

FIAT X 1/9 PIACEVA ALL'AMERICA



I PROTOTIPI BERTONE MAI NATI





Salone internazionale per appassionati e collezionisti

AUTO CLASSICHE,
PASSIONE SENZA
FINE: AD AUTO
E MOTO D'EPOCA
VIVI E CONDIVIDI
IL TUO AMORE
PER LE STORICHE.

5.000 AUTO IN VENDITA

800 RICAMBISTI

1.600 espositori

115.000 M² AREA ESPOSITIVA









20-21-22-23 OTTOBRE 2022

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

organizzato da



Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl Tel. +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826



IN QUESTO **NUMERO**

N° 08 - AGOSTO 2022

La Manovella









OGGI COME IERI: 20 ANNI NEW MINI La Mini del nuovo millennio? Non chiamatela retrò di Luca Marconetti





EDITORIALE di Roberto Valentini La nostra Runabout va a Pebble Beach	03
LETTERA DEL PRESIDENTE <i>di Alberto Scuro</i> Torna ASI Auto Show e si apre una stagione di grandi eventi!	0
IN PRIMO PIANO Massimo Garavaglia. Promozione turistica con ASI Circuito Tricolore - di Roberto Valentini	06
GRANDI EVENTI ASI La Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca, a Mantova per i 130 anni di Nuvolari	10
ATTUALITÀ	16
SUL FILO DELLA MEMORIA «Così salvai Niki Lauda» - di Danilo Castellarin	24
IL MEGLIO DI ASIMOTOSHOW La storia in pista - di Paolo Conti	46
EVENTI E MANIFESTAZIONI Grand Prix Bordino: glamour e atmosfere da dolce di Umberto Anerdi	70 vita
CIRCUITO TRICOLORE Una coccola che si chiama Puglia di Luca Marconetti	72
Vernasca Silver Flag, classe internazionale di Roberto Valentini	76
Montagne di passione di Matteo Comoglio e Luca Marconetti	80
EVENTI E MANIFESTAZIONI Aosta-Gran San Bernardo: un secolo su e giù per i monti della Vallèe - di Patrizia D'Antone	86
Aosta-Gran San Bernardo: la storia	87
Mondovì abbraccia Bertone	88
Capriolo-Ceccato-Laverda: in un raduno gli echi	89
Circuito Tre Venezie, una "prima" da incorniciare	90
100 km di stile e cultura La Susa-Moncenisio fa 120 - <i>di Patrizia D'Antone</i>	92 93
Ld Susa-Wollcellisio la 120 - di Patrizia D'Artione	9.
VITA DI CLUB	94
IN LIBRERIA	97
COLLEZIONI & MUSEI "Una Storia a Quattro Ruote" - <i>di Roberto Vellani</i>	98
COSA SUCCEDERÀ	107

CALENDARIO EVENTI

108

9-10-11 SETTEMBRE 2022 AUTODROMO DI IMOLA

1MOLA MOSTRA SCAMBIO

salta la coda con ticketone

Biglietti giornalieri e abbonamenti in prevendita scontata su Ticketone dal 20 giugno 2022, nei punti vendita di ogni città e on-line.

ORARI APERTURA VISITATORI

Venerdì: ore 12 - 18 Sabato: ore 8 - 18 Domenica: ore 8 - 17

INGRESSI VISITATORI

Viale Dante, Via Malsicura, Variante Alta

GLI ESPOSITORI SONO AMMESSI SOLO CON PRENOTAZIONE

L'accesso alla Mostra sarà consentito solo nel rispetto della vigente normativa covid-19.



CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

Organizzazione
CRAME SERVICE srl
Tel. 0542 690704
Via Gronchi, 53 - 40026 Imola
mostrascambioimola@crame.it
www.mostrascambioimola.it





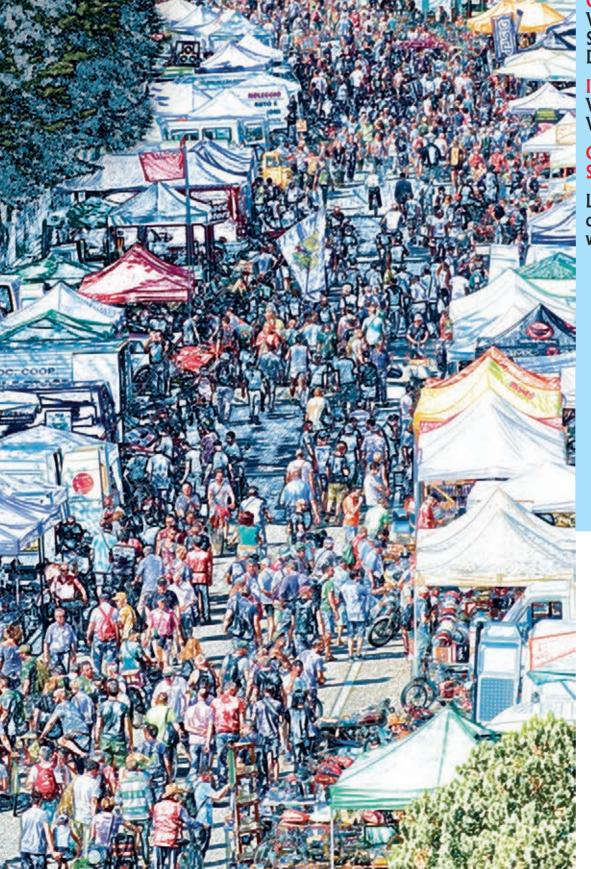














dell'Automotoclub Storico Italiano Ente Morale federato F.I.V.A.
Strada Val San Martino Superiore, 27 - 10131 Torino
Tel. 011.8399537, fax 011.8198098 Sito Internet: www.asifed.it E-mail: info@asifed.it Sito Internet F.I.V.A.: www.fiva.org

Presidente Alberto Scuro

Direttore Editoriale

Direttore Responsabile Roberto Valentini

Redazione

Matteo Comoglio, Luca Marconetti

Collaboratori specializzati Auto: Danilo Castellarin, 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 Actuation, Marconieth, Conflogilo, Gastatin, Castellarin, Deganello, Schiavi, DRPhotoClassicar, Duomo Classic, Carmignani, Adrenaline24h, Grandi, Conti, Morello, Mini Press, FCA Press, Bassi-Brugnatelli, Galati, Schillaci, D'Antone, Vernasca Official Photographer, Renè, Rigato, Ruote da Sogno, Scotuzzi

Hanno collaborato Franco Carmignani, Paolo Conti, Patrizia D'Antone, Gian dell'Erba, Massimo Grandi, Lorenzo Morello, Federico Nardelli, Rino Rao, Andrea Scillaci, Roberto Vellani

Coordinamento editoriale

Stefano Chiminelli

Editore: ASI Service S.r.l. Strada Val San Martino Superiore, 27 10131 Torino Iscrizione al R.O.C. nº 19067





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

- 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 . Ouesto numero è distribuito in 180.000 copie

LA NOSTRA RUNABOUT **VA A PEBBLE BEACH**

Agosto, tempo di spiaggia... Ce n'è una che per noi patiti di motorismo storico evoca il massimo dello stile. È negli Stati Uniti, sulla sponda dell'Oceano Pacifico e si chiama Pebble Beach. Ogni anno, proprio nel mese di agosto il locale e omonimo Golf Club ospita uno dei più celebri concorsi di eleganza del mondo. E, nel 2022, tra gli invitati, c'è anche un modello unico della Collezione ASI Bertone: la Runabout del 1969, disegnata da Marcello Gandini e presentata al Salone di Torino di quell'anno.

Quello che poteva essere un puro esercizio di stile partendo dall'idea di montare il motore in posizione posteriore centrale, concetto già applicato con successo da Bertone sulle supercar Lamborghini Miura, Lamborghini Marzal e sull'Alfa Romeo Carabo, avrebbe imposto le basi dello stile del carrozziere torinese per il futuro. Trattandosi di una concept car, Gandini ha lavorato su tantissimi particolari che hanno poi trovato in vari modelli una loro collocazione anche molti anni dopo. Ma, soprattutto, servì da banco di prova per la realizzazione della successiva Fiat



X1/9, alla quale dedichiamo in questo numero la copertina e la sua storia, compresi i prototipi che non hanno trovato una produzione in serie, che oggi fanno parte della Collezione ASI Bertone, esposta nel museo di Volandia.

Al Concorso di Pebble Beach la nostra Runabout diventa messaggera dello stile e dell'industria italiana e ci rende tutti un po' orgogliosi perché, ancora una volta, l'Automotoclub Storico Italiano fa la sua parte nel contribuire a far accrescere la considerazione del Nostro Paese. La storia del motorismo italiano va mostrata con la consapevolezza che nella Nostra Penisola si sono realizzate grandi automobili e grandi motociclette e che, in quanto a stile e tecnologia, possiamo ancora fare e costruire parecchio.

Appuntamento dunque a Pebble Beach il 21 agosto con la Runabout dell'ASI che concorre nella categoria "Postwar Preservation", dedicata alle auto del dopoguerra conservate.

Roberto Valentini

VIA BMILIA CLASSIC





MOSTRA-MERCATO AUTO E MOTOCICLI

Un weekend di storia, stile, incontri e occasioni

UNA GRANDE FIERA PER GLI APPASSIONATI **DELLE DUE E DELLE** QUATTRO RUOTE











Il futuro è passato prima

PIACENZA EXPO 15-16 OTTOBRE 2022

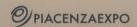
- CON IL PATROCINIO DI











TORNA ASI AUTO SHOW E SI APRE UNA STAGIONE DI GRANDI EVENTI!



Cari Amici,

in questi ultimi mesi sto vivendo insieme a molti di voi e in molte parti d'Italia un susseguirsi di manifestazioni e iniziative di alto livello, tutte improntate alla promozione del motorismo storico e alla valorizzazione dei nostri impareggiabili territori. I Club, in particolare, hanno acquisito capacità propositive e organizzative che mi riempiono d'orgoglio e mi convincono delle nostre potenzialità; oggi più che mai, i nostri sodalizi riescono ad accreditarsi stabilmente presso le istituzioni locali, sviluppando collaborazioni virtuose e creando "sistema". Tutti questi eventi sono stati momenti di festa che è stato bellissimo condividere con gli appassionati a bordo dei nostri amati veicoli.

Prosegue con successo ASI Circuito Tricolore, con il suo ricco calendario che prevede gli ultimi tre appuntamenti ad agosto e fine settembre. Da settembre, inoltre, ripartiranno i nostri grandi "ASI Show" dopo quelli già dedicati alle moto e ai go-kart. Sul Lago di Garda, sarà il momento dell'ASI Nautic Show per ce-

lebrare i 150 di Riva, con gli scafi e con gli aerei storici; in concomitanza anche il sorvolo delle Frecce Tricolori! Ad ottobre ci attendono l'ASI Transport Show - con "l'invasione" della Repubblica di San Marino a bordo dei veicoli utilitari - e il grande ritorno dell'ASI Auto Show che ci porterà sulle strade della Puglia, toccando le provincie di Bari, Lecce, Taranto e Barletta-Andria-Trani con un prologo a Matera. Finiremo il 12 novembre con ASI in Pista a Varano de' Melegari dedicato ai veicoli da competizione: il menù prevede una sessione speciale di omologazione, giri in pista e un concorso d'eleganza. Oltre a queste importanti iniziative, eventi straordinari di richiamo internazione, sono in via di definizione altri "show" per i veicoli agricoli e per i velocipedi affinché ogni settore abbia la sua valorizzazione e, insieme, rilancino il motorismo storico in generale come ricchezza nazionale e risorsa per il sistema Paese.

In autunno ci attendono anche fiere e saloni: ci incontreremo a Imola, Modena, Gonzaga, Padova e Milano (EICMA e AutoClassica). Infine, non mancheremo neppure all'appuntamento con le Giornate Mondiali Moto Guzzi a Mandello del Lario, dove ASI sarà il riferimento per migliaia di entusiasti dell'Aguila dorata.

Il mio entusiasmo, insieme al vostro, nasce dalla nostra capacità e volontà di vivere la passione al 100%, esprimendo i valori e le opportunità di ASI a 360 gradi, oltre ogni polemica e oltre ogni difficoltà; siamo presenti e lo saremo sempre di più nei nostri territori, a sostegno del grande lavoro in corso presso le Istituzioni e il legislatore e nell'intento di rivendicare i diritti e le legittime esigenze degli appassionati.

ASI c'è e sarà sempre più presente a livello nazionale, presso ogni singolo territorio e nelle diverse realtà insieme ai propri Club.

Mentre sfogliate e leggete questo numero della Manovella saremo nel pieno del Summer Jamboree a Senigallia, divertentissima rassegna internazionale a ritmo di rock and roll e con un pieno di auto americane, dove esporremo dieci vetture della Collezione Bulgari e abbiniamo un evento della Commissione Giovani, sempre più protagonista nelle nostre attività e al centro della nostra attenzione.

Il motorismo storico italiano sarà anche al di là dell'Atlantico, sulla passerella internazionale di Pebble Beach per uno dei concorsi d'eleganza più prestigiosi del mondo. Il comitato organizzatore ha invitato la straordinaria Runabout della Collezione ASI Bertone: l'ennesimo riconoscimento per lo stile e il genio italiani. Non importa se la Runabout tornerà in Italia con una coccarda per aver vinto nella sua categoria o per aver ricevuto qualche menzione particolare: siamo fieri di ciò che ASI ha fatto e continua a fare per salvaguardare e promuovere beni culturali così preziosi come gli esemplari delle Collezioni Bertone e Morbidelli riportate all'onor del mondo e oggi accessibili a tutti gli appassionati

Buona estate e buon divertimento e a tutti un caloroso arrivederci agli importanti appuntamenti che partiranno da settembre. Un affettuoso saluto.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

A Clouda



PROMOZIONE TURISTICA CON ASI CIRCUITO TRICOLORE

IL MINISTRO DEL TURISMO È INTERVENUTO AL CONCORSO DI ELEGANZA DI SAN PELLEGRINO TERME RIBADENDO L'IMPORTANZA DEGLI EVENTI ASI NELL'ECONOMIA DEL COMPARTO.

di Roberto Valentini - foto Luca Marconetti



Sopra, la cerimonia del taglio del nastro.
In prima fila da sinistra:
Felice Graziani (coordinatore Circuito Tricolore), Alberto Scuro (presidente ASI), Ugo Gambardella (presidente Club Orobico, organizzatore dell'evento), gli onorevoli Daniele Belotti e Giuseppe Donina, il ministro Massimo Garavaglia, la senatrice Alessandra Gallone, Lara Magoni (assessore al Turismo Regione Lombardia), la senatrice Simona Pergreffi, Alessandra Locatelli (sindaco di Mapello), consiglieri ASI Antonio Traversa e Riccardo Zavatti.
A sinistra, Il ministro Garavaglia e l'assessore regionale Lara Magoni sulla Lancia Lambda I serie di Gigi Baulino, esempio di tecnologia italiana negli anni Venti.

La sua passione è legata alle motociclette d'epoca, in particolare alle Guzzi, con una predilezione per lo Zigolo di cui è un fiero possessore dell'esemplare appartenuto a suo papà, oggi perfettamente restaurato e funzionante. Così il ministro del Turismo Massimo Garavaglia in un caldissimo sabato di luglio non ha voluto mancare l'appuntamento con il Concorso di Eleganza di San Pellegrino Terme, che fa parte di ASI Circuito Tricolore a cui il suo stesso dicastero dà il suo patrocinio insieme ai ministeri della Cultura e delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.

La visita ufficiale, che ha previsto il taglio del nastro del concorso, si è presto trasformata in un cordiale incontro con i partecipanti e i vertici dell'ASI con il presidente Alberto Scuro, durante il quale si è trovato il tempo di affrontare i temi più sentiti dagli appassionati in una tavola rotonda alla quale hanno preso parte anche l'Assessore al Turismo delle Regione Lombardia, Lara Magoni e il sindaco di Mapello, Alessandra Locatelli. Presenti le senatrici Maria Alessandra Gallone e Simona Pergreffi, gli onorevoli Daniele Belotti e Giuseppe Donina, quest'ultimo Vicepresidente dell'Intergruppo Parlamentare Motorismo Storico.

Alberto Scuro ha ringraziato gli intervenuti: "La significativa presenza delle istituzioni - ha sottolineato il presidente dell'ASI - è segno di grande attenzione e interesse verso un settore, quello dei veicoli storici, capace di contribuire alla promozione del Paese, del patrimonio storico, artistico e culturale diffuso in tutta Italia. In queste occasioni, i veicoli storici diventano essi stessi attrazione turistica e volano economico per le località in cui si svolgono i nostri eventi".

Il ministro Garavaglia ha risposto ad alcune domande dei presenti - tra i quali si contavano numerosi presidenti dei Club federati della Lombardia - proponendo alcune iniziative per aumentare la conoscenza e le informazioni relative all'uso dei veicoli storici in ambito turistico. Tra queste l'idea di utilizzare strumenti moderni di comunicazione legati all'uso degli smartphone che, attraverso apposite "App" possono raggiungere un gran numero di persone e, soprattutto, possono attrarre maggiormente i giovani.

"Tra le opportunità turistiche vere e proprie - da detto in ministro Garavaglia - si potrebbero divulgare percorsi adatti sia alle auto sia alle moto d'epoca, ma anche pubblicizzare gli eventi organizzati dai Club che, nella maggior parte dei casi, sono veri e propri tour turistici ben organizzati".

"Tra le attività economiche principali del nostro Paese il Turismo rappresenta senz'altro uno dei settori in espansione nonostante le difficoltà legate a questo preciso momento storico. Ed è nelle difficoltà che emergono a volte le migliori soluzioni, facendo ricorso a tutte le risorse possibili per ampliare il ventaglio delle offerte e delle attrattive. E il motorismo storico sta facendo la sua parte".

Le città d'arte e le splendide località costiere e di montagna sono da sempre le mete privilegiate, ma da un po' di tempo a questa parte altri luoghi sono stati oggetto di valorizzazione e quindi sono entrati a far parte dei circuiti turistici. Molti tesori in località poco conosciute sono state restaurati e valorizzati e, in tantissimi casi, sono state proprio le manifestazioni organizzate dai Club dell'Automotoclub Storico Italiano a farli conoscere e visitare ad un pubblico già sensibile alla cultura. Inoltre la maggior parte degli eventi si svolge in periodi di bassa stagione.

A confermare l'interesse reciproco per lo sviluppo del settore del turismo con veicoli d'epoca, lo scorso 22 aprile è stato siglato a Bari un protocollo di intesa tra l'ENIT e l'ASI per la collaborazione congiunta per la promozione di queste iniziative. Quando era viceministro dell'Economia e delle Finanze, Massimo Garavaglia aveva preso parte alla convegno organizzato dall'ASI nel 2018 al Senato. Nel suo intervento aveva sottolineato l'importanza di tutelare il patrimonio rappresentato dai veicoli storici, che possono generare posti di lavoro in ambiti diversi, da quello del restauro e della manutenzione, alla presenza turistica durante le manifestazioni.









LARA MAGONI LA PIATTAFORMA "IN LOMBARDIA" APERTA AL MOTORISMO STORICO

Nel corso dell'incontro a Mapello, l'Assessore Regionale al Turismo della Lombardia Lara Magoni ha proposto l'ampliamento alle manifestazioni e alle iniziative relative al motorismo storico nell'ambito della piattaforma "In Lombardia", che promuove il turismo nella regione segnalando luoghi e manifestazioni per la promozione del territorio. Il motorismo storico può dunque contribuire a far crescere l'offerta turistica.

"Ritengo importante - ha detto l'Assessore Magoni - far conoscere i vostri circuiti culturali e i vostri eventi per aumentare l'interesse dei turisti, ma anche dei lombardi stessi, nei confronti della Lombardia".

Il sito internet www.in-lombardia.it contiene le informazioni per vivere tutte le peculiarità di una regione ricca di montagne, laghi, arte e cultura e, in questo ambito anche le manifestazioni organizzate dall'ASI e dai suoi Club potrebbero rappresentare un'ulteriore attrattiva. Il primo passo potrebbe essere la "Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca" che si terrà domenica 25 settembre con fulcro a Castel d'Ario e Mantova, le due città del gande pilota Tazio Nuvolari.







IL SENATORE LUCIANO D'ALFONSO AL CIRCUITO DI AVEZZANO

Nella sua seconda edizione, ASI Circuito Tricolore sta raggiungendo diversi obiettivi grazie alla qualità degli eventi che lo compongono e al raggiungimento di quanto si era prefissato in termini di rea turistica e immagine, non solo per l'Automotoclub Storico Italiano, ma anche per i luoghi interessati dalla manifestazioni. C'è inoltre da segnalare un grande interesse da parte del mondo istituzionale che in molti casi si trasforma in vera e propria passione, indipendentemente dallo schieramento politico, con il coinvolgimento di parlamentari nelle zone di riferimento.

È il caso del senatore Luciano D'Alfonso, presidente della 6^ Commissione Permanente Finanze e Tesoro, intervenuto al Circuito di Avezzano. Il senatore ha avuto parole appassionate per il motorismo storico che definisce "Vero e proprio concentrato di memoria di tecnologia e di maestria italiana nel coniugare tecnica e passione".

"Se l'identità è ciò di più proprio di una comunità, di sicuro la tecnica che ha riguardato la motoristica italiana rappresenta il nostro specifico ineludibile - prosegue il senatore D'Alfonso - Nessun italiano è capace di essere indifferente quando vede un'auto d'epoca perché quell'auto rappresenta quell'epoca e futuro che viene dopo".

"Ed è per questo che l'ordinamento deve trattare con cura ciò che registra la storia della tecnica relativa a questi mezzi. A partire da ciò che ha consentito agli italiani di superare il problema delle distanza, permettendo una mobilità su misura prima di pochi, poi di tanti, fino ad arrivare a tutti".

Il senatore D'Alfonso conclude con una battuta nella quale si impegna a tutelare il motorismo storico: "Per queste ragioni io mi candido per prendere la tessera di socio sostenitore «numero 1000» a sostegno delle ragioni dell'associazionismo dei motori storici e storicizzati". La presenza al Circuito di Avezzano non è dunque stata casuale, ma la dimostrazione che il motorismo storico appassiona e, proprio in quell'evento ha avuto la dimostrazione che i veicoli storici sono capaci di regalare emozioni in chi li osserva e li vede passare. Se poi il tutto è incrementato da una descrizione accurata di ogni mezzo e la relativa collocazione temporale, storica e di costume, ogni evento assume un'importante valenza culturale.

ANCHE IL PRESIDENTE DELLA REGIONE ABRUZZO AL "CIRCUITO"

Non solo le istituzioni nazionali dimostrano di apprezzare il motorismo storico, ma anche a livello locale non manca la passione e la voglia di valorizzare il patrimonio motoristico. Così nel primo weekend di luglio il Presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio ha preso parte al Circuito di Avezzano al volante di una Mercedes Benz 190 SL del 1956. Ha così potuto constatare direttamente come gli organizzatori abbiano saputo valorizzare le eccellenze del territorio, facendole conoscere e apprezzare a molti equipaggi stranieri.

