ❑ **Veicoli agricoli**
- ❑ **Fuoristrada**
- ❑ **Veicoli industriali**
- ❑ **Veicoli militari**
- ❑ **Nautica**
- ❑ **Varie**

❑ **CERCO**

❑ **SCAMBIO**

EDITORE e Concessionario esclusivo Pubblicità:
ASI Service S.R.L.
c/o **GRAF ART** S.R.L.
Viale delle industrie, 30 - 10078 Venaria (TO)
Tel. 011/0133124 - Fax 011/4556278
E-mail: info@grafart.it

CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

❑ **Abbonato** ❑ **Socio ASI** tessera ASI n°..... ❑ **Non abbonato**

Marca ..... modello ..... anno .....

Descrizione (massimo 250 caratteri, compresi di spazi e punteggiatura) .....

.....

.....

.....

.....

Prezzo ..... Nome e Cognome ..... Città .....

TELEFONO (indispensabile) .....

E-MAIL .....

PAGAMENTO: con bonifico o bollettino c/c postale (vedi nella sezione "ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE" in basso) intestati a **GRAF ART s.r.l.** per un importo di € ..... per n. uscite .....

SPEDIRE RICEVUTA DI PAGAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDOLA PUBBLICAZIONE, EVENTUALE FOTOGRAFIA E COPIA DELLA TESSERA ASI. Per esigenze di spazio verrà pubblicato un solo numero di telefono. Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile. Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione**.
  E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso.
  Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto**: per la prima uscita € **17,00** per le ripetizioni successive, purchè commissionate contemporaneamente € **6,00.**
- **Per gli operatori del settore e privati:**
  La tariffa per un annuncio di solo testo è di € **14,00,** e di € **9,00** per le successive ripetizioni commissionate contemporaneamente.
  La tariffa per gli annunci con fotografia è di € **30,00** per la prima pubblicazione e di € **12,00** per le successive.
- La cedola con il testo e l'eventuale fotografia vanno inviati via e-mail all'indirizzo info@grafart.it, oppure via posta a Graf Art s.r.l. - Viale delle Industrie 30 - 10078 Venaria (TO), accompagnate dalla ricevuta del versamento su conto corrente o dall'assegno. Testi e fotografie non verranno restituiti.
- L'editore **non risponde** per le copie smarrite dal servizio postale nè per quelle i cui indirizzi non siano compresi nell'indirizzario ASI.
  Le copie della rivista non pervenute, si possono richiedere direttamente a Graf Art i cui dati sono riportati a piede pagina.

La Manovella non è responsabile della veridicità e della provenienza degli annunci di compravendita e si riserva la possibilità di non pubblicare quelli poco chiari o incompleti (n° tel, fax, e-mail).

La tariffa scontata per le ripetizioni è applicabile solo se abbinata alla prima richiesta di pubblicazione.

ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE

Tutti i soci A.S.I. si abbonano al momento del versamento della quota associativa. I non soci, possono richiedere l'abbonamento nel seguente modo:

Nome..... Cognome.....

Via..... CAP..... Città.....

METODI DI PAGAMENTO: a pagamento eseguito, inviare **ricevuta di pagamento**, con i dati per la spedizione (via fax o via e-mail)

- **VERSAMENTO** SU C.C.P. 2265863 INTESTATO A GRAF ART SRL
- **BONIFICO BANCARIO** IBAN IT 03 B 07601 01000 000002265863

Causale: Abbonamento La Manovella. Avranno diritto a ricevere 12 numeri (un anno) dal momento del ricevimento dell'importo dell'abbonamento.

Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00 -** Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00** Usa ed altri continenti **USD.** € **180** - Via aerea **USD** € **240 - Arretrati**: Italia/Estero: € **7,00** a copia + spedizione.

Prezzo cofanetto 12 € **+ spedizione**

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it



HERITAGE IS ABOUT
DESIGN

I nostri archivi storici sono una fonte inesauribile di disegni, progetti, dati. Un tesoro raccolto in oltre un secolo di storia che permette al nostro team di specialisti e tecnici di accedere a tutte le informazioni necessarie per prendersi cura della tua classica, fino all'ultimo componente.

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

Heritage



Con il sostegno di:

sparco

Autostandar

REGIONE PIEMONTE

ACI SPORT

turismo Torino e provincia

CITTÀ DI TORINO