Molto soddisfatto, Marco Marsilio ha commentato così la sua partecipazione all'evento, che ha avuto il suo culmine nella serata con la rievocazione del circuito cittadino: "Ho partecipato alla bellissima manifestazione del Circuito di Avezzano, arrivata al traguardo del suo decennale. Hanno sfilato auto d'epoca, veri gioielli da strada, pezzi unici provenienti da tutta Italia, Usa, Inghilterra, Irlanda, Giappone e Francia, che hanno percorso le strade dell'Abruzzo apprezzando i nostri meravigliosi luoghi e portando curiosità e allegria. Ringrazio gli organizzatori per questa eccellente iniziativa e per l'onore che mi hanno concesso facendomi guidare una Mercedes-Benz 190 si del 1956".





asifed.it





(5) 6-7-8-9 OTTOBRE 2022





ASI AUTOSHOW

Strade, storie e tradizioni d'Italia Puglia (05) 06-09 Ottobre 2022 Scheda di Iscrizione



Conducente:

Cognome: _		Nom	e:		
Nato a:	ii:Ms		!		
Indirizzo: _		Citta	h:	Prov.: Cap:	
C. I. n.:	rilasciata dal Comune di:			Scad.:	
Club ASI: _	N. tessera ASI:		Tg;	S M L XL XXL	
Passegger	<u>o:</u>				
Cognome: _	Nome:		Nato	Nato a:	
il:	C. I. n.: Scad.:		nd.: Tg:	S M L XL XXL	
Veicolo:					
Marca:		Modello:		Anno:	
Targa:	Compagnia As	sicurativa:	Poliz	za n:	
	Certificato Ide				
	Quota di Partecipazione per n. 1 persona (ospitalità dalla cena di Giovedi 06/10 fino al Pranzo di Domenica 09/10 con Pernottamento in camera singola). €. 490,00 Quota di Partecipazione per n. 2 persone (ospitalità dalla cena di Giovedi 06/10 fino al Pranzo di Domenica 09/10 senza Pernottamento. €. 450,00 Quota di Partecipazione integrativa per n. 2 persone (giornata opzionale a MATERA, mercoledi 05/10 inclusa cena e pernottamento) da aggiungere alla quota di partecipazione dell'evento. (info su www.asifed.it) €. 200,00				
	per eventuali necessità	non previste nelle quote sopra	indicate contattare l'ASI (giuli	@asifed.it)	
PROGRAMMA	Giovedì 6 ottobre 2022 Ore 14,00: Bari, accrediti in P.zza Prefettura Ore 15,00: Visite guidate ed esperienze legate alle tradizioni locali Ore 18,00: Trasferimento in Hotel a Torre Cintola Natural Sea Emotion. Ore 21,00: Cena in Hotel	Venerdi 7 ottobre 2022 Ore 8,30: Partenza per Lecce Ore 10,30: Lecce P.zza S. Oron Ore 11,00: Visite guidate Ore 13,00: Pranzo Ore 15,00: Visite guidate Ore 17,00: "La pizzica" Ore 18,00: Rientro Ore 21,00: Cena alla Masseria La Macina	Sabato 8 ottobre 2022 Ore 8,30: Partenza ZO Ore 10,00: Castellana Grotte Ore 13,00: Pranzo a Parco del Querce Ore 15,30: Taranto Ore 16,00: Giro turistico in Motonave Ore 21,00: Cena alla Masseria Barsentum	Ore 13,00: Pranzo e commiato.	

Modalità e Termini di Iscrizione

Le domande di iscrizione dovranno pervenire entro il 18/09/2022 all'indirizzo giulio@asifed.it. In alternativa potranno pervenire in forma cartacea all'A.S.I. - Automotoclub Storico Italiano - Villa Rey, Strada Val San Martino Superiore n. 27, CAP 10131 Torino e saranno sottoposte a verifica per l'accettazione da parte del Comitato Organizzatore ASI in base alla rilevanza storica e culturale dei veicoli e comunque fino ad esaurimento del posti (100 equipaggi). Si segnala che se il numero di richieste di partecipazione risulterà superiore al numero di posti disponibili, sarà facoltà di Asi effettuare una selezione dei veicoli iscritti sulla base dei seguenti fattori: Possesso di Certificato di Identità, CRS e unicità del veicolo fra quelli iscritti. Saranno prese in considerazione solo le richieste correttamente compilate ed accompagnate dalla copia della ricevuta di versamento della quota di partecipazione. I versamenti dovranno essere effettuati con bonifico bancario a favore di: A.S.I. Automotociub Storico Italiano presso Banca del Piemonte Spa - Sede di Torino Iban IT 61 A 03048 01000 0000 000 92301 causale del versamento: QUOTA PARTECIPAZIONE ASIAUTOSHOW 22 e nominativo del Partecipante. IL PROGRAMMA COMPLETO È SCARICABILE DAL SITO WEB www.asifed.it e POTRÀ SUBIRE MODIFICHE PER SOPRAVVENUTE NECESSITA. Non sarà garantita la restituzione dell'intera quota di partecipazione per gli annullamenti comunicati dopo la data del 28/09/2022. Il sottoscritto dichiara di aver preso conoscenza delle condizioni / regolamento della manifestazione (consultabile e scaricabile dal nostro sito internet www.asifed.it) e di accettarle per sé e per i suoi accompagnatori, senza riserve di sorta, nonché di uniformarsi alle prescrizioni date dagli Organizzatori nel corso della manifestazione e di rinunciare, nei confronti degli Organizzatori, a qualsiasi richiesta di risarcimento per danni subiti nei corso dell'evento. Allega foto dell'autoveicolo (% anteriore) e dichiara, nel caso in cui la richiesta d'iscrizione sia accettata, di partecipare alla manifestazione solo ed esclusivamente con il veicolo sopraindicato. In osservanza a quanto previsto dal Regolamento UE 2016/679 (GDPR), autorizza 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. *** ATTENZIONE: COMUNICARE EVENTUALI INTOLLERANZE ALIMENTARI ***

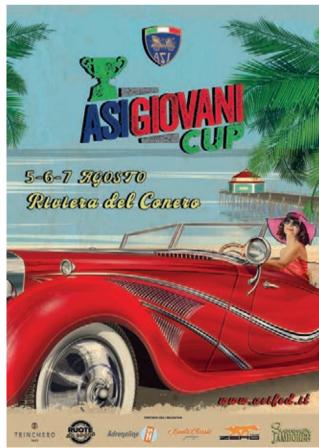
Luogo e Data	Firma
1 11000 C 11919	FIFMS
and go a sum	4018.8884

ASIAUTOSHOW 2022: IN PUGLIA PER L'EDIZIONE DEL RITORNO

È uno degli eventi irrinunciabili organizzato da ASI, eppure ASI Autoshow, a causa della pandemia, non si tiene più dal 2018, quando fu nella Capitale. Invece ora, l'attesa è finita, perché ASI Autoshow torna con l'edizione del 2022 in Puglia, dove gli equipaggi potranno godere delle "strade, delle storie e delle tradizioni" di una delle più ricche e variegate regioni d'Italia, sospesa tra il verde e l'azzurro, tra terra e mare. L'evento che toccherà Bari, Lecce, Taranto e Andria-Trani, dal Tavoliere al Salento, dalle Murge alla Valle d'Itria, per assaporare sapori, profumi... emozioni.

ASI con gli efficienti club di zona, ha definito il programma: giovedì 6 giornata dedicata a Bari, con gli accrediti dal primo pomeriggio e le visite guidate dei luoghi simbolo della città. Venerdì 7 Lecce, dove le auto sosteranno in piazza Duomo mentre gli equipaggi godranno delle bellezze della Città del Barocco Salentino e delle sue tradizioni. Sabato 8 le grotte di Castellana e poi l'arrivo a Taranto, dalla quale gli equipaggi potranno partecipare a un tour in motonave, per scoprire le bellezze della costa. Domenica 9, prima del commiato finale, visita della bella Trani. Nelle pagine precedenti trovate la locandina e la scheda di iscrizione con tutte le informazioni e i termini per l'adesione.





TUTTO PRONTO PER "ASI GIOVANI CUP RIVIERA DEL CONERO E SUMMER JAMBOREE"!

Appuntamento dal 5 al 7 agosto con il primo ritrovo sul lungomare di Porto Santo Elpidio (FM). Per la seconda giornata sono previste le tappe a Corinaldo (con la visita ai trattori storici della Collezione Bugugnoli), a Ostra e infine a Senigallia. Qui si vivrà il fulcro della manifestazione, l'atmosfera unica del Summer Jamboree, rassegna internazionale dedicata alla cultura americana degli anni '40-'50-'60. ASI è presente nel centro di Senigallia con una speciale esposizione di vetture provenienti dalla Collezione Bulgari: Buick 61 Sedan (1934), Buick 41 Sedan (1938), Packard Super Eight Touring Sedan (1939), De Soto S20 Business Coupé (1940), Cadillac Serie 61 Coupé (1941), Oldsmobile Serie 98 (1941), Nash Serie 4269 Ambassador (1942), Buick 76C Roadmaster (1947), Studebaker Champion De Luxe (1948) e Buick 79 Roadmaster (1951). Domenica 7 agosto, l'evento si sposta ad Ancona da dove ci si imbarca per un tour del Conero visto dal mare.





TRANSPORT

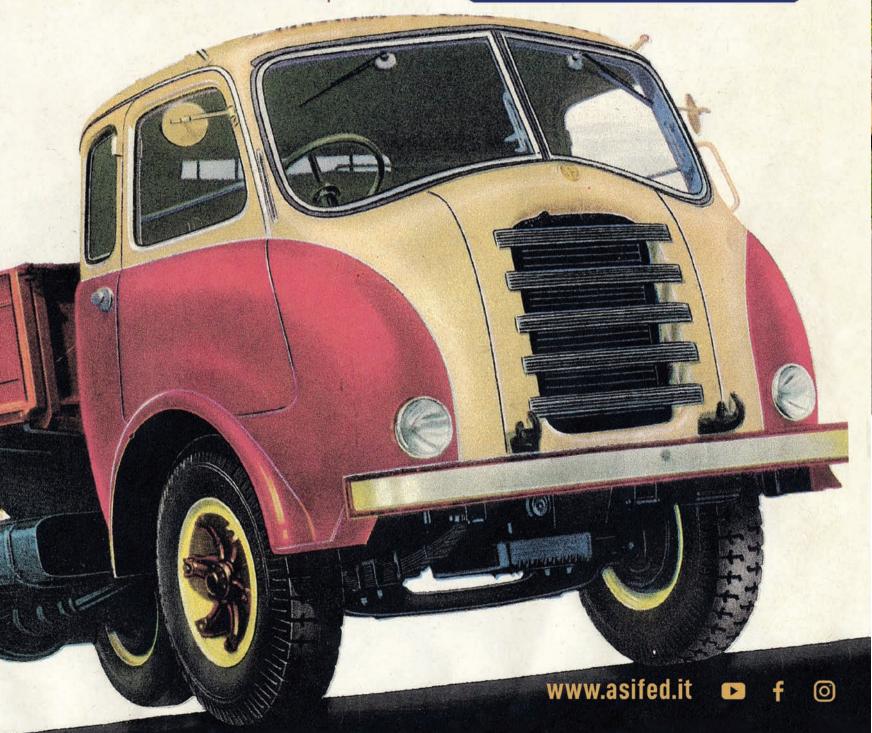
1-2 OTTOBRE 2022



SHOW

l'evento carico di passione!

REPUBBLICA DI SAN MARINO







Mims









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



















CONSEGNATO IL PRIMO CRS A UN TRATTORE:

LA COMMISSIONE MEZZI AGRICOLI E INDUSTRIALI DI ASI MANTIENE LE PROMESSE

NEI DIVERSI CONVEGNI TENUTISI IN PRIMAVERA LA COMMISSIONE MEZZI AGRICOLI E INDUSTRIALI DI ASI HA ANNUNCIATO CHE AVREBBE SFRUTTATO L'INSERIMENTO DEI MEZZI AGRICOLI FRA QUELLI DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO PER L'EMISSIONE DEI CRS.

OGGI IL PRIMO È STATO CONSEGNATO.

Se ne è parlato tanto nei mesi scorsi: la **modifica dell'art. 60 del Codice della Strada**, accompagnata da quella dell'art. 110, permette ora ai mezzi agricoli e industriali che abbiano compiuto 40 anni dall'immatricolazione, di essere considerati veicoli d'epoca a tutti gli effetti e di poter essere acquistati anche da chi non ha partiva iva agricola, aprendo nuovi e finalmente rosei scenari per i collezionisti di questi specialissimi gioielli dell'ingegno e del motorismo. L'ASI infatti, da quel momento in poi, può rilasciare le stesse certificazioni e provvedere alle medesime omologazioni già previste per auto, moto, camion e autobus, utili alla rimessa in circolazione dei mezzi su strada, alla loro assicurazione e alla conservazione secondo i termini di legge.

Questo importante obiettivo, raggiunto dalla CTN Macchine Agricole e Industriali di ASI, in sinergia con il Consiglio Federale e grazie all'interessamento e al fondamentale apporto degli onorevoli Flavio Gastaldi e Giovanni Battista Tombolato, che si sono fatti portavo-



Fac-Simile delle pagine interne di un CRS-Certificato di Rilevanza Storica.

ce per l'approvazione della mozione in Parlamento, è stato presentato ed esposto agli appassionati a convegni e incontri, come quelli a marzo alla Fiera della Meccanizzazione Agricola di Savigliano e ad Agriumbria a Bastia Umbra, o quello di maggio nello stand ASI ad Automotoretrò di Torino. In queste occasioni Gianfranco Tardioli della CTNMA&I, fece anche una promessa: "entro l'estate, chi ne ha fatto richiesta o la farà nel giro di un mese, avrà il CRS del proprio trattore". E così è stato: quindici giorni fa è infatti stato emesso il primo CRS per un mezzo agricolo, uno Slanzi Amico SD 53, un trattore di medie dimensioni prodotto in Italia nel 1954, oggi di proprietà di un collezionista umbro, totalmente originale (l'originalità assoluta è precipua per l'ottenimento di un CRS).

Il CRS (Certificato di Rilevanza Storica), utile sia per la circolazione/revisione, sia per la reimmatricolazione e infine per poter stipulare una polizza assicurativa, riporta tutti i dati storici e tecnici del mezzo, come per gli altri veicoli. Ricordiamo che, per ottenerlo, il trattore o simile deve essere totalmente a riposo e non essere impiegato in nessun genere di attività lavorativa, il tutto garantito da una dichiarazione sostitutiva di atto notorio. Questo per preservarne il più possibile la storicità e conservarlo come la testimonianza tangibile dell'ingegno umano. col CRS ovviamente, i collezionisti di trattori possono ora partecipare alle manifestazioni di settore e circolare - nei limiti delle possibilità di tali macchine - liberamente su strada in occasione di raduni ed eventi.

Come si chiede il CRS? Basta rivolgersi a un qualsiasi club federato ASI, associarsi e compilare l'apposito libretto riportante dati, fotografie del mezzo, fotocopia del libretto di circolazione e del documento di identità del proprietario e infine la dichiarazione rilasciata da un'impresa di riparazioni riconosciute circa l'avvenuto restauro del mezzo o l'attestazione di piena funzionalità dello stesso.



C.A.M.E.R. Club Auto Moto d'Epoca Reggiano



41° EDIZIONE GONZAGA (MN) 8-9 OTTOBRE 2022

EX REGGIO EMILIA
AUTO MOTO CICLI RICAMBI E ACCESSORI D'EPOCA





IL SODALIZIO FEDERATO ASI DI LUCCA HA PRESENTATO LA SUA NUOVA, BELLA ED EFFICIENTE SEDE INVITANDO SOCI E TANTI AMICI A FESTEGGIARE.



Il Club Balestrero di Lucca sta vivendo il suo momento d'oro grazie ad una serie di iniziative e di anniversari di prestigio. Il tutto è culminato sabato 2 luglio con una grande festa dedicata ai soci, alle istituzioni e alle personalità del motorismo storico. L'incontro si è tenuto nella nuova sede del Club, un'ampia e funzionale struttura sita in via Savonarola 384/D, che in occasione dei 40 anni del sodalizio è stata inaugurata ufficialmente dal presidente Renzo Cardini insieme al presidente onorario Giorgio Balestrero, ai sindaci di Lucca e Montecatini Terme, Mario Pardini e Luca Baroncini, e al presidente dell'ASI, Alberto Scuro.

Al taglio del nastro è seguita la cena di gala con piacevoli intermezzi culturali e musicali, questi ultimi presentati dalla conduttrice Emanuela Gennai e interpretati dalla soprano Cosetta Gigli, dal tenore Bruno Federico e dallo showman Fabio Fabbri. Molto emozionanti le consegne dei riconoscimenti ad Enrico Dal Porto, socio fondatore e vicepresidente del Club, e a Giorgio Balestrero, figlio del grande pilota Renato al quale è intitolato il sodalizio toscano e del quale è stato ricordato il centenario della prima competizione disputata nel 1922.

Tra le prossime manifestazioni che il Club Balestrero ha ancora in programma per il 2022 si

Tra le prossime manifestazioni che il Club Balestrero ha ancora in programma per il 2022 si segnalano la rievocazione con i veicoli militari storici per il 76° anniversario della Liberazione (3-4 settembre ad Altopascio), la "Toscana e le su' Genti" (organizzato dal Topolino Club Firenze il 10 e 11 settembre con la partecipazione dei club ASI toscani), il "Gran Tour dell'Elba (30 settembre-2 ottobre) e "Le strade dell'Olio", per moto (13 novembre in Lucchesia).





A VERONA, OPERE D'ARTE IN ARENA

SUCCESSO DELLA MOSTRA HISTORIC CARS CLUB.

Da vent'anni l'Historic Cars Club Verona celebra l'inaugurazione della stagione lirica in Arena con una mostra di selezionate auto d'epoca in piazza Bra, il salotto della città scaligera, a due passi dall'anfiteatro romano. Anche quest'anno il presidente Enzo Mainenti non ha mancato il tradizionale appuntamento, concepito da Francesco Bozza, promuovendo così l'automobilismo storico e l'ASI davanti a un pubblico internazionale. La mostra è stata un omaggio al made in Italy con Lancia Augusta, Alfa Romeo SS e Giulia 1^ serie, Fiat 500. Riconosciuto anche l'impegno sportivo con la Fiat 1100TV guidata dallo stesso Nicola Fabiano che partecipò alla Liegi-Roma-Liegi del 1956 e alla Mille Miglia 1957, e la Fiat-Abarth 131 di Alberto Scuro reduce dal Rallye di Monte-Carlo di quest'anno.





IL CLUB X 1/9 ITALIA HA CELEBRATO I 50 ANNI DEL MODELLO TRA VOLANDIA E TORINO

Il servizio sulla Fiat X 1/9, la vettura protagonista di copertina di questo numero, è stato reso possibile grazie alla gentile e fattiva collaborazione del Club X 1/9 Italia, che ringraziamo. Mentre noi svolgevamo il servizio fotografico, dal 1 a 3 luglio, il Club ha organizzato il grande raduno del cinquantenario del modello, tra il Museo di Volandia (del quale vediamo un'immagine), dove i partecipanti hanno potuto vedere i prototipi mai nati della Collezione ASI-Bertone anch'essi materia del nostro articolo, l'FCA Heritage Hub di Mirafiori e il Museo dell'Auto di Torino, dove sono stati esposti altri prototipi e modelli significativi. Sono stati



170 gli esemplari della spiderina torinese accorsi, arrivati da tutta Italia e gran parte d'Europa, molti in marcia. Un vero e proprio "serpentone" coloratissimo che ha entusiasmato appassionati e curiosi.



INAUGURATA IL 4 LUGLIO AL MAUTO LA MOSTRA



IN OCCASIONE DELLA GIORNATA MONDIALE DELLA FIAT 500, AL MUSEO DELL'AUTO DI TORINO PRENDE IL VIA UNA KERMESSE CHE LA OMAGGIA.



Sotto, Stefania Ponzone, responsabile stampa del 500 Club Italia modera la conferenza al MAUTO, tenuta da (da sinistra) Roberto Giolito di FCA Heritage, Alberto Scuro e il critico d'arte Luca Beatrice. In streaming Maurizio Torchio direttore del Centro Storico Fiat.



Dal 4 luglio al 4 settembre 2022 è visitabile al primo piano del Mauto la mostra "65 anni di un mitoFiat 500: icona del made in Italy", che è stata inaugurata in occasione della Giornata Mondiale della
Fiat 500 Storica, nonché compleanno di questo mezzo che ha contribuito a motorizzare l'Italia e oggi
è un'autentica vettura del divertimento, amata da chi l'ha posseduta all'epoca, ma anche da tantissimi
giovani. La mostra è stata organizzata dal Fiat 500 Club Italia e dal Museo Multimediale della 500
"Dante Giacosa" di Garlenda con il MAUTO, il sostegno di "Passione 500" e i patrocini di Ministero
della Cultura, Comune di Torino, Città Metropolitana di Torino e Regione Piemonte. In esposizione
ci sono sei esemplari: (Nuova 500, D, F, L, R e Giardiniera) messi a disposizione dai soci del Club, le
opere degli artisti Stefano Berardino, Stefano Bressani e Isaac Pitto, due motori e pannelli con cenni
storici, curiosità, spunti di approfondimento e tante immagini per chi vuole saperne di più sul variegato
mondo del mitico Cinquino. Per l'inaugurazione si è svolta una conferenza che ha avuto fra i relatori,
Maurizio Torchio direttore del Centro Storico Fiat (in videoconferenza), il critico d'arte Luca Beatrice
e Roberto Giolito di FCA Heritage. Inoltre è intervenuto anche il presidente dell'ASI Alberto Scuro;
presenti numerosi giornalisti e figure del mondo del motorismo storico. Luca Beatrice ha dichiarato:
"La 500 appartiene a quella famiglia molto ristretta di automobili la cui influenza va oltre il mondo dei
motori ma tocca la cultura, la società, lo stile. In particolare per la mia generazione ha rappresentato
un fenomeno epocale legato a un momento particolarmente felice nella storia del Paese. Su tali basi
mi pare logico che il Cinquino continui a colpire la fantasia creativa di artisti, designer, illustratori,
a metà tra memoria nostalgica di un tempo irripetibile ed esaltazione della tecnologia italiana
proiettata verso il futuro". La direttrice del Museo Nazionale dell'Automobile Mariella Mengozzi ha
aggiu

m.c

SE N'È ANDATO ENZO ARENA, IL PIÙ FORTE DEI CATANESI

Enzo Arena, il più forte e popolare pilota catanese del dopoguerra, ci ha lascati. Conoscevo Enzo sin dal 1959 quando spadroneggiava in tutta Italia con la sua Abarth Zagato 750 bialbero. Aveva cominciato a correre nel '54, vincendo alla Catania-Etna la categoria 1300 turismo con la Fiat 1100/103 del padre. Alla guida di varie vetture, conseguì la vittoria di classe in numerose cronoscalate. Con la Giulietta Zagato, in coppia con Coco, ottenne una memorabile vittoria di classe alle Targa Florio del '62, classificandosi 7° assoluto. Arena era un pilota istintivo, aggressivo, dai riflessi fulminei. Poteva incappare in incidenti rocamboleschi, riuscendo comunque ad ottenere ugualmente la vittoria. Ricordo che alla Catania-Etna del '60, vinse malgrado due uscite di strada con rovesciamento su un fianco della sua Abarth Zagato alla "curva dei saponari" e ai Monti Rossi. Arena era dotato di una grande sensibilità di guida che gli consentiva di entrare rapidamente in sintonia con le macchine che gli venivano affidate, anche senza alcun allenamento, come nel caso della Shelby Cobra alla Targa Florio del '64.

come nel caso della Shelby Cobra alla Targa Florio del '64.

La sua velocità e il suo potenziale furono riconosciuti da Abarth, del quale fu plurivittorioso pilota ufficiale in salita, in circuito e nei record; da Carrol Scelby che, dopo la strabiliante performance alla Targa Florio, lo inserì nella squadra ufficiale. Fu quello il diapason della sua carriera, ormai aperta a grandiose prospettive. Alla 1000 Km del Nürburgring, tradito da un eccesso di foga, incappò in un gravissimo incidente alla curva Pflanzgarten e rimase in pericolo di vita per parecchi giorni. Riprese a correre con immutato entusiasmo, ma il suo momento magico era passato e, complice l'età, dimenticato dalle grandi scuderie, non poté ripetere le esaltanti prestazioni di una volta. Ci furono comunque tante altre vittorie al volante delle Alfa Romeo, della Lotus Cortina, ma anche brucianti sconfitte, come quella subita ad opera di Dini alla Catania-Etna del 1967. L'anno prima, la Porsche gli aveva affidato, in coppia con Pucci, un prototipo 906 ed Enzo ripagò la fiducia con uno splendido 3° assoluto. Appassionatosi alle moto di altissime prestazioni,

fu vittima di un grave incidente che lo lasciò con una gamba parzialmente invalida. Non perse mai il suo proverbiale spirito, né la modestia con la quale rispondeva alle interviste dei giornalisti.

D D







LE NOSTRE ULTIME USCITE



PORTFOLIO MICHELOTTI

Edgardo Michelotti

Cartellina rigida f.to 50x31 - contiene 18 tavole formato 48x30 con immagini in b/n e a colori - un pieghevole in grande formato con testi in italiano e inglese, foto b/n e colori.

€ 48

Il Portfolio Michelotti è la prima proposta editoriale di questa tipologia della Libreria dell'Automotoclub Storico Italiano. Si tratta di una raccolta composta da 18 tavole di grande formato con disegni a mano libera, boz-

zetti, opere colorate a tempera o acquerellate da collezionare o da incorniciare, provenienti dall'imponente archivio del progettista torinese Gio-

vanni Michelotti. Ciascuna tavola testimonia un diverso

periodo della lunga carriera di uno tra i più geniali stilisti di automobili. Il prezioso cofanetto è arricchito da un pieghevole al cui interno Edgardo Michelotti, figlio di Giovanni, ripercorre la carriera di suo padre e ne tratteggia un ricordo personale e professionale, il tutto corredato da fotografie dell'epoca.

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

Sergio Remondino e Sergio Limone

Pag. 224 - F.to 33 x 24 cm - Cop. 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.



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



LE NOSTRE ULTIME USCITE

FIAT 500 - L'UTILITARIA DELLA LIBERTÀ (Nuova edizione ampliata) € 40 Matteo Comoglio e Enrico Bo

Pag. 248 - Formato 21 x 29,7 cm - Cop. cartonata - 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.

IL BOOKSHOP CONSIGLIA

VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO

€35

€ 79

Sandro Colombo

Pag. 224 - Formato 24 x 28 cm. - Cop. cartonata - Testi solo in italiano

Fra i molti libri pubblicati sulla Vespa, il volume edito da ASI Service e scritto dall'ingegner Sandro Colombo si distingue per due elementi fondamentali: Il primo è il completamento dei modelli prodotti con il nome Vespa con quelli di intere famiglie di modelli non meno importanti prodotti e venduti con il marchio Piaggio, dallo Sfera fino agli ultimi modelli prodotti nel 2015. Il secondo è costituito da un particolare approfondimento dell'aspetto tecnico dei vari modelli e di alcune particolari tecniche costruttive che rappresentano un'esclusiva della Casa di Pontedera.

Il volume è in bianco e nero con un capitolo a colori dedicato all'originale pubblicità utilizzata per la Vespa o più in generale alle originali tecniche di comunicazione messe in atto dai responsabili di questo importante settore.





La casa editrice spagnola dedicata al mondo moto sbarca nel Belpaese con le traduzioni in italiano dei suoi primi romanzi



IL PREZZO DELLA VELOCITÀ €20

Mat Oxley

La piu' grande storia di spionaggio mai accaduta nel motociclismo da competizione. Lo storico giornalista Mat Oxley racconta la storia di come uno dei più grandi fabbricanti di moto giapponesi cambiò la Storia facendo propria la rivoluzionaria tecnologia del motore a due tempi sviluppata, grazie all'esperienza maturata lavorando sui missili a largo raggio, da uno scienziato nazista finito a lavorare per la MZ nell'immediato dopoguerra.

LA LEGGENDA DI BIG SID E LA VINCATI €

Matthew Biberman

La storia di un padre, di un figlio e di una moto che alla fine sarà molto più di un sogno da realizzare nel garage di casa. Un giovane professore riallaccia i rapporti col padre "Big Sid" Biberman, uno dei più grandi conoscitori americani di moto Vincent, per cercare di salvarlo dagli acciacchi dell'età che sembrano avergli tolto la voglia di vivere.





«L'ho raccontato a poche persone ma il primo d'agosto del 1976, quando Niki uscì di pista al Nürburgring, fui io a dire all'autista dell'ambulanza quale strada infilare per fare presto perché a me lo aveva insegnato mio padre Hans che correva su Auto Union e conosceva tutte le scorciatoie». Il fatto di arrivare prima all'ospedale fu determinante per salvare Lauda.





Ma come andarono davvero le cose quel brutto giorno d'estate?

«La Ferrari di Niki si era girata in senso contrario a quello di marcia, sfondato le reti e sbattuto contro una roccia con la fiancata sinistra per rimbalzare poi al centro della pista, dove aveva naturalmente preso fuoco». Il primo a passare fu Guy Edwards, che riuscì miracolosamente ad evitarla. Non così Brett Lunger, che la centrò in pieno. La Ferrari compì un ulteriore giro su sé stessa e l'incendio aumentò. «Subito dopo si fermarono anche Harald Ertl e Arturo Merzario, che si buttò letteralmente dentro il fuoco e liberò Niki. Un coraggio da leone».

E lei?

«lo salii sull'ambulanza perché c'era bisogno di qualcuno che parlasse il tedesco. Quando uno sta male parla la lingua che gli ha insegnato la mamma, non l'inglese. La gara era stata sospesa con la bandiera rossa e l'autista del mezzo di soccorso voleva percorrere tutta la pista per arrivare ai box. Ma Niki stava molto male, faticava a respirare. Aveva perso il casco e il volto era ustionato profondamente, la pelle non c'era più, si vedeva la carne viva, uno spettacolo straziante. Lui era lucido. Capiva perfettamente e mi diceva di fare presto. All'ospedale si aggravò. Entrò in coma e gli dettero l'estrema unzione».

Al Nürburgring un giro è lungo 23 chilometri e l'ambulanza avrebbe impiegato parecchio tempo per raggiungere i box sequendo il senso di marcia. «Fu proprio per quella ragione che dissi all'autista di fare immediatamente dietrofront e guidare l'ambulanza nel senso opposto. Sono tedesco e conosco bene tutti i pertugi e i sentieri dell'"Inferno Verde". Mi ricordavo che, un chilometro prima del luogo dell'incidente, c'era una stradina dalla quale si poteva arrivare all'Ospedale di Adenau molto più rapidamente. Me l'aveva insegnata mio padre Hans. Mi aveva detto che da lì si poteva far presto. E lui sapeva quel che diceva perché se le corse della mia stagione erano pericolose, figuriamoci quelle degli anni '30...».

Lei parla di uomini dalle personalità marcate. Perché oggi i piloti sono così diversi?

«L'evoluzione dipende dalla forte professionalità che oggi caratterizza la Formula 1. È una macchina perfetta dove nulla è concesso all'improvvisazione. La determinazione dei piloti è la stessa di un tempo, in alcuni casi anche superiore, ma cinquant'anni fa c'era una sola rete televisiva che riprendeva la gara, con tre telecamere, se andava bene. Oggi invece ce ne sono dozzine, che portano le immagini a milioni di spettatori. E poi ci sono le riprese on board camera, You Tube, i cellulari, internet, insomma tutto è immediatamente condiviso e



la pressione è fortissima. Nulla può sfuggire. Se sbagli, non ci sono alibi. Se fai un errore, il mondo intero lo vede in diretta. È inevitabile che questo condizioni i caratteri, aumenti la circospezione e riduca la spontaneità. Inoltre il business è diventato imponente. Probabilmente la nostra generazione si è divertita di più. Certo, non era piacevole calarsi negli abitacoli e sentire lo sciabordio della benzina tutto intorno. Mi sentivo dentro a un missile. Ma poi non ci pensavo più».

Il pilota tedesco, nato il primo gennaio 1951 a Grainau è il figlio di Hans, nato a Varsavia nel 1900, longevo pilota Auto Union degli anni '30, nonché di Cisitalia, caparbio e veloce, avversario di Nuvolari e Varzi. Si ritirò nel 1960, a sessant'anni. E fu proprio lui a consigliare al figlio di lasciare la F3, dove molti quidavano con il coltello fra i denti. Fu una mossa azzeccata. Perché Hans-Joachim riuscì ad affermarsi in F2 e nel 1974 e finì la sua prima stagione in F1 davanti a personaggi del calibro di Chris Amon, Graham Hill, Henri Pescarolo, Brian Redman, Derek Bell, Jacques Laffite, Gerard Larrousse, Rolf Stommelen, Tom Pryce, Jochen Mass. Ha vinto tre volte la 12 Ore di Sebring (1975 su Bmw, 1986 e 1988 su Porsche) e altre due volte la 24 Ore di Le Mans (1986 e 1987, entrambe su Porsche) oltre alla Mille Chilometri del Nürburgring 1981 (BMW) e il Campionato turismo Usa. In F1 ha corso su March, Brabham-Alfa, Shadow e Ats. Nel 1990 è stato campione Dtm su Audi e nel 2004 ha rivinto, dopo 35 anni, la 24 Ore del Nürburgring. Insomma un pilota a tutto tondo. Che però, dopo aver ricordato tante vittorie, all'improvviso ti guarda negli occhi e dice «mi dava i brividi l'urlo rabbioso del motore 12 cilindri Alfa Romeo del 1977, aveva una potenza favolosa, l'auto era rossa e c'era il marchio Alfa Romeo, lo stesso che mio padre aveva visto sulle macchine dei suoi avversari quarant'anni prima. I risultati più belli li conquistai in Germania ed Austria, dove parlavano tedesco. Lo so bene che allora le corse erano una roulette russa ma cosa potevo chiedere di più?».





MUTUAVA LA MECCANICA DALLA 128 SPORT COUPÉ, MA LE AFFINITÀ FINIVANO LÌ: CON UNA LINEA DA "SHOW CAR" FIRMATA BERTONE, LA X1/9, SPIDERINA PENSATA PER IL DIVERTIMENTO, AVREBBE AVUTO SUCCESSO SOPRATTUTTO NEGLI USA. SULLA SUA BASE, DIVERSI PROTOTIPI INTERESSANTI.

di Luca Marconetti e Matteo Comoglio - foto delle vetture a Volandia di Maurizio Rigato

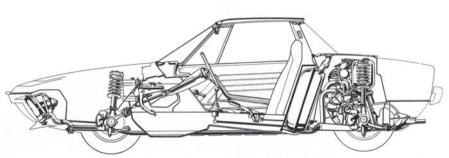




Basti pensare alle numerose proposte di frontali "a cuneo" profondo e del tutto piatti permesse dai proiettori a scomparsa. Queste peculiarità le troveremo sulle vetture più belle e indimenticabili che siano uscite dall'atelier Bertone: Miura, Alfa Romeo 33 Carabo, Stratos Prototipo e HF, Lamborghini Urraco, Suzuki Go ma, soprattutto, le straordinarie show car Marzal e Autobianchi Runabout, quest'ultima presentata al Salone di Torino del 1969. Proprio da qui, più che da altri progetti, nasce lo stile della X1/9: già concepita tenendo conto delle norme di sicurezza vigenti negli USA - mercato privilegiato per la futura X1/9 - presenta una linea fortemente spiovente dagli echi vagamente nautici, come suggerisce anche il nome, con cofano lungo e coda raccolta e tronca, che saranno poi le caratteristiche anche della X1/9. Il prototipo - che porta il nome Autobianchi solo perché monta il 903 cm³ della nuova A112 - servirà a Nuccio Bertone per convincere la dirigenza Fiat della bontà del progetto, nonostante sia distante da qualsiasi altro modello del Lingotto di allora e di sempre. Il primo a convincersene è Gianni Agnelli: il giorno in cui va deciso lo stile, Bertone arriva a Torino comunque con un modello a trazione anteriore, da proporre in alternativa a quello realizzato dal Centro Stile interno ma, a sorpresa, si porta appresso anche quello di Gandini a motore centrale. Alla vista di quest'ultimo l'Avvocato non ha dubbi... e il resto è storia.

I SERIE (1972-1978)

La presentazione ufficiale della X1/9 (si mantiene quello che è il codice di progetto interno, ché ha echi futuristi) dovrebbe essere al Salone di Torino del 1972 ma salta: va data precedenza alla 126. L'Ufficio stampa Fiat allora, trasferisce tutto sulle strade del Circuito delle Madonie, sul percorso della mitica Targa Florio, invita i giornalisti e svela la nuova spiderina del marchio torinese, non una 128 scoperta ma un modello specifico votato al divertimento e al tempo libero: la carrozzeria è del tipo Targa, con tettuccio in materiale plastico nero



La struttura della X 1/9 di serie, che dimostra le proverbiali compattezza e ottima ripartizione dei pesi, grazie a diversi elementi come il motore posteriore-centrale trasversale davanti all'asse, il serbatoio carburante inclinato dietro lo schienale guidatore e le sospensioni McPherson davanti e dietro.









opaco amovibile e sistemabile nel vano anteriore, sopra un paio di borse morbide adatte ai weekend fuori porta. Esteticamente, la X1/9 dà il meglio di sé aperta: il robusto roll-bar (collegato ai due massicci longheroni a traversa che reggono la scocca in acciaio, arricchita perfino da due rinforzi a proteggere il tunnel centrale) inclinato in avanti domina la linea, diversamente tutta giocata su un cuneo netto. resa nervosa da un parabrezza molto inclinato, dal frontale a cuspide coi già citati fari a scomparsa e dalla profonda nervatura sull'intera fiancata, che slancia il profilo e incornicia i passaruota marcati dalla piega della carrozzeria; la coda è raccolta e tranciata di netto, per contribuire all'efficacia aerodinamica; come paraurti, 4 spessi rostri neri in materiale sintetico antiurto con altrettante "corna" che abbracciano gli angoli della vettura e una vistosa presa d'aria alla base del parafango posteriore. Su muso e coda poi, campeggiano i simboli Fiat rossi, tondi e bordati di alloro, quelli destinati ai modelli sportivi della gamma. Fra le particolarità i due cofani bagagli, ga-

rantiti dal motore centrale e la ruota di scorta collocata in un vano dietro il sedile passeggero. Ne scaturirà un modello completamente differente da qualsiasi altra Fiat ma le novità più importanti sono sottopelle. Inserendosi sulla scia di ciò che abbiamo detto poco fa circa l'efficacia del motore centrale-trasversale voluto da Bertone, la Fiat, appurato che il carrozziere si occuperà anche dell'assemblaggio dell'intera vettura, accetta a patto che si utilizzi il 128 AC.000 della 128 Sport Coupé 1300 con cambio in blocco, opportunamente modificato per l'inedita collocazione. Rispetto alla 128 avremo: sistema di raffreddamento con radiatore a flusso orizzontale con elettroventola comandata dal termostato, posto in posizione inclinata dietro l'ampia griglia anteriore; collettore di aspirazione di nuovo disegno e di scarico a doppia uscita collegato alla marmitta con due brevi raccordi; distributore dell'accensione calettato sull'albero a camme dal quale riceve il moto; coppa dell'olio in lega leggera calettata specifica. Tali caratteristiche lo trasformeranno nel "Tipo 128 AS.000".





Dove ci siamo già visti?
Le levette per aprire
i cofani posteriori (motore e bagagli, in coda) sono le stesse della Lamborghini Countach e Urraco, Dino e Lancia Stratos.







Per il resto troviamo un carburatore invertito doppio corpo Weber 32 DMTR 22 in grado di garantire una coppia di 9,9 kgm a 3400 giri/min, che rimane costante in un ampio range compreso tra i 2200 e i 5800 giri/min e una potenza di 75 CV a 6000 giri/min. Il cambio è un 4 marce con quarta sovramoltiplicata, mentre il moto del differenziale viene trasmesso al retrotreno dalla scatola cambio previo due semiassi con giunti omocinetici a tripode scorrevoli dal lato del differenziale, di giunti a sfere da quello delle ruote. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti a bracci trasversali inferiori e puntoni longitudinali, molloni elicoidali e ammortizzatori telescopici su entrambi gli assi. Quattro i freni a disco. Di serie la X 1/9 monta pneumatici 145 HR-13" su cerchi in acciaio stampato (disegno a quattro nervature e anello esterno con 8 fenditure) con canale da 4 ½, su richiesta in lega (i Cromodora a 3 razze e tre coppie di feritoie).

L'interno, pur attingendo a piene mani dal resto della produzione Fiat, è piacevole e moderno, soprattutto il volante, in acciaio con quattro razze traforate e corona in schiumato. Fra gli accessori, vetri atermici e il lunotto termico.

Così equipaggiata la X 1/9 rispetta le norme di omologazione allora in vigore negli USA, dove la X 1/9 sarà chiamata a continuare il successo delle 850 Spider e Sport Spider, con risultati molto più che lusinghieri: nel solo 1974, anno di esportazione dei primi esemplari, sono ben 10.000 quelli consegnati Oltreoceano, la metà dell'intera produzione, che salirà al 70% delle 17.300 ultimate nel 75.

Le auto con una carriera lunga come quella della X1/9 - 17 anni, nel suo caso - spesso rimangono sulla breccia grazie alle numerose versioni particolari o a tiratura limitata. La prima di gueste, a cura di Bertone stesso, esordisce al Salone di Ginevra del marzo 1976: la Serie Speciale si riconosce per le vistose bande laterali e posteriori "a quadrotti", per lo spoiler anteriore in gomma nera maggiorato, per i fendinebbia con parasassi e lo specchietto esterno quidatore di serie, per il tappo benzina rivisto in plastica nera, per la nuova presa d'aria posteriore (sotto la targa), per le scritte specifiche "X 1-9" sul roll-bar e, soprattutto, per i vistosi e colorati interni, con pannelli in tinta e strumentazione dal disegno dedicato. Fra gli accessori i nuovi cerchi a 3 razze sdoppiate Cromodora e i bellissimi a disco forato prodotti da Bertone, entrambi equipaggiabili con gomme 165/70 SR13". L'occasione è buona anche per rinfrescare lievemente il motore: il rapporto di compressione passa da 8,9:1 a 9,2:1 ma per agevolare l'elasticità e la prontezza a medio regime la potenza scende a 73 CV. La Serie Speciale sarà la base anche per alcune versioni specifiche per i mercati anglosassoni: la Lido del 1977 per il Regno Unito, disponibile solo nera con profili argento, fendinebbia con coperture marchiate "Carello", paraurti cromati e interni in Alcantara chiaro e la S.S. per gli USA del 1978, contraddistinta da una vistosa fascia laterale colorata a fantasia sfumata verso la linea di cintura. Specifica invece per i mercati di Francia e Benelux, la X1/9 Corsa del 1975: alettone posteriore e codolini neri, cerchi Bertone a fori, scritte specifiche sulla nervatura della fiancata.

FIVE SPEED: ARRIVANO LE CINQUE MARCE E IL MOTORE 1.5

Nonostante la crisi petrolifera abbia fatto schizzare i prezzi di tutta la gamma Fiat, specialmente quelli della X1/9 che è una vettura di nicchia, i risultati di vendita sono confortanti (100.000 gli esemplari prodotti in 6 anni) ma la clientela chiede maggior potenza e un comportamento da GT Più raffinata. Per ovviare a ciò vanno modificati la cilindrata e il numero dei rapporti cambio. Il tutto, ovviamente, sempre tenendo ben presente il solido successo sul mercato USA.



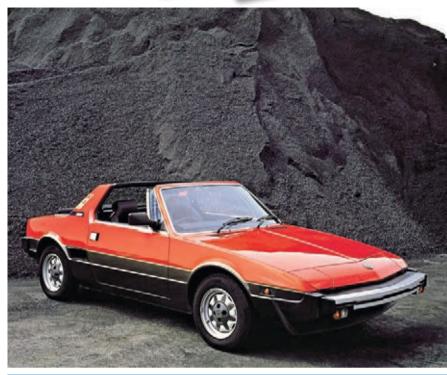
Tali novità saranno presentate all'inglese Salone di Birmingham dell'ottobre 1978, dove, i convenuti allo stand Fiat si rendono immediatamente conto che, per l'occasione, la spiderina torinese si è rifatta anche il trucco, dando origine a quella che è considerata la II serie

Partiamo da qui: il frontale è ora ispirato a quello delle versioni America, ossia con un ampio paraurti ad assorbimento d'urto (fino a 8 km/h) in acciaio anodizzato con inserti centrale e laterali in gomma, lo stesso materiale utilizzato per il sostegno dello stesso che, alla base, si fonde con il nuovo spoiler inferiore, nel quale è inserita la presa d'aria, più ampia: aumenta la deportanza e quindi la precisione di guida. Paraurti con la stessa struttura dell'anteriore anche dietro. Altri dettagli in plastica nera sono i tradizionali tettuccio amovibile, la presa d'aria davanti alla ruota posteriore e le ghiere agli estremi dei parafanghi (che nelle versioni USA sono sostituite da luci di ingombro) mentre rivisto è il cofano motore, più alto e grande, ora inglobante anche le griglie per l'aria laterali. I cerchi sono quelli in acciaio stampato bicolore della berlina 132 da 5Jx13" con pneumatici radiali 165/70 SR-13", a richiesta sono disponibili quelli in lega a tre razze sdoppiate Cromodora della precedente Serie Speciale. Lo specchietto retrovisore è più grande. La placchetta del carrozziere alla base del roll-bar ha ora lettere maiuscole, mentre una grande scritta sul baule posteriore, con grafiche riprese da altri modelli Fiat, ci indica la nuova denominazione del modello: "Five Speed", in onore al mercato anglosassone dove riscuote tanto successo.

La traduzione in italiano, "Cinque Velocità", ci dà la misura della prima novità meccanica, l'adozione del cambio a 5 marce. Questo permette di accorciare l'eterna 4^, migliorare la brillantezza ai bassi regimi e contenere i consumi, soprattutto se il motore è ora il nuovo 1498 cm³ con blocco in ghisa e testa in lega leggera derivato da quello della Ritmo 75 ma qui portato, grazie all'adozione di un carburatore invertito doppio corpo Weber 34 DATR 7/250 e a un rapporto di compressione di 9,2:1, a 85 CV a 6000 giri/min e 12 mkg a 3200 giri/min (Tipo 138 AS.000). Così, la X1/9 Five Speed, che pesa 920 kg, raggiunge i 180 km/h e i 100 km/h in appena 11,7 secondi. Inalterato il resto della meccanica, già nota per le sue doti di tenuta di strada e divertimento di quida.

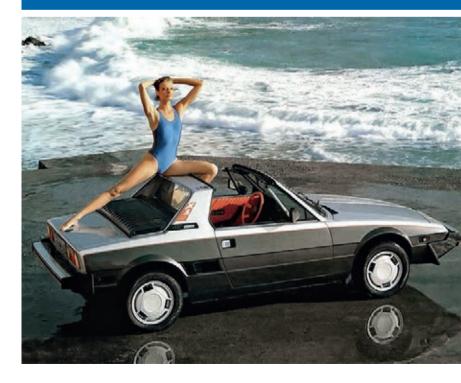
Totalmente rivisti gli interni: pensionata la "mensola" della I serie, abbiamo una plancia più improntata alla concentrazione di guida, oltre che alla sicurezza, con l'impiego di materiale antiurto. Nuovi sono i comandi dell'areazione (gli stessi della 131), i comandi secondari ("a botticella", come quelli della Ritmo I serie), il pomello del cambio, mentre il cassetto porta guanti è ora in alto. Solo il bel volante a 4 razze forate è quello del '72. Autoradio e orologio digitale sono accessori a richiesta. La levetta per aprire il cofano anteriore, finalmente, è spostata a sinistra e non all'interno del vano passeggero. Nuovi i sedili a bande colorate di diversa misura, con schienale regolabile e i pannelli porta, in tessuto con inserti in pelle. Lunotto termico, cristalli atermici e cinture di sicurezza sono ancora a richiesta, così come le tinte metallizzate.

Le esportazioni rimangono un capitolo importante per la X 1/9: in Francia c'è anche la Five Speed Lido, sempre nera e con interni in cuoio, in America il motore è lo stesso ma, l'aggiunta del sistema del controllo emissione dei gas di scarico (ancor più restrittivo in California), fa calare la potenza a 67 CV a 5250 giri/min (66 in California), a fronte di un peso aumentato di 47 kg. Sarà solo nel 1980 che per la California (l'anno dopo nel resto del Paese), sarà disponibile come accessorio l'iniezione Bosch L-Jetronic, per 75 CV.



La "IN" III serie di inizio '82 è la prima X 1/9 costruita e venduta dalla rete di vendita Bertone col suo marchio. Fra le novità le squillanti tinte bicolore e cerchi di nuovo disegno. Qui un esemplare MY '82 in livrea rosso/grigio entrambi metallizzati.

Sotto, nel 1984, il colore della parte inferiore della carrozzeria si estende fino quasi alla linea di cintura e la scritta Fiat sui roll-bar sparisce definitivamente per lasciar posto a quella Bertone per esteso. Nell'immagine un esemplare MY '85 grigio antracite/argento metallizzati.





Altra protagonista del nostro servizio questa MY '88 nero Pastello. L'ultima delle Bertone X 1/9 si riconosce per i vistosi inserti antiurto sugli svasi delle fiancate.

A fine '88 costa 16 milioni e 370 mila lire poco meno di una Peugeot 205 CJ. Per un'Alfa Spider 1.6 ce ne vogliono 24, per una Golf 21.

BERTONE DIVENTA COSTRUTTORE

Con la X 1/9 "Five Speed" del 1979 Bertone, come già dimostrato dieci anni prima partecipando attivamente allo sviluppo del progetto e ingegnerizzando la vettura completa, evolve ancora la sua struttura operativa: oltre all'attivissimo Centro Stile di Caprie, nello stabilimento di Grugliasco ci sono due linee di produzione (oltre a quella della X 1/9, da 110 vetture al giorno, quella delle Volvo 262 C da 12 unità), mentre in un impianto più piccolo a Caselle Torinese vengono preparati i sottoscocca. La catena è moderna e avanzata: ci sono linee di transfer, la verniciatura è completa di fosfatazione ed elettroforesi mentre l'applicazione di smalti e fondi avviene su impianti autonomi. La costruzione è talmente efficiente, che la Fiat, da metà 1981, affida a Bertone la costruzione in toto degli esemplari destinati agli USA poi, dal marzo 1982, l'intera produzione e perfino la distribuzione attraverso la sua rete commerciale: è qui che nasce la III serie della X 1/9.

Mentre le gamme si evolvono, i modelli più votati al tempo libero e quindi con mercati ormai piuttosto contratti vengono destinati alla produzione decentrata, ossia non in stabilimenti Fiat. Succede così con la 124 Sport Spider, affidata a Pininfarina, con Ritmo Cabrio e X1/9, entrambe a Bertone. Solo la meccanica, ovviamente, continua a essere prodotta presso la Casa madre. Gli stemmi giallo-blu del

carrozziere campeggiano al posto di quelli rossi cinti di alloro del Lingotto, mentre una scritta "Fiat" è rimasta alla base del roll-bar. La prima X 1/9 "tutta Bertone" è la "IN", ossia "in fashion", frasetta che, nei giornali di moda che all'epoca iniziano a spopolare, vuol dire "all'ultimo grido". E in effetti, nonostante i 10 anni di carriera, la X1/9, IN (i loghi appaiono sui montanti) lo è davvero: squillanti tinte bicolore metallizzate o pastello (l'allestimento monocratico sarà disponibile, a un prezzo ridotto, solo dall'aprile 1984) con filetti a contrasto appena sopra la scalfittura laterale, un'ampia gamma di cerchi in lega (di serie) disponibile, interni nuovamente rivisti (sedili e pannelli) con una varietà pressoché infinita di abbinamenti cromatici esterno/interno. Sono interventi che, abbinati agli ormai canonici paraurti ad assorbimento d'urto, orpellano la pulizia della I serie ma ne sono anche specchio dei tempi e della fortissima evoluzione che ha interessato il mondo dell'auto in appena 2 lustri.

Vale la pena soffermarsi sugli interni. I sedili ora sono in pelle (dal 1984 sulla versione monocolore saranno in misto pelle/tessuto), così come i pannelli mentre il tettuccio è rivestito da materiale imbottito (prima il rivestimento era un optional). Sul cruscotto campeggia ora una targa in ottone con firma di Nuccio e numero progressivo di produzione mentre il contagiri, prima illeggibile perché nascosto dalla corona del volante, ha i numeri progressivi al contrario, da de-



stra verso sinistra. Di maggior pregio le plastiche mentre la pulsantiera è rinnovata con particolari provenienti da altri modelli della gamma (Ritmo II serie, Regata). Di serie troviamo gli alzacristalli elettrici e il lunotto termico, mentre, sul deflettore fisso, abbiamo il comando per regolare il nuovo specchietto esterno con supporto "a soffietto".

La meccanica rimane invariata mentre, nel 1984, il colore della parte inferiore della carrozzeria si estende fino quasi alla linea di cintura e la scritta Fiat sui roll-bar sparisce definitivamente per lasciar posto a quella Bertone per esteso. A partire dal maggio del 1986 sparisce la denominazione "IN".

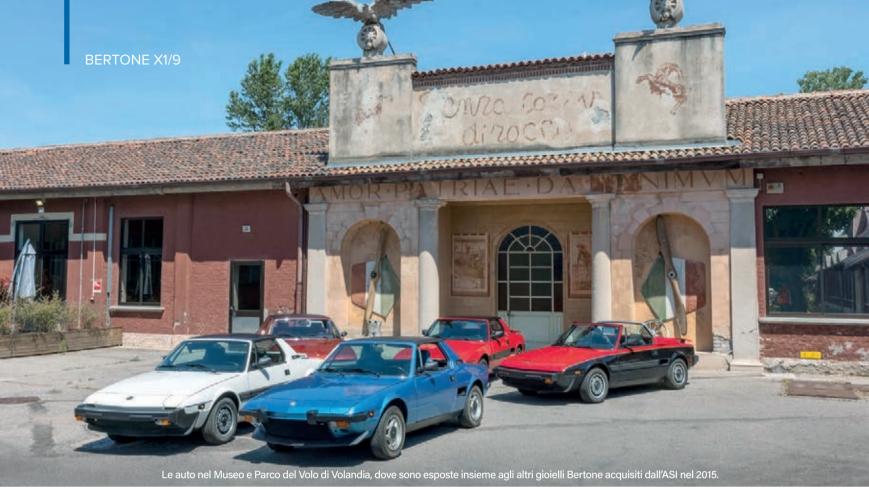
Per mantenere vivo l'interesse verso il modello, nella seconda metà del 1987 Nuccio Bertone coinvolge un'azienda del suo gruppo, la Socar, per realizzare appendici aerodinamiche specifiche per la "Ics": scudi paraurti maggiorati, minigonne, spoiler posteriore, quest'ultimo l'elemento maggiormente apprezzato dalla clientela. Il periodo è coincidente con l'ultimo "revamping" di carrozzeria: vistose modanatura in plastica nera con striatura centrale che "riempiono" la scalfittura laterale, scomparsa di qualsivoglia cromatura, compresa quella dei paraurti, ora tutti neri, cofano motore in tinta, i cerchi griffati Bertone bicolore nero/argento con disco forato.

Dali alto, il paraurti in accialo anodizzato e tamponi in gomma e presente su tutte e "Ics" a partire dalla Five Speed del '78, mentre i fari a scomparsa non lasceranno mai la produzione. sul muso campeggia il logo Bertone oro e blu.

Nello specchio di coda notiamo la fanaleria rinnovata e l'ampio cofano motore, ora in tinta carrozzeria. Bellissimi i cerchi in lega a disco forato bicolore.

Sotto, gli interni "ultima maniera". Volante e pomello cambio sono ridisegnati, i pannelli porta sono impreziositi dalla luce di cortesia, la pulsantiera è comune a modelli della gamma Fiat come la Regata. Il contagiri, prima illeggibile, ha finalmente la lancetta che va da destra verso sinistra.







Panoramica sui prototipi mai nati. A sinistra la EWB dell'81, con passo allungabile, riconoscibile dal vetrino inserito nel montante laterale decisamente più spesso; la AVS con carrozzeria in alluminio prodotta dalla canadese Alcan Alluminium e la GT Cabrio, che fa a meno del montante centrale.



La particolarità della EWB è di avere un terzo posto di fortuna dietro quello del passeggero. Nell'immagine si nota anche la ruota di scorta spostata nello spazio ricavato dietro al sedile guida. Normalmente è dietro al passeggero. A destra, la EWB si basa sulla Five Speed, AVS e GT Cabrio sulla III serie Bertone. Se fosse andata in produzione, la AVS, si sarebbe denominata "Superlight". Nuccio credette molto nel progetto ma poi non se ne fece nulla.



ESEMPLARI PRODOTTI

I SERIE 1.3 (1972-1978):	102.599
II SERIE 1.5 "FIVE SPEED" (1978-1982):	36.919
BERTONE III SERIE (1982-1988):	4.16.941
Totale	156.459

ABBINAMENTI COLORI/INTERNI

ALLANCIO Rosso Arancio/nero o beige, giallo Fly/nero o arancio, (1972): verde chiaro/nero o arancio, bianco/nero o arancio, blu Francia/nero o beige, verde medio/nero o beige, nero/ beige o arancio, marrone seppia/beige, beige sabbia/ nero o beige (interni sempre in finta pelle).

"FIVE SPEED" Colori pastello: rosso bordeaux, giallo, marrone seppia, (07/1978): rosso arancio. Metallizzati: oro, argento, blu, verde, rosso, nero. Per tutte interni in finta pelle in colori: tabacco, cinghiale, pergamena e inserti nei colori: caffè, camoscio, nocciola.

BERTONE MY Colori pastello: rosso arancio, bianco Corfù (per '82 (09/1981): entrambi interni panno grigio o finta pelle nero, plancia nera). Metallizzati: Polar Ice (panno grigio o finta pelle nero, plancia nera), argento (panno grigio o finta pelle nero, plancia nera), Colorado brown (panno o finta pelle marrone, plancia marrone), dark Africa, blu (panno grigio o finta pelle nero, plancia nera), rosso (panno grigio o finta pelle nero, plancia nera), grigio antracite (panno grigio o finta pelle nero, plancia nera). Abbinamenti bicolore "IN" (parte inferiore+superiore): grigio+argento (pelle rosso/nero o finta pelle nero, plancia nero), grigio+bianco (pelle rosso/nero o finta pelle nero, plancia nero), grigio+giallo (pelle beige/nero o finta pelle marrone, plancia marrone), grigio+rosso (pelle rosso/nero o finta pelle nero, plancia nero), marrone+Colorado Brown (pelle beige o finta pelle marrone, plancia marrone, blu+Polar Ice (pelle beige/ nero o finta pelle marrone, plancia marrone).

N.B. Sono riportati solo gli abbinamenti colore/interni dei modelli di esordio delle tre serie. Per gli abbinamenti completi fare riferimento ai cataloghi oriainali Fiat.



Dal gennaio 1988 è disponibile solo la verniciatura monocolore con il già citato alettone Socar. Optional l'interno in pelle. A giugno 1988 infine, l'evoluto impianto di verniciatura della Bertone permette di proporre sulla X 1/9 due colori micalizzati, rosso e blu scuro, disponibili sulla versione SE ("Special Edition"), dotata di interni in alcantara puntinata, cerchi effetto "mille raggi", volante in pelle, cristalli elettrici atermici, paraurti con finitura in acciaio inossidabile.

Sul mercato USA, alla Fiat Motors of North America si sostituisce ora l'ex costruttore Malcom Bricklin con la sua International Automobiles Importers che farà varcare l'Oceano a soli modelli dotati di iniezione per una potenza di 75 CV, cerchi in lega "a croce" di serie (a richiesta sono disponibili gli pneumatici 185/60 SR-13") e, in alcuni Stati, il condizionatore d'aria mentre la versione bicolore sarà denominata LTD. Fra le altre versioni per l'esportazione segnaliamo quelle speciali per il Regno Unito: la VS ("Versione Speciale") con cerchi tipo Abarth A112 con 4 feritoie e decalcomanie dedicate (1983); la VS '87 che riprende le caratteristiche dell'ultima serie italiana (1987); la SE, simile a quella italiana (1988); la "Gran Finale" (1989) con alettone, targhette identificative con la scritta della versione e due corone di alloro e, sui parafanghi anteriori, il profilo stilizzato dell'auto con la firma di Nuccio. Le ultime X 1/9 verranno ancora immatricolate da qualche concessionario italiano, forse europeo, per almeno tutto il 1989 e perfino qualche mese oltre. La sua longevità è tutta da attribuire alla tenacia e alla capacità anche commerciale di Nuccio Bertone, che ha saputo sfruttare fino all'ultimo la sua linea di montaggio ricavandone il maggior profitto possibile.

LE X 1/9 MAI NATE NELLA COLLEZIONE ASI-BERTONE A VOLANDIA

Dopo aver letto la storia di questo interessante modello, non dovrebbe più essere un mistero che, per Bertone, questa sia stata una vettura fondamentale e sulla quale il carrozziere ha riposto importanti aspettative, tant'è che sono state molte le proposte di varianti di carrozzeria o sperimentazione sulla sua base. Nel 1986, quando ricorre il centenario dell'automobile e dell'invenzione dell'alluminio, Bertone si rivolge alla canadese Alcan Aluminium, il più importante produttore al mondo del settore, per realizzare la struttura della X1/9 totalmente in lastre di alluminio incollate con uno speciale adesivo "in continuo", eliminando così il 65% dei punti di saldatura: è una tecnica derivata dall'aeronautica e denominata ASV (Aluminium Structured Vehicle), per altro attuabile nei medesimi impianti che stampano i pannelli in acciaio. Ne vengono realizzati alcuni esemplari, che dimostrano una diminuzione di peso del 50% dell'ossatura della vettura normale (135 kg complessivi), pur garantendo rigidità e resistenza agli urti, oltre a un miglioramento del consumo di carburante e allo scongiurare la formazione di ruggine. Al Salone di Ginevra del 1987, la Alcan presenterà la X 1/9 AVS in alluminio ma non avrà alcun seguito produttivo. Una di quelle fa parte oggi della collezione ASI-Bertone esposta a Volandia, dove le X1/9 conservate sono ben cinque. Infatti, oltre alla Alcan e alle due di produzione (una I serie del 1977 blu metallizzato e una delle

ultime prodotte bianco Corfù del 1988) sono conservati due modelli molto particolari, caratterizzati da modifiche alla carrozzeria. La prima è la X1/9 EWB ("Extended Wheel Base", Passo Allungato) del 1979, una "Five Speed" più lunga di 15 cm e più larga di 5. Questo "stiramento", è avvertibile nella maggiore distanza tra la battuta della portiera e la presa d'aria del motore sulla scalfittura ma soprattutto nel roll-bar, più largo, arcuato nella vista dall'alto e dotato di un cristallo fisso. L'intento sarebbe potuto sembrare quello di realizzare una 2+2, in realtà la X1/9 EWB è una... 2+1! Sì, perché la zona dietro il sedile quida viene occupata dalla ruota di scorta e affianco viene ricavata una nicchia per un sedile adatto a una persona di taglia ridotta, meglio se un bambino. Avrebbe potuto avere un piccolo seguito produttivo per dare la possibilità di proporre un posto in più, anche se di fortuna, oltre che giustificare la capacità della vettura, di proporsi in un segmento più importante con un motore di 2 litri. Alla fine non se ne farà nulla: l'esemplare è unico. La seconda è uno dei (probabili) due esemplari di X1/9 GT Cabrio del 1988, ossia una variante di carrozzeria che faceva a meno del roll-bar per presentare una semplice protezione tubolare anti ribaltamento e una capote in tela integrale. Il risultato è, con gli occhi di oggi, l'opposto di quello sperato: la zona posteriore è appesantita dal profilo del cofano motore troppo massiccio e dal disegno troppo orizzontale, elementi che, in definitiva, rendono la linea piuttosto sgraziata.

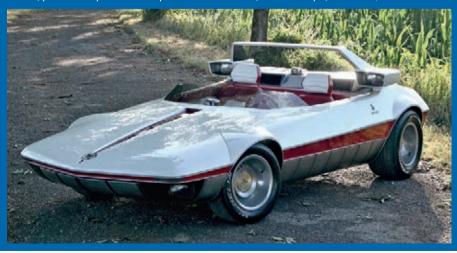
Oltre che grazie al curatore della Collezione ASI-Bertone di Volandia Angelo de Giorgi per i prototipi mai nati, questo servizio è stato reso possibile dalla gentile e fattiva collaborazione del Club X 1/9 Italia, specialmente nelle persone del suo presidente Gandolfo Madonia e del cofondatore e membro del direttivo Daniele Accornero. Un ringraziamento poi ai proprietari delle vetture di serie del servizio dinamico, Giulio Rinaldi e Flavio Castelli.

VOLA NEGLI USA LA FUTURISTICA RUNABOUT DELLA COLLEZIONE ASI-BERTONE

SARÀ LA "VEDETTE" AL CONCORSO D'ELEGANZA DI PEBBLE BEACH

La Collezione ASI-Bertone si conferma attrazione di interesse mondiale e gli esemplari unici che la compongono vengono richiesti dagli eventi più esclusivi, come il Concorso d'Eleganza di Pebble Beach in California, Stati Uniti, che per la 71° edizione in programma il prossimo 21 agosto ha voluto la futuristica Bertone Runabout del 1969, inserita nella categoria "Postwar Preservation" dedicata alle auto del dopoguerra conservate.

Questo prototipo perfettamente conservato e funzionante - esposto insieme agli altri esemplari della Collezione ASI-Bertone presso il Museo Volandia - venne presentato al Salone Internazionale dell'Automobile di Torino del 1969 nello stand della Carrozzeria Bertone. Si trattò di un esercizio di stile ad opera del designer Marcello Gandini che non rimase fine a sé stesso, perché da questa "concept car" sarebbe nata, tre anni dopo, la Fiat X1/9.





SANDRO COLOMBO LA VOGLIA E IL PIACERE DEL FARE

È SCOMPARSO IL 1° LUGLIO UNO DEI MAGGIORI PROGETTISTI A 2 E A 4 RUOTE DEL SECOLO SCORSO. HA LAVORATO PER GILERA, BIANCHI, OSSA, INNOCENTI, FERRARI.

MA ANCHE UN GRANDE DIVULGATORE DEL MOTORISMO SCRIVENDO LIBRI E DIRIGENDO RIVISTE SPECIALIZZATE.

di Paolo Conti - foto archivio Conti e Actualfoto





GP Assen 1953 con i piloti del Team Gilera.

Al Tourist Trophy con la Gilera nel 1953.

ingegner Alessandro, ma per tutti Sandro Colombo, uno degli ultimi grandi progettisti del secolo scorso, il 1° luglio ci ha lasciati. Il suo nome è legato a quello della storia motoristica dai primi anni del secondo dopo guerra sino alla seconda decade del 21esimo secolo, spaziando, come venne intitolato un servizio televisivo di qualche anno fa, dal tecnigrafo, ovvero l'ambito progettuale, alla macchina da scrivere per ricordare l'altrettanto brillante carriera pubblicistica e divulgativa.

Colombo nasce a Visino di Valbrona (CO) il 14 marzo 1924, sulla sponda opposta del Lago di Como rispetto a quella dove solo 3 anni prima è sorta la Moto Guzzi. Visino non solo è vicino a Mandello del Lario, ma è anche attraversato dal percorso del Circuito del Lario, la gara motociclistica di maggior rilevanza tra quelle che si disputano in Italia tra le due guerre mondiali. Sono due circostanze fortuite, ma che con il passare degli anni avranno forti ripercussioni sul suo futuro.

La famiglia non è certo benestante, ma con sforzi e sacrifici può proseguire gli studi sino al diploma magistrale, indirizzo scelto per le sicure opportunità di lavoro una volta conseguito il diploma. Ma le moto e la meccanica sono già entrati nella sua vita. Spesso ricordava il momento di festa che per lui e per molti altri

suoi coetanei rappresentavano l'arrivo delle squadre e dei piloti che poi avrebbero disputato il Circuito del Lario, visto che Visino è a breve distanza da Asso, sede di partenza e arrivo. E lo stesso richiamo lo esercitava la Moto Guzzi, che fin dai primi anni si era dimostra come una delle maggiori realtà industriali della zona. Così, nel corso dell'ultimo anno, prepara da privatista la Maturità Scientifica, che supera brillantemente e gli apre le porte per l'iscrizione alla Facoltà di Ingegneria al Politecnico. Per mantenersi agli studi lavora come disegnatore nello studio del professor Mario Speluzzi, un tecnico di grande fama, che collabora con imprese e scuderie di auto e di moto e che sarà il suo relatore per la tesi di laurea. Siamo negli anni 40 e l'Italia è impegnata nel secondo conflitto mondiale. Sandro Colombo non sfugge al servizio militare durante la guerra. Nonostante per un anno e mezzo non possa dedicarsi allo studio, nel 1947 si laurea con un anno d'anticipo rispetto a quanto previsto dal normale corso di laurea. Gli episodi legati alla maturità e alla laurea sono significativi della determinazione e dell'impegno che mette in tutto quello che fa, e che lui stesso definiva - "la voglia e il piacere del fare". ma nonostante i risultati strabilianti, sempre con quella discrezione e riservatezza che lo caratterizzeranno in ogni sua azione.







AL LAVORO

La laurea in ingegneria non basta per coronare il sogno Moto Guzzi o comunque in un'azienda motociclistica. Deve accettare la prima offerta, che gli arriva da una ditta milanese attiva nel settore delle apparecchiature pneumatiche e poi nella commercializzazione di residuati bellici delle truppe alleate provenienti dai campi ARAR (Azienda Rilievo Alienazione Residuati). Nel frattempo cerca alternative più vicine al suo modo d'intendere la professione, sia come progettista sia come responsabile di uffici tecnici o di centri di progettazione. Nel 1948 viene così assunto alla OM, nella sede di Milano che si occupa del settore ferroviario. Nel frattempo inizia a collaborare, seguendo la parte motociclistica, alla rivista "Interauto-Auto Moto Avio", che è diretta da Giovanni Canestrini e dal professor Speluzzi. È grazie a questa collaborazione che entra in contatto con le aziende motociclistiche italiane, dove può esprimere il desiderio di lavorare nel settore.

La svolta arriva dall'incontro con il dottor Paolo Bacigalupi della Gilera che alla fine del 1950 gli offre il posto di Capo Servizio Studi ed Esperienze, ovvero lo mettono a capo dell'ufficio tecnico per la produzione di serie e di quello per le moto da corsa. E sono quest'ultime quelle che maggiormente catalizzano i suoi interessi, anche in relazione alle esigenze aziendali. Alla fine del 1949 l'ingegner Piero Remor, il "padre" assieme all'ingegner Carlo Gianini della quattro cilindri. è andato alla MV Agusta, e le moto nel 1950 non vengono sottoposte alla naturale evoluzione tecnica, nonostante la vittoria del titolo iridato nella mezzo litro con Umberto Masetti. I limiti tecnici non riquardano solo la quattro cilindri, che nel 1950 ha ancora la forcella a parallelogramma e la sospensione posteriore con ammortizzatori a frizione, ma anche la monocilindrica Saturno necessita di interventi per rimanere competitiva.

LA "CURA" COLOMBO

Le avvisaglie di quanto sarebbe avvenuto nel 1951, e che avevano allarmato lo stesso Gilera, erano emerse nel GP delle Nazioni dell'anno prima, quando Geoff Duke con la Norton Manx monocilindrica ha la meglio sulla Gilera quattro cilindri di Masetti. L'ingegner Colombo progetta un nuovo telaio e nuove sospensioni, così come il motore ha l'alimentazione con quattro carburatori, oltre a numerosi altri affinamenti. Con la "cura" Colombo, la Gilera quattro cilindri diventa imbattibile, aggiudicandosi il titolo nel '52 con Masetti e quello del '53 con Duke. Il segno lo lascia anche sulle versioni successive, nonostante nel '54 lasci la Casa di Arcore, come vedremo. Alla fine del 1953 realizza un nuovo carter con il cambio a 5 rapporti, che debutta l'anno successivo.

Per meglio comprendere quanto abbia inciso il suo lavoro sulla 4 cilindri bastano questi numeri: nel 1950 la potenza massima è di 50 CV a 9.000 giri/min, valore che nel '53 arriva a 63 a 10.500 giri/min, ovvero oltre il 25 per cento in più e con la possibilità di gestire la potenza dai 6.000 ai 10.500 giri/min.

L'ingegner Colombo lavora anche su una nuova versione della Saturno con il motore bialbero, che viene completata nel 1952 a causa dell'impegno rivolto alla 4 cilindri. Le prove al banco fanno registrare un netto miglioramento delle prestazioni, passando dai 38 CV a 6500 giri/min della Saturno aste e bilancieri ai 44 a 7.800 giri/min della Bialbero, e la moto



Al Gran premio d'Italia 1973 con Mauro Forghieri e Jacky Ickx.

viene schierata anche in qualche circuito cittadino. Ma il netto miglioramento della 4 cilindri anche sui circuiti dove la maneggevolezza di una monocilindrica può avere la meglio sulle più performanti pluricilindriche, e l'impegno richiesto al reparto corse per seguire fino a 9 piloti ufficiali, tra moto sciolte e sidecar con le quattro cilindri, portano ad abbandonare l'evoluzione e poi l'impiego della Bialbero.

In questo periodo non mancano le attenzioni sui modelli di serie. Su tutti si deve ricordare la 300 Bicilindrica, presentata alla fine del 1953, l'evoluzione della 125 in 150 e, con questa cilindrata, un motocarro leggero, oltre all'impiego generalizzato delle sospensioni telescopiche.

LIBERA PROFESSIONE

Nel mese di marzo del 1954 l'ingegner Colombo lascia la Gilera per divergenze di carattere retributivo e decide di aprire uno studio di consulenza per la progettazione di motocicli. In breve ha due grossi clienti: la Bianchi in Italia e la Ossa in Spagna.

Alla Bianchi il nome dell'ingegner Colombo è legato soprattutto alla Tonale 175 e alla sua versione più performante la MSDS (Moto Sport Derivate Serie). Con questa moto arrivano successi nelle principali corse su strada degli anni 50: il Motogiro e la Milano-Taranto. Nel '56, con Gino Franzosi la Tonale stabilisce il

record mondiale sul miglio con partenza da fermo. Altri record mondiali di velocità vengono stabiliti nel novembre del 1957, quando all'autodromo di Monza Alano Montanari ottiene quelli sui 1000 Km e sulle 6 ore.

La fine delle lunghe maratone stradali, dopo l'incidente di De Portago alla Mille Miglia del 1957, comporta un nuovo indirizzo agonistico, con la Tonale che viene allestita per le gare in circuito e salita e in versione cross. Quest'ultima, con motore maggiorato a 205 e a 220 cm³ e distribuzione a ingranaggi viene conosciuta con il nome di "3 Bottoni" per i tre coperchietti dei perni degli ingranaggi di comando dell'asse a camme in testa, che si vedono tra l'alettatura della testa e del cilindro. È una versione successiva, sempre derivata dalla Tonale, ma con cilindrata maggiorata a 245 cm³ e distribuzione monoalbero comandata a catena, che nel 1958 vince con Lanfranco Angelini il Campionato italiano della classe 250.

Per la produzione di serie della Bianchi, l'ingegner Colombo progetta la Bernina 125 a quattro tempi. Un altro progetto di grande interesse è quello di una moto militare destinata all'impiego tattico. Le immagini del prototipo di quella che sarà la MT61 sono quelle di una moto dalla linea piacevole anche in prospettiva civile, a differenza di quanto si verifica con la versione definitiva ad opera di Lino Tonti.

ESPERIENZA SPAGNOLA

Contemporaneamente alla Bianchi l'ingegner Colombo collabora con la spagnola Ossa. Inizia con il progetto di un motore 175 a quattro tempi, che però non viene prodotto per inadeguatezza dei mezzi produttivi di cui dispone la fabbrica. Problema che viene risolto consigliando all'Azienda iberica un accordo di fornitura con la Morini per il motore della Settebello, che tratta lo stesso ingegner Colombo. Per la Ossa progetta i telai di una 125 a due tempi e del ciclomotore assemblato attorno al motore tedesco Express. L'ultimo progetto è del 1962, quando già lavora alla Innocenti, e che contribuirà a farne "un personaje fundamental en la fabrica" come scrivono i giornali spagnoli. Si tratta di un modello con motore 160 a due tempi. È un modello convenzionale, ma con un motore modulare, che nel corso degli anni, dagli iniziali 160 cm³, con l'intervento del giovane ingegner Eduardo Girò, figlio del proprietario della Ossa e amico di Colombo, verrà progressivamente maggiorato e sviluppato per equipaggiare le famose versioni da fuoristrada della Casa spagnola.





A 4 RUOTE

Tra i clienti dello studio tecnico l'ingegner Colombo ha anche la Regina, che fornisce le catene alla Innocenti per i suoi scooter. Nel 1958 i prototipi della Lambretta 150 Li manifestano il problema di allungamento della catena della trasmissione primaria, un inconveniente che viene risolto grazie alla sua consulenza. In seguito a questo, l'ingegner Bruno Parolari, direttore tecnico del settore veicoli, gli propone di entrare a far parte del loro organico. È soprattutto la possibilità di poter rimanere più vicino alla famiglia, che lo convince ad accettare. L'incarico iniziale è quello di responsabile del settore sperimentale auto e moto, mentre a partire dal 1960 passa alla direzione dell'ufficio tecnico. Non sussistendo conflitti d'interesse, continua anche il rapporto con la Ossa per portare a termine i progetti iniziati.

In campo automobilistico i suoi primi lavori riguardano la trasformazione per il mercato italiano della Austin Healey Sprite nella Innocenti Spider, in collaborazione con la Carrozzeria Ghia su disegno di Tom Tjaarda, e della ADO 16 Morris nella IM3 in collaborazione con la Pininfarina.

Nel 1963 c'è un primo rapporto con la Ferrari in seguito ad un accordo tra la Casa di Lambrate e quella di Maranello per la costruzione di una coupé con motore V6 di 1.788 cm³. Per lo studio della Innocenti 186 GT viene costituito un gruppo di progettazione a Modena, che comprende tecnici Ferrari e Innocenti diretti dall'ingegner Colombo. Della carrozzeria, che viene disegnata da Giugiaro, se ne occupa la Bertone. Vengono realizzati due prototipi, ma nel 1964, quando sembra che tutto sia pronto per la produzione, il progetto viene accantonato. Il capitolo dei progetti rimasti tali in ambito Innocenti è ampio e merita un approfondimento specifico.

Si arriva così al 1969 con l'ingegner Parolari che lascia l'Innocenti per approdare in Fiat, e l'ingegner Colombo che assume la direzione tecnica centrale del gruppo auto e moto. Ma quando la grossa meccanica viene ceduta alla Sant'Eustachio, e viene confermata la decisione di cedere il settore auto alla British Leyland, anche lui lascia quel che resta della Innocenti ed entra in Fiat, dove a partire da settembre 1971 dovrebbe lavorare al nuovo Centro Studi in costruzione ad Orbassano

ALLA FERRARI

Invece che nei pressi di Torino, dal 15 settembre 1971 inizia a lavorare alla Ferrari a Maranello. Enzo Ferrari è stato ricoverato in una clinica a Modena e chiede in Fiat una persona che lo possa aiutare fino a che sarà ristabilito. Ricordando l'esperienza di qualche anno prima con l'Innocenti, è lo stesso Ferrari a caldeggiare il nome di Colombo. Inizialmente il suo compito dovrebbe essere di stabilire un collegamento tra la gestione sportiva Ferrari e la Fiat, un compito transitorio di breve durata. Ma Ferrari è di tutt'altro avviso e lo nomina "Assistente del Presidente con

riferimento a tutto quanto attiene l'attività della Gestione Sportiva: svolgimento dei programmi progettativi, costruttivi, sperimentali, agonistici". Nei due anni passati alla Ferrari la soddisfazione maggiore arriva nel 1972 con la vittoria del titolo mondiale Marche, dove la Ferrari si aggiudica tutte le prove a cui partecipa, mentre in F1 c'è un solo successo al GP di Germania.

Nel 1973 problemi di budget e i nuovi regolamenti rendono più avara la stagione, che per l'ingegner Colombo si conclude con il ritorno in Fiat. Gli viene proposto l'incarico di "product manager" per la Fiat 131, ma dopo i due anni trascorsi a Maranello cerca una collocazione a Milano, vicino a casa. Entra alla direzione ricerche della Magneti Marelli, dove nel 1975 gli viene affidata la direzione della Divisione Equipaggiamenti Elettrici. Due anni dopo assume la direzione tecnica centrale, finché nel 1980, non condividendo certe scelte aziendali concorda il prepensionamento.

PIAGGIO-GILERA

Per l'ingegner Colombo la voglia e il piacere di fare sono sempre alla base di tutto e così torna a svolgere la libera professione a Milano. Anche questa volta le sue consulenze spaziano su tutti i settori dell'automotive, e lo portano ad occuparsi ancora delle moto grazie ad un accordo con il Gruppo Piaggio. All'inizio si dedica ai modelli Gilera, con la progettazione della nuova Saturno 350 bialbero, che è destinata a soddisfare le richieste di una società giapponese per il loro mercato interno. Questa moto viene poi venduta anche sul mercato italiano e europeo nella versione con la cilindrata maggiorata a 500.

In seguito la consulenza riguarda anche i modelli costruiti a Pontedera. Vengono progettati numerosi scooter con idee innovative e soluzioni che diventeranno d'uso comune solo dopo un lungo periodo. Ma nonostante questo non trovano seguito in termini produttivi. La delusione nel non veder accettate soluzioni di grande valore tecnico, nel 1991 lo portano a chiudere il rapporto di consulenza.

Insieme a Paolo Conti durante la presentazione del libro della Libreria ASI "Le moto della Bianchi" avvenuta in occasione dell'ASI Motoshow del 2012. Fanno parte della stessa collana anche i volumi "Dalla Bianchi all'Autobianchi", "Le auto della Innocenti", "Vespa e altri scooter Piaggio" e "Le moto della Bianchi".



La ripresa della libera professione gli consente di affiancarla all'attività giornalistica, che aveva dovuto sospendere nel 1950. Intraprende la collaborazione con la pagina dei motori del Corriere della Sera, che dura sino al 1996. Cura l'edizione italiana dell'enciclopedia inglese Road Bike e dal 1982 inizia a collaborare con la rivista Autotecnica, di cui diviene direttore dal 1990 al 1995, e Mototecnica, che dirige dal 1990 al 1993. Collabora saltuariamente con altre riviste, finché dal 1996 al 2011 assume la direzione di Legend Bike.

A partire dal 1991 ha pubblicato anche diversi libri a tema motoristico: Moto da Corsa al Circuito del Lario - Gilera quattro. Tecnica e storia - Moto Guzzi da corsa 1921-1940 e 1941-1957 - Storia della Tecnica Motociclistica - Le moto della Bianchi - Le auto della Innocenti - Dalle auto Bianchi alle Autobianchi.

Gli impegni familiari e di lavoro non gli hanno impedito di ricoprire importanti incarichi federali e associativi. È stato commissario tecnico della federazione motociclistica nazionale e di quella internazionale, e di quest'ultima è stato anche vicepresidente. È stato presidente della commissione culturale dell'ASI e, dopo essere stato tra i fondatori dell'AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile) ne è stato presidente dal 1988 al 2002 per divenirne poi presidente onorario.

Una vita sempre con la voglia e il piacere del fare.





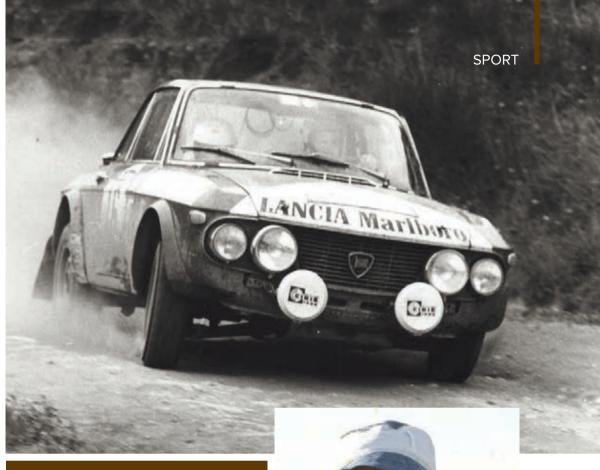
CAMPIONATO EUROPEO DI FORMULA FORD CORTINA I° TROFFO ITALIANO DI RALLYCROSS



DUE ECCEZIONALI AVVENIMENTI SPORTIVI IN PRIMA ASSOLUTA PER L'ITALIA







Nella foto grande, Tony Chappell vincitore del campionato inglese 1968 su Ford Escort. Sopra e a lato, Mauro Pregliasco protagonista del trofeo Vitaloni con una versione alleggerita della Fulvia HF con la quale lo vediamo al Rally dell'Isola d'Elba '73.



bordo di una BMC Mini Cooper S, classificati nell'ordine.

Dopo quell'evento inaugurale, a Lydden, l'11 marzo e il 29 luglio, si svolsero altri due test preliminari e il 23 settembre prese il via il primo campionato nazionale britannico chiamato World of Sport Rallycross Championship e trasmesso su ITV. La stagione contò un totale di sei prove (tre a Lydden e tre a Croft) e alla fine il titolo andò all'inglese Tony Chappell (Ford Escort Twin Cam) che, con una vittoria nell'ultima gara il 6 aprile 1968 a Lydden, diventò il primo campione britannico di rallycross. A Lidden (Hill) si aggiunsero anche le piste di Croft nel nord Yorkshire e Caldwell nel Lincolnshire.

2 giugno 1969 il pubblico italiano scopriva il rallycross. Merito di Ford Italia, che aveva organizzato una due giorni ■ internazionale all'autodromo di Vallelunga, ancora nella vecchia configurazione, per promuovere l'arrivo nel nostro paese della Formula Ford e di questa nuova disciplina. Il Gran Premio della Repubblica. il 1° giugno, rivelò il talento di Emerson Fittipaldi, secondo alle spalle dell'inglese Dave Walker pure destinato alla F1. Il giorno successivo in un tracciato ricavato nell'infield all'interno della curva Roma, Hannu Mikkola, Ove Andersson e Roger Clark, i piloti ufficiali di Ford Motorsport, offrirono un grande spettacolo, saltando come cavallette con le Escort e con la più grossa Capri, uscite malconce alla fine della giornata. Una rivelazione. In effetti il rallycross denotava un notevole potenziale, che Ford Italia mise in pratica portando praticamente sotto casa, in campi adiacenti le sedi cittadine prescelte. Il campionato, fu vinto nel 1970 da Massimo Natili.

Il rallycross era nato due anni prima in Gran Bretagna, dove a diffe-









Il segreto del successo immediato del rallycross è proprio la diretta in TV. È infatti una specialità "televisiva" più dei rallies che si offrono per un singolo passaggio, ed è questo il motivo della scarsa presa in Italia.

Il rallycross diventa popolare in Olanda, in Belgio, in Francia, nei paesi scandinavi con le piste di Venlo, Mettet, Lohéac e Höljes che entrano a far parte del "Gotha" della specialità.

In Nord America spopolano gli X Games, versione americanizzata del rallycross frequentati dai big locali come Travis Pastrana e Ken Block e dai campioni europei, primo fra tutti l'iridato rally Marcus Gronhölm.

In Italia c'è un certo fermento nel '72-'73, quando Lancia partecipa con le Fulvia HF ufficiali affidate a Mauro Pregliasco e Amilcare Ballestrieri alla serie Vitaloni, per testare il potenziale della specialità.

"La Lancia, con l'appoggio di Vitaloni, aveva organizzato un trofeo, che prefigurava il campionato europeo, prevalentemente sulla pista dell'America dei Boschi di Bra, un tracciato difficile, con un discesone spaventoso - era pur sempre una pista di motocross - e poi una curva a sinistra, dove la macchina si allargava e si rompeva il semiasse destro. La prima volta mi sono fermato per questo motivo. C'era tantissima gente e un grande interesse, da non credere in quel periodo" ricorda Mauro Pregliasco. "Mi avevano preparato una macchina

speciale, una Fulvia HF alleggerita, e riuscivo a stare davanti a Munari e Ballestrieri, sì, era più leggera, fatta apposta per quell'impiego". Il battage, ben supportato dalla Lancia è incredibile, ma alla fine, la casa torinese, presa dal lancio della nuova Stratos, decide di non proseguire. Il vero motivo potrebbe essere un altro, la mancanza della televisione che già trascura i rallies, figuriamoci i derivati! Non così all'estero, e nel 1976 l'ambiente è maturo per il Campionato europeo, che quarda caso, è vinto dalla Lancia Stratos dell'austriaco Franz Wurz. Un altro pilota biancorosso si aggiudica il titolo nel '77, Herbert Grünsteidl con l'Alpine A310. La tripletta austriaca non riesce ad Andy Bentza superato da Martin Schanche con una Ford Escort RS 1800. Il baffuto norvegese diventa il primo personaggio del rallycross, con altri due titoli nel '79 e nell'81, e il secondo posto dell'80, poi nell'84 torna a imporsi nella divisione GT regalando l'unico alloro alla incompiuta Ford XR3 T16 4x4. Dal 1979 si assegnano infatti due titoli: TC che è una estensione del Gruppo 2 e GT, e Gruppo 4, dove lo stesso Bentza cala un bel tris con la Stratos

Tutto cambia con l'arrivo delle Gruppo B escluse dal mondiale rally, ma liberalizzate nell'ERX con l'abolizione dei restrittori. "Bestie" da più di 600 CV, gestibili in circuiti prevalentemente su terra, guidate con generose sbandate dai soliti finlandesi volanti. Riprende anche il duello Peugeot Lancia, che pende a favore

della T16 Evo 2, prima nel 1987 con Seppo Niittimaki, e nel 1988-89-90 con Matti Alamäki.

Ma c'è spazio anche per le incompiute Ford RS200 e MG Metro 6R4. Per la Ford ci pensa manco a dirlo Martin Schanche, campione con la versione E2 nel '91. La Metro, invece, vince nel '92 con la versione biturbo, portata in gara da Wil Gallop, che incredibilmente è il primo inglese a centrare un titolo FIA 25 anni dopo che la specialità era nata proprio nel Regno Unito.

Nella divisione turismo c'è una lunga striscia della Ford RS5000, al volante della quale si afferma Kenneth Hansen, il nuovo personaggio del rallycross. Il campione svedese passato al volante delle nuove Citroën WRC arriva a un record di 14 titoli europei, vinti direttamente con il suo team, una struttura professionale che più avanti sarà scelta per gestire il programma ufficiale Peugeot.

Nel 2014 viene infatti varato il Campionato mondiale della specialità che vede per due anni consecutivi il successo di Petter Solberg. "Hollywood" già campione del mondo rally, assicura un

ottimo impatto al WRX. Il norvegese schiera una Citroën DS3 con il suo team PSRX, gestito assieme alla moglie Pernilla Walfridsson, altro nome importante nei rally. Nel 2016 arriva Peugeot con due 208 WRX affidate al team Hansen per Sébastien Loeb e Tim Hansen. A differenza di Solberg, il "cannibale" fatica un po' ad adattarsi alla specialità. I più forti in questa fase sono gli svedesi Mattias Ekström già campione del DTM, primo nel 2016 con un'Audi S1 e Johan Kristoffersson, lanciato dalla Superstars, campione 2017, 2018 e 2020 alla guida della VW Polo del PSRX Sweden e poi da un suo team personale.

Peugeot è campione nel 2019. La Casa del Leone ha ritirato l'appoggio ufficiale al team Hansen, che comunque continua con le 208 schierate privatamente con Timmy e Kevin Hansen, figli di Kenneth e Susan, ed è il primo a centrare quel titolo che si era negato a Super Loeb.

Nel 2020, nonostante i problemi del Covid, si sono viste le vetture del Projekt E dotate di un motore completamente elettrico da 650 CV, che hanno anticipato gli scenari del 2022.

Da sinistra, Petter "Hollywood" Solberg campione mondiale rally 2003 e primo campione del mondo rallycross su Subaru Impreza e Citroën Xsara. Sebastian Loeb, qui con Timmy Hansen, non è riuscito a vincere il titolo anche nel WRX.











RITORNIAMO A VARANO PER CONOSCERE PIÙ NEI DETTAGLI ALCUNI ASPETTI CHE LA GRANDE MOLTITUDINE DI EVENTI IN PROGRAMMA NON CI HA CONSENTITO DI ANALIZZARE A FONDO.

DALLE BELLE CENTENARIE ALLE "GIOVANI" 125 2T DEGLI ANNI '80 E '90

PASSANDO DALLE 100+1 MOTO GUZZI.

di Paolo Conti

Moto Show è la storia della moto in pista, e una storia, com'è giusto che sia, la si deve "raccontare" dal suo inizio, da quella che è stata l'epoca dei pionieri, quando tutto era in fase di sperimentazione e c'era spazio per ogni idea e ogni soluzione per esplorare, provare qualcosa di nuovo, senza alcun riferimento precedente a cui ispirarsi.

All'inizio della motorizzazione non ci sono canoni stabiliti né dal punto di vista funzionale, né da quello tecnico né, tanto meno, da quello estetico. Tutto è inedito. C'è spazio per ogni idea e sono in molti a tentare. Sarà il tempo a stabilire quella "buona" rispetto a tante altre. La globalizzazione è lontana da venire, ma le notizie corrono ugual-

mente. Per tutti quelli che si cimentano in questo nuovo mezzo di trasporto inizia la sfida, a base di genialità, di inventiva e, perché no, abbinata a quel pizzico di fortuna che non guasta mai.

Sono questi i grandi temi all'origine della storia, che il movimento delle "moto centenarie", proprio in occasione dell'ultima edizione della grande rassegna motociclistica sulla pista di Varano De' Melegari, ha voluto proporre a tutti gli appassionati con l'iniziativa "100X100 Cento Centenarie", articolata nelle normali batterie in programma nei primi due giorni e, soprattutto, con una sfilata nella mattinata conclusiva in cui avrebbe dovuto esserci una parata con 100 modelli con almeno un secolo di vita. Le condizioni meteorolo-







giche, come ampiamente descritto nella cronaca di ASI Moto Show pubblicata sul numero 6 di giugno de La Manovella, hanno impedito il regolare svolgimento dell'intero programma, non consentendo lo svolgimento della grande esibizione dinamica.

di fronte a tante rarità

Sotto, i tricicli e quadricicli presenti a Varano

È venuto così a mancare il grande impatto visivo a lungo preparato e tanto atteso alla vigilia, ma questo non ha impedito, seppur la pioggia abbia condizionato anche l'esposizione, di poter ammirare nel paddock questo fondamentale momento della storia motociclistica, che cerchiamo di ripercorrere in queste pagine.

DUE, TRE... RUOTE

Agli esordi, i "confini" tra moto, tricicli, quadricicli e automobili sono tutt'altro che definiti e molti dei costruttori, che nel volgere di un breve periodo si dedicheranno esclusivamente ai veicoli a due o a quattro ruote, sembrano concentrare le loro attenzioni principalmente su tricicli e quadricicli. Il successo commerciale è effimero, a differenza di quello agonistico nelle gare a cavallo del 900, dove non ci sono distinzioni di tipologia e i tutti i veicoli a motore concorrono

ad un'unica classifica. E spesso sono proprio i tricicli e i quadricicli ad ottenere i risultati migliori. La diffusione è piuttosto contenuta sia in termini numerici che temporali. Eppure, nonostante tutto questo, in azione al "Riccardo Paletti" se ne sono visti ben 5, forse il numero maggiore in una manifestazione nel nostro paese. Due, il Singer e il Rochet sono tricicli, due, l'Automoto e il Peugeot sono quadricicli, mentre il Givaudan, seppur abbia tre ruote, sembra condensare in un solo veicolo le caratteristiche delle altre due tipologie.

TRICICLI

L'inglese Singer è il più inconsueto per via del motore alloggiato all'interno della ruota anteriore. La "Motor Wheel" (ruota motorizzata) scaturisce da un progetto di Edwin Perks e Frank Birch che nel 1899 la realizzano nella loro azienda Rockland Works. L'anno successivo questa soluzione viene impiegata dalla Singer, che alla fine dell'Ottocento figura tra i maggiori costruttori inglesi di biciclette. I due tecnici vendono il progetto della loro soluzione all'Azienda di Coventry, dove poi entrano a far parte dello staff tecnico.

IL MEGLIO DI ASIMOTOSHOW







La Singer impiega la "Motor Wheel tanto per equipaggiare un triciclo, il Governess Car, quanto una moto. Il triciclo è disponibile in due versioni, quella da cui prende il nome con una sorta di scocca posteriore per il trasporto di un paio di piccoli passeggeri e la versione "Lady". Quest'ultima è quella vista in azione ad ASI Moto Show con alla quida Cinzia Bogoni e dovrebbe essere il solo esemplare ancora rimasto al mondo. Il motore è un 2 ½ HP e la trasmissione a ingranaggi direttamente sulla ruota. La lubrificazione è a perdita con pompa a mano, soluzione comune a tutti i motori dei tricicli e dei quadricicli in pista a Varano. Il serbatoio dell'olio, assieme a quello della benzina sono nella ruota assicurando un'autonomia di circa una ventina di km. Non ci sono il cambio e la frizione, e i freni agiscono sulla ruota anteriore e sul differenziale posteriore. La Singer dichiarava una velocità massima di 15 mph, poco più di 24 km/h. Per concludere il discorso sulla Singer è anche doveroso ricordare che, a differenza di quanto avviene sul triciclo, dove la ruota motorizzata è quella anteriore, sulla moto la "Motor Wheel" è quella posteriore.

L'altro triciclo "puro" (dopo diventerà chiaro il perché di questa definizione) è il francese Rochet, anche questo del 1900, guidato da Osvaldo Faustini. È assemblato attorno al motore Aster. Alla fine dell'800, sull'onda del successo commerciale del motore De Dion Bouton, sono numerose le aziende francesi che cercano di mettersi in concorrenza producendo motori da fornire su un mercato che dimostra grandi potenzialità. Quello che equipaggia il Rochet è un 300 cm³ con potenza di 2 HP a trasmissione diretta senza frizione e cambio. I coperchi del carter sono in bronzo e il raffreddamento, a aria, è assicurato dall'alettatura in rame sul cilindro in ghisa. Il solo freno presente agisce sulle ruote posteriori attraverso il differenziale.

QUADRICICLI

L'Automoto, marchio commerciale sino al 1913 della Société Générale de Construction de Cycles et Automobiles di Saint Etienne, è un esemplare del 1898 e può essere considerato un veicolo modulabile. Quello che si è visto in azione ad ASI Moto Show con alla guida Vittorio Bogoni era destinato al servizio postale, ma all'occorrenza lo si poteva trasformare in triciclo. Il quadriciclo era destinato al trasporto merci, mentre nell'allestimento a tre ruote diventava un veicolo da turismo.

Il motore, ispirato al De Dion Bouton, era costruito in proprio e, seppur senza frizione, dispone di un rudimentale cambio che consente di aumentare la velocità. Il solo freno presente è quello che agisce sul differenziale posteriore, una soluzione probabilmente determinata dalla duplice possibilità d'impiego dell'avantreno a una o due ruote e dei rispettivi comandi.

Rimaniamo in Francia con il quadriciclo Peugeot del 1902. Si tratta di uno degli ultimi esemplari, visto che alla fine dell'anno successivo né viene sospesa la produzione, come si verifica proprio nel 1902 con i tricicli. Parte della storia degli esordi motoristici della Peugeot l'abbiamo trattata sul numero 4 di aprile di quest'anno de La Manovella. In questo ambito non resta che ricordare come nel secondo anno del XX secolo la gamma dei quadricicli comprenda sei modelli. Due sono equipaggiati con il motore De Dion Bouton e quattro con il motore Peugeot. I motori prodotti direttamente hanno il carter raffreddato ad acqua, il cambio a due marce e l'avviamento a manovella. Sono i tipi 10 e 11 da 3 HP, il tipo 12 da 3 ½ HP, come quello visto ad ASI Moto Show con alla quida Elvira Dal Degan, che ha anche la frizione, come pure il tipo 13 con cilindrata 500 e potenza massima di 4 ½ HP. L'impianto frenante, che agisce sia sul differenziale che sulle ruote posteriori è idoneo all'incremento di prestazioni rispetto ai modelli precedenti. Poteva essere equipaggiato con il manubrio di tipo motociclistico o il volante automobilistico.

Per il Givaudan del 1903 quidato da Tino Zaghini, la classificazione è

piuttosto difficile, trattandosi di un inconsueto incrocio tra un forecar, come probabilmente era in origine, e un triciclo, nelle condizioni in cui è stato trasformato parecchi anni fa, che è stato assemblato attorno all'omonimo motore bicilindrico di 800 cm³ a valvole automatiche, soluzione tecnica quest'ultima comune a tutti i motori, così com'è comune disporre di testa e cilindro in blocco.

Assieme ai modelli che hanno girato in pista, il paddock ha offerto in mostra anche altri veicoli simili. Il più datato è il quadriciclo Chizzolini del 1897 assemblato attorno al motore De Dion Bouton, protagonista di un paio di brevissime esibizioni dinamiche ormai parecchi anni fa. Gli altri sono i forecar inglesi Chater Lea del 1903 (motore De Dion Bouton raffreddato a aria), il Quadrant del 1904, che ha la peculiarità di essere equipaggiato con due motori da 2,5 HP montati fianco a fianco con in mezzo una frizione, così da poter essere usati singolarmente o insieme, visto che ciascun motore ha la trasmissione a catena su un lato della ruota posteriore e il National del 1905 con un bicilindrico raffreddato a liquido.

ARRIVA LA MOTO

L'epopea di tricicli e quadricicli è di breve durata e si esaurisce nella prima metà degli anni '10 del '900, quando auto e moto s'affermano definitivamente. Tra le "centenarie" presenti si sono visti tantissimi modelli di assoluto interesse, intendendo con questo quelli che per rarità e/o esclusività tecnica escono piuttosto raramente dalle collezioni, visto che tutte le moto presenti, indipendentemente dall'età e dalla tipologia sono di assoluto valore tecnico e storico. Non potendole ricordare tutte, concentriamo l'attenzione su una delle centenarie più esclusive, la bicilindrica S.I.A.M.T. 500 "Corsa", esposta nello stand dell'ASI.

La S.I.A.M.T. di Luigi Semeria fa il suo esordio in ambito motociclistico nel 1905 con il solo nome del suo fondatore, che è originario di Marsiglia ma viene naturalizzato torinese dopo il suo trasferimento. Già nel corso del primo anno trasforma la regione sociale da Luigi Semeria & C. in S.I.A.M.T., acronimo di Stabilimento Italiano Applicazioni Meccaniche Torino, che poi diventa Società Italiana Automobili Motocicli Torino, mentre la sede resta sempre in via Chivasso 18. La produzione inizia con una monocilindrica a quattro tempi piuttosto evoluta per il periodo, disponendo di distribuzione a valvole in testa, con il gruppo termico inclinato con le



alette orizzontali parallele al senso di marcia, accensione a magnete e telaio con forcella elastica anteriore.

La moto è disponibile in allestimento "Turismo" e "Corsa". L'attività agonistica è piuttosto intensa, come dimostrano i successi ottenuti dallo stesso Semeria, da Alessandro Riva e da Clemente Merlo, quest'ultimi due tra i più famosi piloti torinesi capaci di cogliere importanti successi anche a livello nazionale. A questo proposito è simpatico ricordare, anche per meglio comprendere lo spirito dell'epoca, che nel 1910 il giorno dopo la 2^{delizione} della Pontassieve-Consuma, dove la S.I.A.M.T. col pilota Mario Persiani si classificò 8^ nella classe 250 e 14^ assoluta, gli organizzatori consentirono a Semeria di effettuare una salita cronometrata, visto che, come riportano le cronache dell'epoca, citate da Maurizio Mazzoni in "Mitiche Moto Temerari Piloti", per cause indipendenti dalla propria volontà non poté prendere il via alla gara stessa. Seppur senza alcun valore ufficiale, Semeria ottenne il miglior rilevamento cronometrico della sua classe, la 250, e un tempo che lo avrebbe collocato al 3° posto dell'assoluta, preceduto soltanto dalle due Borgo 500 di Michele Borgo e Bernardo Bianco. Nonostante una caduta Semeria impiegò 17'04" per percorrere i 14,5 km del percorso, mentre il giorno prima il vincitore della 250 Amedeo Bartolini con la Motosacoche era salito in 20'13" e il vincitore dell'assoluta Borgo in 16'03". L'affinità della S.I.A.M.T. con il percorso della Coppa della Consuma viene evidenziato dal risultato del 1911. Artemisio Bonassio vince la classe 250 precedendo altre due moto simili e si classifica 2° nell'assoluta precedendo Merlo. Nello stesso anno l'albo d'oro comprende anche le vittorie alla Susa-Moncenisio nella classe 1/3 di litro con sette moto nei primi sette posti, e nella ½ litro con Alessandro Riva che stabilisce anche il record della gara.







RECORD

Il 1911 segna una svolta importante per l'industria motoristica torinese, e non solo, visto che da aprile a novembre si svolge un'Esposizione Internazionale per celebrare i 50 anni dell'Unità d'Italia. Tra i tanti eventi celebrativi viene organizzato anche il Gran Premio dell'Esposizione, con le moto che si sfidano sui 100 km del Circuito di Orbassano e la S.I.A.M.T. di Riva che si aggiudica la vittoria di classe. Ma è un anno importante anche sotto l'aspetto tecnico con la realizzazione del nuovo motore da 2,25 HP, che sostituisce il 1,75 HP.Le misure di alesaggio e corsa sono di 68 x 72 mm da cui si ricava la cilindrata di 261 cm³. La distribuzione è a valvole in testa con aste e bilancieri, l'accensione a magnete e l'alimentazione affidata a un carburatore prodotto dalla stessa S.I.A.M.T.

La svolta arriva nel 1913 con un notevole ampliamento della gamma. Alla 2,25 HP si affiancano un'altra monocilindrica, la 3 HP 344 cm³, e ben due bicilindriche, la 4,5 HP 500 e la 7 HP 700. Le due monocilindriche sono alla base delle bicilindriche, quasi che queste ultime, con i cilindri a V stretto, altro non siano che l'abbinamento di due gruppi termici della 250 e della 350. Infatti, la cilindrata di 500 della 4,5 HP viene ottenuta riducendo la corsa a 68 mm, dagli originali 72, della 261, mentre resta invariato l'alesaggio di 68 mm.

I cilindri sono in ghisa con alla sommità un tappo in bronzo su cui sono ricavate sedi e guide valvole. Le aste scorrono esterne sul lato destro dei cilindri. L'accensione è a magnete comandato da una catena

e all'alimentazione provvede un singolo carburatore costruito dalla stessa S.I.A.M.T.

La nuova bicilindrica dimostra di poter portare avanti la grande tradizione agonistica della Casa con la vittoria assoluta alla Susa-Moncenisio e in altre classiche del periodo. L'eccellenza delle sue prestazioni emerge in occasione dei tentativi di record a Vercelli, quando il 20 luglio 1913 stabilisce con Mario Sassi il record italiano sul chilometro lanciato a 108,433 km/h. Nella stessa occasione Semeria stabilisce il record per la classe 250 a 88,235 km/h.

I quattro modelli vengono proposti anche l'anno successivo, con numeri di produzione molto limitati. A mettere fine a tutto, però, nel 1914 arriva la Prima guerra mondiale, con la S.I.A.M.T. che sospende la produzione motociclistica per convertirsi alle costruzioni meccaniche con il marchio S.I.A.M.

100 + 1

Dalle moto centenarie a quelle costruite da un'Azienda, la Moto Guzzi, che ha iniziato la sua produzione cento anni fa, il passo è breve. La Moto Guzzi i 100 anni li ha compiuti nel 2021, come la Manovella ha ampiamente documentato nel corso dello scorso anno, ma la pandemia da Covid 19 ne ha fortemente condizionato la celebrazione. Ma nella grande festa del motorismo storico, e non solo di quello italiano, rappresentata da ASI Moto Show, il centenario dell'Aquila non poteva passare inosservato. Così, su iniziativa di cinque club federati, il CPAE



(Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca), il CMEF (Club Moto d'Epoca Fiorentino), l'AMB (Antiche Moto Brianza), il CRAME (Club Romagnolo Auto Moto d'Epoca) e il Velocifero, è stata allestita "La Carica dei 101", dove 101 non intende i partecipanti o le moto presenti, quanto gli anni di Moto Guzzi. L'obiettivo era offrire una panoramica pressoché completa dei mezzi usciti dallo stabilimento di Mandello del Lario sul grande palcoscenico di Varano, tra paddock e pista. Ciascun club si è occupato di settori specifici.

Il periodo che va dagli esordi nel 1921 sino al 1935 è stato coperto dal CMEF di Firenze. Il CRAME di Imola si è occupato dei modelli a due e tre ruote destinati alle forze armate, principalmente di quelli legati al periodo bellico negli anni dal 1936 al 1945, anche se non sono mancati esemplari successivi come il famoso "3x3" conosciuto anche come "Mulo Meccanico". Il Velocifero di Rimini ha portato a Varano i modelli del periodo post bellico dal 1946 al 1969, quello della grande ripresa, con alcuni dei modelli di maggior diffusione e popolarità dell'intera gamma. Nello stand di Antiche Moto Brianza, protagonisti sono stati qli anni '70, quelli delle maxi moto, dove le bicilindriche della serie iniziata con la V7 hanno contribuito a creare l'immagine che ancora adesso identifica la produzione Moto Guzzi. Infine le "sportive", termine usato per raggruppare molti modelli da competizione, che sono state seguite dal CPAE. Se, in un simile ambito, non poteva mancare la più iconica e esclusiva delle Moto Guzzi, la 500 a 8 cilindri a V, nello stand assieme alla moto si poteva ammirare anche un altrettanto rarissimo motore sciolto, esposto assieme ad altri esemplari destinati ad equipaggiare la 500 a 4 cilindri in linea o la 500 bicilindrica a L. Anche "La Carica dei 101" è stata penalizzata dalle condizioni meteorologiche, ma, almeno, è stata possibile la parata in pista con un discreto numero di partecipanti, a testimonianza dell'interesse e della passione legati a questo Marchio.

I GIOVANI

La storia, non lo scopriamo certo noi, va avanti e, dopo esserci occupati delle fasi iniziali, è giusto ricordare anche quella che potremmo chiamare la fase contemporanea, almeno in riferimento ai modelli d'interesse storico e collezionistico, con l'iniziativa promossa dalla Scuderia Romana "La Tartaruga" e dal "Gruppo dei Nostalgici 125 a 2T", che ha portato in pista ad ASI Moto Show le 125 a 2 Tempi degli anni '80 e '90. Nel periodo di produzione queste moto sono state le best seller tra i sedicenni di quegli anni, grazie alla linea, all'affidabilità, e alle prestazioni paragonabili, se non superiori, a quelle delle maxi del decennio precedente, soprattutto su quei percorsi dove diventa vincente il connubio tra potenza, stabilità e maneggevolezza. Hanno avvicinato al motociclismo molti giovani, appassionandoli e proiettandoli in seguito verso le cilindrate maggiori, e sono state il vero trampolino di lancio per tantissimi futuri campioni, da Valentino Rossi a Max Biaggi a Loris Capirossi.

Oggi le Gilera, partendo dalle KZ e KK per arrivare alla GFR Sport Production, le Cagiva dalla Freccia alla Mito, le varie versioni della Aprilia AF1, le Honda NSR e Yamaha TZR rappresentano la porta d'ingresso verso il collezionismo, sia per chi le ha possedute in passato sia per tanti che all'epoca erano appena nati, che di questi modelli ne hanno sentito parlare, magari dal padre o in famiglia. E non è un caso che a portarle alla parata della domenica mattina siano stati soprattutto i giovani, arrivati a Varano in sella alle loro 125, nonostante le condizioni meteorologiche tremende. Il loro esempio, unito alla disponibilità di modelli e ricambi, e ai costi accessibili, come tutto quanto è legato al fenomeno delle Youngtimer, ne fanno un grande serbatoio per il futuro di ASI Moto Show.









LA SUNBEAM, L'UNICO COSTRUTTORE AUTOMOBILISTICO A ENTRARE IN LIZZA PER I RECORD DEL MONDO, E LE ALTRE: IN QUESTA QUARTA PUNTATA SI SCOPRE COME LA GRAN BRETAGNA SAREBBE RIUSCITA A OTTENERE IL QUASI TOTALE MONOPOLIO DI SPECIALITÀ.

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

ià nel 1924, Eldridge aveva introdotto una nuova tendenza tecnica, applicando un motore d'aviazione ad un telaio automobilistico modificato; la successiva detenzione quasi monopolistica del titolo da parte della Gran Bretagna fu evidentemente favorito dalla superiorità della sua tecnologia aeronautica.

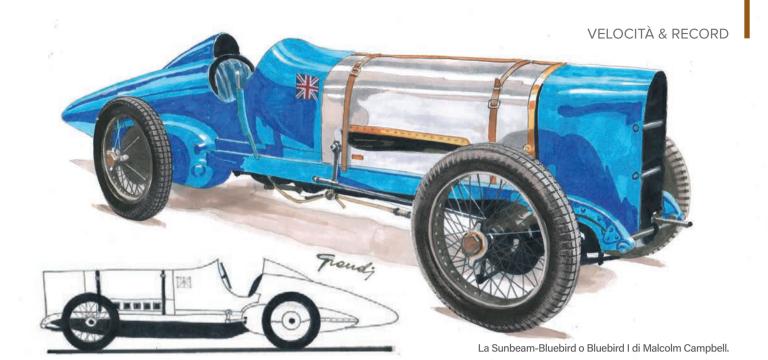
Mentre quasi ogni auto da record veniva sviluppata da specialisti, l'unico costruttore automobilistico a entrare in lizza fu la Sunbeam. Il periodo di maggior successo di questo marchio si svolse proprio nel corso degli anni `20, dopo la fusione con la Darracq-Talbot in un unico gruppo che, sotto la guida tecnica di Louis Coatalen, seppe creare automobili commerciali apprezzate per prestazioni e qualità, da corsa vittoriose e, anche, avanzati motori aeronautici.

Facendo tesoro di tutte le tecnologie dell'azienda, nacque la Sunbeam 350 HP o Sunbeam Manitou, dal nome del motore aeronautico Sunbeam adottato per la sua propulsione.

Il Manitou aveva un'architettura a V di 60°, con dodici cilindri suddivisi in quattro blocchi di alluminio e manovellismi con biella madre e bielletta. Mentre la versione aeronautica era dotata di alberi a camme in testa e quattro valvole per cilindro, quella automobilistica, aveva tre

sole valvole e cilindrata aumentata da 15.395 a 18.332 cm³; entrambe erano equipaggiate con due carburatori e accensione a doppio magnete. Il Manitou stradale erogava 350 CV a 2.000 giri/min. Il motore, posto nella parte anteriore della vettura, era alquanto pesante e, per una distribuzione ottimale delle masse, la parte posteriore era zavorrata con piombo; ciononostante, il peso complessivo dell'auto era contenuto in 1.600 kg. A differenza delle altre concorrenti, l'autotelaio della Sunbeam 350 HP era particolarmente curato, tanto da renderlo così versatile da consentirne l'impiego sia nelle competizioni convenzionali, sia nei record di velocità. Per quest'impresa, la Sunbeam 350 HP, fu pilotata da Kenelm Lee Guinness, che il 17 maggio 1922, conquistò il record sul chilometro lanciato della pista di Brooklands, con 215,206 km/h, oltre a numerosi altri record di categoria.

Arretrando il calendario agli anni '10, troviamo Malcolm Campbell, che partecipa già con successo a diverse corse automobilistiche¹. Una delle sue prime automobili, una Darracq, fu da lui battezzata Bluebird, servendosi del titolo di una commedia in quegli anni popolare; la Darracq, per coerenza col nome, dipinta di blu, vinse più volte a Brooklands. Attratto dalle prestazioni della Sunbeam 350 HP di Guinness, si



propose di acquistarla ma Coatalen si oppose per ignoti motivi. Tuttavia, Campbell riuscì a farsi prestare la vettura per la riunione annuale dell'Automobile Club dello Yorkshire, che si sarebbe tenuta in giugno a Saltburn-by-the-Sea. In quell'occasione superò di 8 km/h il record di Guinness, senza ottenere, tuttavia, l'omologazione del risultato; ciononostante, l'abilità dimostrata dal pilota indusse Coatalen a cambiare idea e a vendergli l'auto per svolgere altri tentativi. L'automobile ricevette anch'essa la livrea blu e il nome di Bluebird I (nota anche come Sunbeam-Bluebird); fu impiegata per la prima volta nel corso della riunione annuale dell'Automobile Club di Danimarca, all'isola di Fanø. Le condizioni del fondo sabbioso non erano certamente appropriate alle ruote a raggi dell'automobile e il percorso era reso pericoloso dalla presenza incontrollata di spettatori. Nel corso di una prova, la Sunbeam perse una delle ruote posteriori, che sfiorò alcune persone del pubblico. In una prova successiva, a circa 230 km/h, si staccò una ruota anteriore, che uccise uno spettatore. Gli incidenti non ebbero consequenze per Campbell, perché egli aveva formalmente diffidato gli organizzatori a non permettere al pubblico di accedere al percorso di gara. Dopo alcuni interventi sull'aerodinamica nella coda, l'applicazione di nuovi pneumatici Dunlop, studiati per il fondo sabbioso e la protezione delle ruote a posteriori con dischi, fu deciso un nuovo tentativo che si svolse sulla spiaggia di Pendine Sands nel Galles del Sud. Il 25 settembre 1924. Malcolm Campbell segnò la media di 235,217 km/h, conquistando il suo primo record di velocità con validità ufficiale. L'anno dopo, Campbell migliorò ancora, sempre a Pendine, il 21 luglio 1925, con 242,833 km/h.

Il primo a cercar di strappargli il titolo fu John Godfrey Parry-Thomas. Già direttore tecnico della Leyland, l'aveva abbandonata ottenendo come buonuscita alcuni telai e componenti della superba Leyland Eight, con l'intento di costruire a Brooklands un'auto da competizione. Nel 1923, uno di questi autotelai fu dotato di carrozzeria aerodinamica, originando la Leyland-Thomas; la riduzione della resistenza all'avanzamento fu di circa il 40%. Nel motore fu cambiato l'albero a gomiti, aumentato il rapporto di compressione, introdotti quattro carburatori e modificati i condotti di aspirazione e scarico; come risultato la potenza salì a 200 CV a 2.800 giri/min.

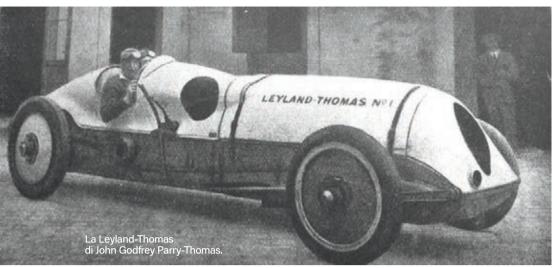
La Leyland-Thomas non poteva, tuttavia, competere con le altre auto da record e per questo anche Parry-Thomas decise di ricorrere ad un'automobile con motore aeronautico; la limitata disponibilità di fondi lo convinse a cercare un'esemplare usato adeguato allo scopo. La

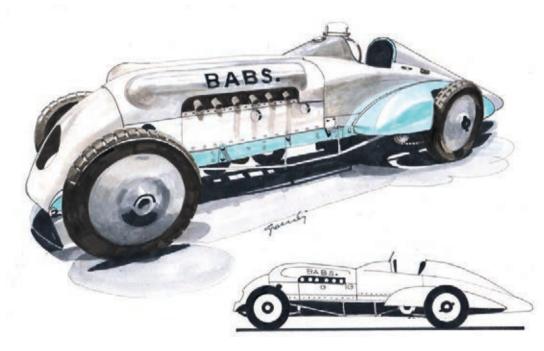
scelta cadde sulla Chitty-Bang-Bang 4, la quarta della collezione del conte Louis Vorow Zborowski, appassionato corridore e creatore di auto di elevatissime prestazioni. Il particolare nome, condiviso da tutti gli esemplari della collezione, fu probabilmente attribuito, nella prima parte, per onorare Letitia Chitty (1897-1982), il primo ingegnere di sesso femminile che si votò al calcolo strutturale aeronautico con così evidente profitto, da essere ammessa alla Royal Aeronautical Society, e, nella seconda, per sottolineare l'insopportabile rumore che queste automobili superdotate producevano.

Il conte era morto nel 1924 e gli eredi avevano messo in vendita la Chitty-Bang-Bang 4 per 125 sterline, il prezzo di un'auto nuova di piccole dimensioni. Questa auto utilizzava il telaio di una Blitzen Benz, simile a quella su cui Héméry conquistò il record del 1909, motorizzato con il già noto Packard Liberty da 450 CV. Fu modificata, adottando quattro carburatori, pistoni rinforzati e una carrozzeria più aerodinamica, originando quella che divenne nota con il nome di Babs; in questo allestimento, segnò due record assoluti, entrambi a Pendine Sands, di 272,459 km/h, il 27 aprile 1926, e di 275,229 km/h, il giorno successivo. Parallelamente, come si vedrà, Campbell aveva deciso di abbandonare la Sunbeam per costruire un nuovo veicolo più veloce, la Napier-Bluebird, la prima di una nuova serie che adottava, appunto, motori d'aviazione Napier. Questa permise a Campbell di riconquistarsi il record a Pendine, il 4 febbraio 1927, con 281,526 km/h. Tuttavia, Parry-Thomas si sentiva ancora in grado di migliorare i risultati dell'anno precedente e il 4 marzo 1927, ancora a Pendine Sands, tentò un nuovo record, nel corso del quale subì un incidente mortale. Al termine di un'inchiesta, che spiegò il tragico accaduto col ribaltamento causato dalla rottura di una catena di trasmissione, fu deciso di seppellire la Babs nelle sabbie della spiaggia su cui era avvenuto l'ultimo tentativo. L'insolita sepoltura fu riesumata ventidue anni dopo da Owen Wyn-Owen, per un lungo e accurato restauro, che la riportò nelle condizioni originali, per essere esposta al museo di Pendine Sands.

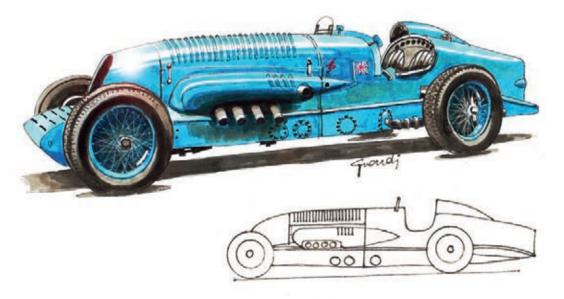
Tornando a Campbell, la Bluebird II del record citato poc'anzi, impiegava un motore Napier Lion, in grado di erogare circa 450 CV, affinato in alcuni dettagli tecnici per raggiungere 509 CV.

Si trattava di un motore a dodici cilindri molto compatto, con un'architettura a W, a tre bancate a 60° di quattro cilindri ciascuna, per questo definita anche Triple-Four; l'albero a gomiti era unico, con una biellamadre e due biellette per ogni triade di cilindri: la cilindrata totale ammontava a 22.299 cm³ (alesaggio 139 mm; corsa 130,2 mm).





La Babs di John Godfrey Parry-Thomas. Sotto, la Bluebird II cela nell'alto cofano con rigonfiamenti laterali la forma del suo insolito motore.





Un motore Napier Lyon parzialmente smontato mostra la sua architettura a W di 60°.

A questo punto, anche Henry Segrave entrò nella mischia. Per lui, la Sunbeam costruì due nuove automobili. La prima di queste, identificata con il nome di Ladybird, probabilmente con intento polemico nei confronti delle Bluebird, ottenne 245,165 km/h a Southport, in Inghilterra, il 16 marzo 1926.

La Ladybird era derivata dalla Sunbeam Tiger, progettata da Coatalen e costruita nell'anno precedente per ogni impiego agonistico: utilizzava l'autotelaio della Sunbeam 350 HP con alcune modifiche ma il motore era costruito unendo due unità a sei cilindri, usate nelle automobili da Gran Premio. I blocchi formavano una V di 75°; la cilindrata raggiungeva soli 3.976 cm³ e, anche con l'applicazione di un compressore volumetrico per bancata. la potenza massima era limitata a 306 CV a 5.700 giri/min. Tuttavia, anche se il motore era piccolo nella scala di quelli da record, aiutava a contenere il peso del veicolo in soli 915 kg, facendo ben sperare in risultati positivi. La forma della Sunbeam Tiger richiamava con la caratteristica presa d'aria sul muso, quella della Sunbeam 350 HP.

Henry Segrave effettuò il primo tentativo a Brooklands, nel settembre 1925. La Tiger, fresca di officina, ancora priva di verniciatura, raggiunse solo 233 km/h. Furono introdotti alcuni miglioramenti tecnici non meglio noti, una poco tradizionale colorazione rossa che la trasformarono nella Ladybird che raggiunse il sopracitato record. Fu l'automobile con il motore più piccolo, fra quelle che si classificarono in quegli anni per i record di velocità. La tecnica della Sunbeam Tiger, pur opponendo la sua raffinatezza tecnica alla efficace brutalità dei motori aeronautici, aveva, tuttavia, mostrato il suo limite e ulteriori miglioramenti sembravano impossibili. Per questo, si decise di abbandonare il motore leggero, in favore di un netto cambiamento di campo, istallando due motori aeronautici in un telaio

ad hoc. Il mostro che ne nacque, lungo più di sei metri, fu progettato da Jack Irving e fu soprannominato Slug, parola dal doppio significato di lumaca (per la forma della carrozzeria) e di proiettile (bene augurante per la velocità che si intendeva raggiungere). La Slug era dotata di due motori a dodici cilindri a V Sunbeam Matabele di 22.444 cm³, che si sperava raggiungessero insieme 1.000 CV.

La Slug è conservata al National Motor Museum di Beaulieu, cui fu donata dalla Sunbeam nel 1958.

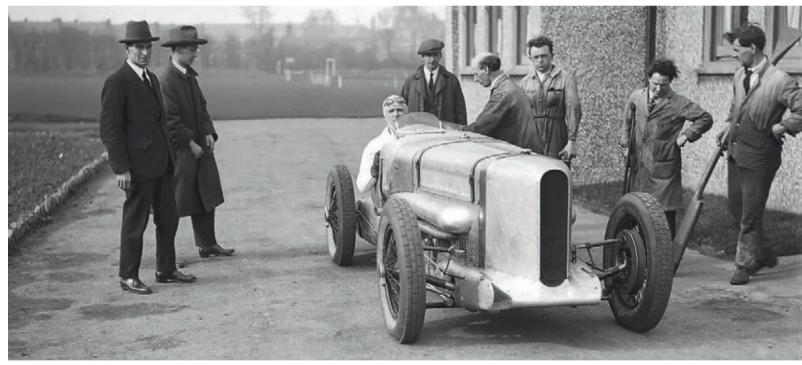
La fotografia non permette di comprendere l'originale disposizione dei due motori che, nonostante le aspettative, erogavano complessivamente solo 900 CV. Essi erano allineati in senso longitudinale, con il cambio interposto in corrispondenza del guidatore. L'albero d'ingresso del cambio a tre marce riceveva, quindi, il moto sia dall'estremità anteriore, sia dalla posteriore, entrambe collegate ad un motore mediante frizioni; l'albero di uscita del cambio era collegato direttamente al differenziale, che comandava le ruote mediante due trasmissioni a catena, unica soluzione compatibile con l'ingombro del motore posteriore. Quello anteriore aveva un dispositivo di avviamento ad aria compressa e, una volta in moto, poteva avviare anche quello posteriore mediante la sua frizione; solo questa era utilizzata per l'avviamento del veicolo e i cambi di marcia.

La Slug, anche se ben più potente, era penalizzata da un peso superiore di quasi 3.000 kg rispetto a quello della Tiger.

Dopo il tragico tentativo di Parry-Thomas, si sparse la voce che la catena di trasmissione rotta, dopo aver tranciato la carrozzeria, lo avesse decapitato. Le catene di trasmissione, presenti sulla Slug, pare causassero in Segrave notevoli perplessità che, tuttavia, seppe superare, raggiungendo a Daytona, in Florida, il 29 marzo 1927, 326,678 km/h. Il record resistette per quasi un anno, prima di finire ancora una volta nelle mani di Malcolm Campbell, che nel frattempo aveva deciso di correre ai ripari con il progetto di una nuova auto affidato a Joseph Maina, di origini italiane, e ad Amherst Villiers, rispettivamente responsabili per l'architettura generale e per l'autotelaio.

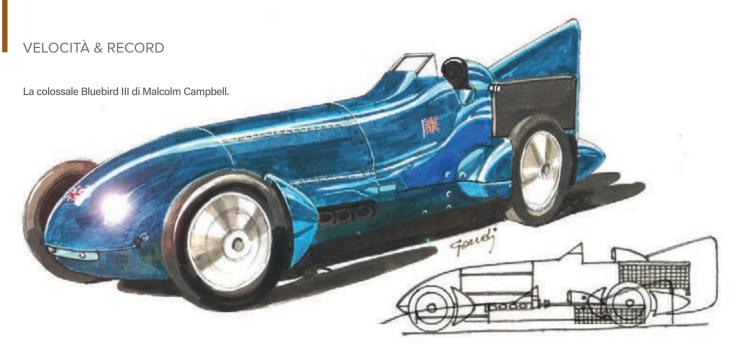
La struttura del telaio della nuova auto era costituita da un traliccio in tubi d'acciaio ad alta resistenza. La frizione a secco poteva essere comandata anche da una leva, per tenere con poca fatica la vettura ferma a motore in moto e marcia inserita. Si preferirono, per motivi di sicurezza, pneumatici in gomma piena, costruiti dalla Dunlop.

Nella tradizione, la seconda Napier-Bluebird fu battezzata Bluebird III, per continuare la serie iniziata con la Bluebird I, la Sunbeam-Bluebird. Fu adottata la nuova versione del motore Napier Lion, la Sprint, ancora con l'architettura a W12, sviluppata per l'idrovolante Supermarine S.5, che avrebbe corso la Coppa Schneider del 1929; per poterlo utilizzare, fu indispensabile il nulla-osta del Ministero dell'Aviazione Britannico, in considerazione dell'importanza strategica che si attribuiva alla Coppa. La potenza disponibile ammontava a 900 CV.





Sopra, la Sunbeam Tiger denuncia la sua parentela con la Sunbeam 350 HP. A lato, la Sunbeam Slug di Henry Segrave, anche impropriamente detta 1,000 HP.



La carrozzeria fu disegnata da Mulliner, tenendo conto dei risultati di prove svoltesi nella galleria del vento della Vickers; la nuova forma, alquanto originale era caratterizzata dalla pinna verticale di stabilizzazione e dalle carenature aerodinamiche intorno alle ruote. L'aspetto più innovativo nella carrozzeria erano i radiatori speciali, costituiti da 700 m di tubi, aderenti alla parte interna del rivestimento posteriore della carrozzeria; in questo modo si eliminava la resistenza aerodinamica di un radiatore convenzionale, tuttavia offrendo una superficie molto estesa per la dissipazione del calore.

Dopo la prova di Segrave a Ormond Beach, il 19 febbraio 1928 Campbell si aggiudicò il record con 332,103 km/h, superando per la prima volta il limite, importante per gli inglesi, di 200 mph.

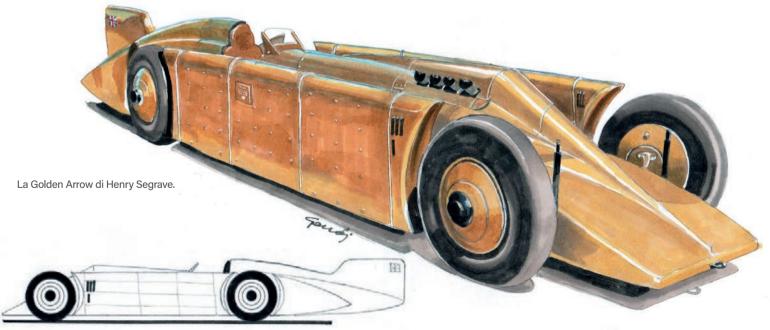
Irving e Segrave non si persero d'animo e concepirono una nuova vettura, la Golden Arrow, abbandonando anche loro la Sunbeam.

Il motore scelto era anche qui il Napier Lion, in versione VIID, con una cilindrata di 23.948 cm³. Aveva quattro valvole per cilindro e doppio albero a camme in testa, che portavano la potenza a 930 CV a 3.400 giri/min. L'alimentazione era data da un carburatore a triplo corpo e la doppia accensione era fornita da due magneti, collegati a candele speciali della già citata KLG. La carrozzeria, rivestita con pannelli di alluminio, fu definita in galleria del vento usando un modello in scala.

La parte frontale era profilata a freccia (da cui il nome), che si raccordava con le protuberanze longitudinali delle tre bancate del motore a W. La coda terminava nella parte posteriore con un prolungamento del poggiatesta del pilota che cresceva fino a formare una pinna stabilizzatrice. Erano previsti due corpi laterali, che eliminavano i disturbi aerodinamici creati dalla scia delle ruote e contenevano un sistema di raffreddamento a superficie, come nella Bluebird III; era anche previsto un serbatoio per il ghiaccio, che contribuiva col radiatore al raffreddamento del motore. Le ruote a raggi erano carenate con dischi e montavano pneumatici Dunlop, garantiti per resistere almeno trenta secondi alla velocità di 400 km/h. La trasmissione comprendeva una frizione servoassistita a dischi multipli e un cambio a tre marce, separato dal motore, da cui partivano, senza alcun differenziale interposto, due alberi indipendenti per ciascuna delle ruote posteriori, eliminando così finalmente le catene. Il posto di guida era alloggiato fra gli alberi di trasmissione e il cofano era dotato di una linea di mira, per aiutare il pilota a mantenere la direzione nel turbinio di sabbia che l'avrebbe privato di riferimenti esterni. Il costruttore, la già citata KLG, era ben noto fra i principali protagonisti del settore.

La Golden Arrow, a Daytona in Florida, l'11 marzo 1929, arrivò a 372,478 km/h.

(4, continua)



KENELM LEE GUINNESS

Kenelm Lee Guinness, popolare come "Bill", nato a Londra il 14 agosto 1887, era membro della famiglia proprietaria della Guinness Brewery, della quale fu uno dei direttori. Mentre studiava all'Università di Cambridge, iniziò a correre come meccanico di bordo del suo fratello maggiore, Sir Algemon Guinness. Nel 1907, debuttò senza fortuna alla guida di una Darracq al Tourist Trophy. Continuò a correre senza successo con varie Talbot e Darracq ma con la Sunbeam, nel 1914, ottenne la prima vittoria al Tourist Trophy.

Nel 1912 inventò una candela che, utilizzando come isolante la mica al posto della ceramica, si dimostrò molto affidabile sui motori di prestazioni elevate. Guinness diede alla candela il marchio KLG, le sue iniziali. Fu un grande successo e, durante la guerra, Kenelm fu esonerato dal servizio alla Royal Navy per dedicarsi alla sua fabbrica che, nel 1917, con il nome di Robinhood Engineering Works, con 1200 operai, produceva 4000 candele alla settimana, in maggioranza riservate alle Forze Armate. Per i suoi meriti tecnici fu insignito dell'ordine del British Empire. Nel 1919, vendette alla S. Smith and Sons i diritti di distribuzione e, nel 1927, l'intera azienda, in cui rimase come consulente.

La versatilità tecnica di Guinness fu confermata dal suo apporto alla costruzione, nella sua officina di Putney Vale, della Golden Arrow di Segrave e della Bluebird di Campbell. Nel 1919, convertì il dragamine Samuel Green in uno yacht in grado di trasportare anche auto da corsa e, nel 1926 in compagnia di Campbell, si avventurò nelle acque delle isole Cocos, a caccia di tesori sommersi. Nel 1922, Louis Coatalen gli affidò la speciale Sunbeam Manitou, venduta a Campbell dopo la conquista del Record Mondiale sul Km Lanciato, l'ultimo a svolgersi in un circuito.

Guinness era un pilota istintivo, aggressivo e veloce che soleva dire: "Guido con il fondo dei pantaloni". Fra il 1922 ed il 1924 fu sfortunato protagonista nei Gran Premi, soprattutto al GP di Francia del 1923 quando, nella drammatica giornata che segnò il tonfo delle FIAT e la prima vittoria di un pilota inglese su una macchina inglese - Segrave su Sunbeam - fu ripetutamente al comando della corsa ma, attardato da avarie, finì solo 4°. Maggiore fortuna ebbe con le



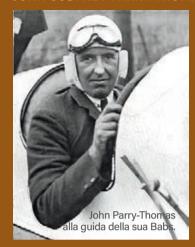
Vetturette conquistando la vittoria con la Talbot 70 a Brooklands, Le Mans, Penya Rhin e Ginevra. La sua brillante ma sfortunata carriera finiva il 27 settembre 1924, quando all'11° giro del GP di San Sebastiano usciva rovinosamente di strada schiantandosi contro il terrapieno e ribaltandosi più volte. Il meccanico di bordo morì sul colpo e Guinness riportò gravi ferite e un trauma alla testa dal quale non si ristabilì mai.

Gli ultimi anni della sua vita furono penosi e, rientrato nella sua residenza dopo un soggiorno presso una clinica per disturbi mentali,

il 10 aprile 1937, fu rinvenuto nel letto privo di vita in seguito ad avvelenamento di gas. Il coroner emise un verdetto di suicidio causato da disturbi mentali. Bill non aveva ancora compiuto 50 anni.

Le famose candele KLG sono tuttora in produzione, popolari sulle auto storiche.

JOHN GODFREY PARRY-THOMAS



John Godfrey Parry-Thomas, nato a Wrexham nel Galles il 6 aprile 1884, era figlio di un pastore anglicano. Finite le scuole a Oswestry, dove il padre era stato trasferito, si iscrisse alla Facoltà di Ingegneria del Guilds College a Londra dove conseguì la laurea. Assunto dalla Leyland Motors, nel 1917 fu nominato Direttore Tecnico ed in questa funzione brevettò numerose invenzioni per veicoli industriali, vaqoni ferroviari e tram. Sebbene la Leyland

fosse concentrata nella produzione di veicoli industriali, Thomas fu incaricato di progettare ex-novo un'automobile di lusso, che potesse fare concorrenza alle Rolls-Royce. Il suo braccio destro nello svolgimento di questo compito fu Reid Railton, in seguito famoso progettista di auto da record. Nacque così la Leyland Eight, lanciata nel 1920 all'Olympia Motor Exhibition.

Era caratterizzata da dettagli molto innovativi fra cui una sospensione posteriore a bracci longitudinali e barra antirollio, che consentiva di migliorarne la tenuta di strada, e uno dei primi servofreni a depressione. Inoltre, un motore a otto cilindri in linea - il primo di questo tipo costruito in Inghilterra - era dotato di un monoblocco a cinque supporti di banco, valvole e albero a camme in testa, camere di scoppio emisferiche e accensione a spinterogeno. Era costruito in due versioni, una di 6.920 cm³, con 115 CV, e l'altra 7.266 cm³, alimentata da due carburatori, con 146 CV.

L'inattaccabile reputazione della Rolls-Royce e lo stratosferico prezzo di 2.500 sterline, per il solo chassis, determinarono il fiasco con sole 18 unità costruite in tre anni, convincendo l'azienda ad abbandonare il settore, malgrado l'ottimo responso dei collaudi effettuati da Thomas a Brooklands e su strada. Alla fine del 1921 la Leyland e Thomas decisero di separarsi di comune accordo e l'Ingegnere gallese, con la dote di tre telai ed una ricca scorta di ricambi, aprì un'officina a Brooklands, iniziando l'attività di progettista, costruttore e pilota. La sua Leyland-Thomas, dalla fine del 1922 al 1926, gli fruttò 38 vittorie e il record della pista a 208,200 Km/h.

Nel 1923 Thomas aveva preso alloggio in un bungalow a Brooklands che chiamò The Hermitage ed abitandolo, iniziò una vita ascetica con la sola compagnia di due cani alsaziani, dedicandosi a tempo pieno alle auto da corsa e da record.

Con la Thomas Special il 17 maggio 1925 partecipò all'Opening Meting di Montlhéry, vincendo la gara di sei giri alla media 120 km/h. Nel 1925 costruì La Thomas Special 2, una affusolata monoposto con motore 1500 cm³ ad otto cilindri, sovralimentato, monoalbero in testa, concepita per la nuova formula Grand Prix, con la quale si iscrisse al Gran Premio di Francia, senza riuscire a prendere il via per problemi meccanici; tuttavia ll propulsore era talmente avanzato e robusto che, dopo la sua morte, al Meeting di Montlhéry del 1935, trasformato in diesel, riuscì a battere vari record di categoria.

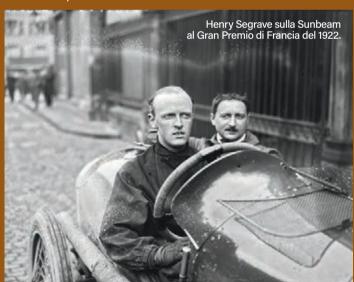
Il successo del 1925 aveva fatto scattare in Thomas l'ambizione di dedicarsi anche alla conquista dei record di velocità, derivando, come si è detto, la Babs dalla Chitty-Bang-Bang.

Passionale, orgoglioso ed ostinato come un vero gallese, Thomas aveva rinunziato, in pieno contrasto con i vari Segrave, Guinness, Campbell, Bentley Boys, ad ogni mondanità, concependo il suo lavoro come una irrinunciabile missione da assolvere anche a costo della propria vita. Riposa nel cimitero di Santa Maria di Byfleet, vicino a Brooklands.

HENRY O'NEAL SEGRAVE

Henry O'Neal de Hane Segrave nacque il 22 settembre 1896 a Baltimora, nel Maryland. Il padre Charles, discendente di una antica famiglia irlandese, aveva sposato una statunitense. Dopo il rientro della famiglia in Inghilterra, Henry fu iscritto ad Eton che, tuttavia, abbandonò nel 1914, pervaso da ardente patriottismo, per entrare nella Royal Military Accademy. Con il grado di tenente fu inviato al fronte, rimanendo in trincea sino al 1915 quando, ferito gravemente in un assalto all'arma bianca, rimase esanime in territorio tedesco. Soccorso da un commilitone, dopo una lunga convalescenza, si arruolò nel Royal Flying Corps. Nel 1916 il suo aereo fu abbattuto dalla contraerea; una frattura alla caviglia non guarita perfettamente, determinò il suo esonero dal servizio attivo e il distaccamento, con il grado di maggiore, al Ministero dell'Aria, venendo successivamente nominato Direttore Tecnico del British Air Council.

L'armistizio lo colse negli Stati Uniti, membro di una Commissione Aeronautica. Bill Bruce-Brown, fratello del mitico David, caduto nel 1912 a Milwaukee, lo contagiò con la passione per le corse. Segrave mise alla prova il suo talento per la guida al limite sulla pista di Sheepshead a Coney Island, guadagnando una targa per avere girato a 130 km/h di media, al volante della sua Apperson. Ormai preso dal germe delle corse, rientrò in patria deciso ad intraprendere la carriera del pilota da corsa.



Con la sua modesta targa, ebbe l'ardire di chiedere a Louis Coatalen un posto nella squadra Sunbeam, ricevendo un secco rifiuto. Henry non si perse d'animo e, acquistata una Opel Gran Prix, dopo averla messa punto con una squadra di meccanici, la guidò con successo al Meeting di Whitsun dove, dopo un arrivo rocambolesco su tre ruote nella prima manche, vinse la seconda. Con questo risultato reiterò la sua domanda, ricevendo ancora un irritato no. Deciso a non mollare, Segrave continuò a correre per tutto il 1920 ottenendo, nelle gare club, tre vittorie e sei podi. Con questo promettente palmares

si ripresentò a Coatalen che capitolò, affidandogli una vettura per il GP di Francia del 1921, senza rimborso spese e con l'addebito di ogni danno alla macchina, ma con la promessa di un posto in squadra se fosse riuscito a portarla al traguardo.

In previsione del GP, che si sarebbe svolto a Le Mans il 26 luglio, Segrave si preparò con grande disciplina eliminando fumo ed alcool e tonificando il fisico con appositi esercizi. Il GP si correva, come da regolamento AIACR, sulla distanza di 518 km e Segrave, per non deludere la fiducia accordatagli, si preoccupava di non sfigurare soprattutto nei confronti dei suoi affermati compagni di squadra André Boillot, René Thomas e Guinness. La corsa fu durissima e, malgrado 14 soste per cambio ruote, fessurazione del serbatoio dell'olio e noie all'accensione - che negli ultimi giri causò la perdita di due degli otto cilindri - Segrave riuscì ad arrivare al traguardo in 9° posizione. Un buon risultato considerando che Boillot si era classificato 5° e Guinness'8°, mentre Thomas non aveva finito la gara dopo una performance incolore. Coatalen mantenne la promessa e Segrave fu inserito nella squadra ufficiale.

Quattro mesi dopo vinse la 200 Miglia di Brooklands, primo importante successo, replicato nel 1924 e 1925. La sua carriera densa di vittorie e podi si protrasse sino al 1926, quando decise di passare ai record. Fra le vittorie più importanti ricordiamo il GP di Francia, il GP Vetturette, il GP di Spagna del 1924, nel 1925 e 1926 il GP di Provenza, le cronoscalate di Shelsley Walsh e di Kob. Il suo palmarés annovera 31 vittorie su 49 partecipazioni. Fra i podi ricordiamo il 2° alla Coppa Florio del 1922 ed il GP di Montlhéry del 1924 e 1925. A Segrave spetta indubbiamente la palma come asso britannico più vincente e popolare sino all'avvento di Moss.

Dopo i grandi successi conseguiti nei record assoluti terrestri Segrave, decise di dedicarsi alle corse motonautiche ed alla conquista del Record Assoluto di Velocità su Acqua. Nella sua trasferta a Daytona aveva pilotato l'imbarcazione da corsa Miss England, motorizzata Napier, con la quale il 21 marzo vinse a Miami il Campionato Internazionale Motonautico. Durante il viaggio di ritorno a bordo dell'Olimpic gli fu notificata la nomina a Baronetto, concessa da Giorgio V. Anche se uomo del momento, eroe della velocità, non abbandonò mai la sua innata modestia e la sua perenne irrequietezza, che lo spinsero sempre verso nuove imprese sportive e tecniche.

Con la Miss England vinse a Potsdam il Campionato Nautico Tedesco, a Venezia il Campionato Europeo e la Coppa Volpi. Come consulente tecnico dell'Aircraft Corporation contribuì alla progettazione di un bimotore leggero battezzato Segrave Meteor. Diede anche nome ad una fabbrica di candele, assunse incarichi in varie industrie, progettò una vettura per la Hillman e intraprese la costruzione della Miss England II, con la quale intendeva conquistare il Record Assoluto di Velocità su acqua.

L'imbarcazione, dal costo di 25.000 sterline finanziato da Lord Wakefield, disponeva di due motori Rolls-Royce dalla potenza complessiva di 3000 HP ed era teoricamente in grado di superare i 185 km/h. Venerdì 13 giugno 1930, sul lago di Windermere in Cumbria, dopo avere superato con successo il record americano di 138 km/h con oltre 159 km/h, in un ultimo tentativo lanciò al massimo i motori per avvicinarsi ai 200 km/h, ma l'imbarcazione, entrata in collisione con un tronco d'albero, dopo due sbandate, decollò e si rovesciò, inabissandosi con Segrave ed i due membri dell'equipaggio.

Segrave, prontamente soccorso insieme al motorista Wilcox, riportò varie fratture e gravi ferite alla testa. Spirò fra le braccia della moglie Doris dopo che gli aveva confermato la conquista del record. Poche settimane dopo la morte, le ceneri del grande campione inglese furono sparse dal padre Charles, a bordo di un Meteor, sopra i campi sportivi di Eton.



ESEMPI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

1 mezzo di qualsiasi **NORD** anno con Certificato

d'identità

100€

1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI

110€

tra il 1995 e il 1979 con iscrizione ASI

191€

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

A PARTIRE DA 250€

1 mezzo di qualsiasi **CENTRO**

anno con Certificato

d'identità 110€

1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI

120€

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

217€

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

A PARTIRE DA 260€

1 mezzo di qualsiasi **SUD**

anno con Certificato

120€

d'identità

1 mezzo costruito prima del 1980 con iscrizione ASI

130€

tra il 1995 e il 1979 con iscrizione ASI

227€

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

A PARTIRE DA 270€

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

La garanzia del mese

GUIDA LIBERA

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

Tutte le garanzie prestate da TUA Assicurazione SPA

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

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

LA MINI DEL NUOVO MILLENNIO?



NON CHIAMATELA RETRÒ LA LEGGENDA CONTINUA

Una Mini Cooper S (R53) I serie a confronto con la Electric III serie. In 20 anni le dimensioni sono cresciute ma lo spirito "gokartistico" è rimasto intatto, rendendo la Mini, tutt'oggi, una delle trazioni anteriori più divertenti e reattive da guidare. L'esemplare Cooper S del nostro servizio è del secondo semestre del 2005 ed è quindi restyling: si riconosce dai fari ridisegnati con elemento anabbagliante in alto a parabola lenticolare.



È PIÙ GRANDE, PESANTE E MENO CARATTERISTICA MA È MOLTO PIÙ SICURA, ALL'AVANGUARDIA E COSTRUITA CON LA PROVERBIALE QUALITÀ BMW, NUOVA PROPRIETARIA DEL MARCHIO: PIACERÀ A GIOVANI E ADULTI E DARÀ VITA A UNA GAMMA DINAMICA E REDDITIZIA.

di Luca Marconetti



Si parte dal foglio bianco e i progetti dai quali prendere spunto sono tantissimi: l'elettrica BMW E1 del 1991, con la quale la BMW inizia ad accarezzare il sogno di una citycar premium oppure l'effimera ACV30 (Anniversary Concept Vehicle, presentata al Rally di Monte Carlo del 1997, appunto 30 anni dopo la storica e rocambolesca vittoria della prima Cooper), realizzata in autonomia da Rover, così come le appena successive Spiritual e Spiritual Too, con compattissimi telai

anteriore inquina troppo e, soprattutto, è diventata una lillipuziana

in mezzo ai giganti, quindi insicura e senza la possibilità di essere

dotata di airbag.

tubolari e motore "a sogliola" di 800 cm³ piazzato sotto il divano posteriore (un po' di confusione fra Torino e Longbridge, nella testa dei progettisti, o le prime avvisaglie del fenomeno Smart?), per la verità "sgorbietti" da città ma dalla forte carica innovativa.

Il mercato chiede altro e, per accontentarlo, BMW si vede costretta a tirare le fila del progetto togliendo autonomia a Rover, con inevitabili malumori. Comunque si inizia, anzitutto dalla linea, che sarà retrò (d'altronde lo fanno in tanti all'epoca: Alfa Romeo con 156, Volkswagen con New Beattle e perfino Mercedes) ma moderna e funzionale, tanto che, per abbozzarla, vengono messi in competizione il Centro Stile BMW a Monaco, il BMW Designworks in California, il Design Team Rover e perfino uno studio esterno italiano. Arriveranno sul tavolo della dirigenza BMW un totale di 15 proposte. Verrà scelta quella del trentaseienne Frank Stephenson (che avrebbe poi diretto i centri Stile Fiat, Lancia e Alfa Romeo, realizzando auto come New Bravo, Alfa MiTo e 8C Competizione) dell'ufficio californiano, che convince la dirigenza perché non è una riedizione nostalgica ma un'evoluzione più dinamica, moderna e all'avanguardia dell'idea originaria.







Infatti, per rispettare le norme di sicurezza vigenti, è più alta, più larga e decisamente più lunga (3630 mm contro i 3050 dell'originale) ma gli stilemi originari sono mantenuti e attualizzati nel migliore dei modi: con i proiettori anteriori tondi (che seguono il profilo del cofano ma sono annegati nella lamiera e inclinati per non inficiare nell'aerodinamica), la mascherina stondata, gli inserti sui fascioni a ricordare i paraurti a lama - tutto abbondantemente cromato - la fiancata levigata, con la parte inferiore bombata, il padiglione basso con i montanti "annegati" nella vetratura è moderna, dinamica e originalissima, diversa da qualsiasi altra auto in produzione, mentre il tetto piatto "sospeso" è squisitamente "Mini original", così come i passaruota in plastica grezza simili alle Cooper Sport Pack. A completare l'opera, invece, il passo lungo e gli sbalzi praticamente inesistenti, col posteriore molto raccolto, come sull'originale. Tra l'altro, così equipaggiata, la nuova Mini è un modello decisamente compatto che lascia spazio anche alla futura entry level a marchio BMW, quella che sarà la Serie 1. L'auto viene presentata al Salone di Francoforte del 1997 ma è priva di meccanica: per ovviare a ciò, viene quindi deliberato il progetto R50 (questa la sua sigla interna).

La linea riprende pressoché immutato il prototipo di Francoforte '97 mentre la meccanica è "tutto avanti" di nuova concezione, totalmente diversa da quella pensata dai tecnici Rover, che prevedrebbero motori K-Series e sospensioni Hydragas; invece, il motore trasversale è un 4 cilindri in linea di 1598 cm³ della serie "Pentagon" prodotto dalla brasiliana Tritec, nata da una joint venture fra BMW e Chrysler, dotato di 16 valvole curiosamente gestite da un solo albero a camme in testa (per renderlo più compatto), con iniezione elettronica Multipoint Siemens EMS 2000 (piccola curiosità: BMW non vorrà i K-Series perché ritenuti troppo ingombranti, salvo poi scoprire che i Tritec sono ancora più grandi... tant'è che, per la Mini II serie del 2006, verranno realizzati nuove unità con la francese PSA e la fabbrica di Curtitiba, sede della Tritec, ceduta a Fiat-Chrysler, la quale avrebbe sostanzialmente mantenuto la produzione dei 1.6 Pentagon rinominandoli E-Torq). La trazione è anteriore; di serie c'è il cambio manuale a 5 marce Midland R65 (Getrag dal 2005) ma è ottenibile anche l'automatico ZF Steptronic a variazione continua o utilizzabile come un sequenziale, grazie a un software che simula la presenza di 6 rapporti; Il gruppo sospensivo, raffinatissimo, è quello a ruote indipendenti delle berline BMW, con avantreno McPherson (bracci trasversali con montanti telescopici, molle elicoidali e barra stabilizzatrice) e retrotreno a bracci multipli (con barra stabilizzatrice sulla Cooper) denominato Z-Axle; i freni sono 4 a disco, gli anteriori autoventilanti, con ABS. Altro elemento imprescindibile è l'utilizzo di un servosterzo idraulico, ingombrante ma più reattivo e preciso di uno elettrico. L'obiettivo di BMW è infatti quello di creare la trazione anteriore più divertente di sempre. Durante lo sviluppo, la Casa di Monaco si troverà in seria difficoltà di fronte alle titubanze dei tecnici Rover - intanto impegnati sul progetto dell'ammiraglia 75 - vedendosi costretta a prendere decisioni in autonomia. Va comunque dato agli inglesi il merito di essere riusciti a rispettare le stringenti richieste di BMW: si stima che ben 400 tecnici abbiano lavorato al progetto.

Fra i pomi della discordia poi, rimane il fatto di che rete di vendita e assistenza dovrà occuparsi della new Mini: quella più economica ma spartana Rover o quella più prestigiosa ma costosa - per i clienti - BMW?



La fiancata della Mini by BMW riprende molti concetti dell'originale inglese. Per esempio il taglio obliquo del coperchio motore "a conchiglia", proprio lì dove la creatura di Alec Issigonis aveva la saldatura tra padiglione e carrozzeria. La Cooper S ha il tappo carburante a vista in alluminio. Il posteriore delle "Mini anni '2000" omaggia più di quanto si pensi l'originaria. Per esempio nei proiettori ridotti. Gli sbalzi sono pressoché inesistenti. La "nostra" monta cerchi Sparco aftermarket, modifica piuttosto diffusa all'epoca fra i proprietari più esigenti. Fra gli accessori più diffusi, soprattutto sulle più grintose Cooper S - riconoscibili per la presa d'aria sul cofano, utile a raffreddare il gruppo compressore volumetrico-intercooler - le bande bianche (o nere) "Bonnet Stripes" e i faretti supplementari.



Alla fine, Rover risulterà un'emorragia continua e BMW, esasperata, la cederà, insieme a MG, al consorzio inglese Phoenix (che a sua volta li cederà a un gruppo cinese) alla cifra simbolica di 10 sterline, tenendosi il solo marchio Mini e permettendo la produzione del modello classico fino al 4 ottobre 2000, ma costretta a lasciare lo storico stabilimento di Longbridge: all'ultimo momento, la produzione viene istallata a Oxford.

I primi esemplari definitivi della nuova Mini, sono pronti per il Mondiale de l'Automobile di Parigi che si apre il 28 settembre 2000.

Al lancio vengono finalmente svelati anche gli interni, che rispettano più uno schema 2+2 che non a 4 posti, considerata l'angustia della zona posteriore dell'abitacolo (generata dalla presenza delle ingombranti sospensioni Z-Axle e dall'insolito enorme serbatoio carburante da 50 litri, sotto il divano), dimostrando una tendenza opposta a quella tipica di allora: non c'è una ricerca spasmodica di spazio e di luminosità ma l'intento di dare un'immagine sportiva e rievocativa allo stesso tempo, anche in controtendenza alle proposte di Rover, molto più improntate all'utilizzo di elementi condivisi col resto della produzione e quindi ben meno originali della proposta BMW, quindi come in altri casi "terreno di scontro" tra inglesi e tedeschi. Lo spirito dell'originale di Issigonis aleggia nel cruscotto con il grande strumento tondo centrale, nei comandi "a bilanciere" e nel volante a due razze bicolore (con airbag, equipaggiamento raro per un'utilitaria dell'epoca). Gli inserti effetto alluminio e il continuo ripetersi di forme tondeggianti ed ellissoidali, donano dinamismo richiamando la tradizione. Sono disponibili due livelli di allestimenti ai quali coincidono altrettante diverse potenze erogate dal 1.6 Tritec: One, da 92 CV (disponibile anche con pacchetto De Luxe dotato di fendinebbia, climatizzatore e autoradio) per 180 km/h di velocità massima e Cooper, da 115 CV (che, in più della One De Luxe, ha tetto e specchietti bianco o nero, regolazione lombare dello schienale e i cerchi in lega da 15", ma, a richiesta, si può arrivare fino a 17", per altro operazione piuttosto ardua per i tecnici Rover, "obbligati" ad adottare il famigerato servosterzo idraulico) che permette di raggiungere i 197 km/h di punta e i 100 km/h in meno di 10 secondi. Per tutte sono ottenibili accessori da ammiraglia come il radionavigatore, il climatizzatore automatico e i fari allo xeno. L'anno successivo ecco la nuova Cooper S (sigla interna R53), che avrebbe adottato un'unità sovralimentata (infatti la "S" non sta per "Sport" bensì per "Supercharged") da un compressore volumetrico Eaton M45 (lo spazio per un classico turbocompressore, non c'è) che avrebbe innalzato la potenza a 163 CV a 6000 giri/min, abbinato a un cambio manuale Getraq a 6 rapporti per 217 km/h di velocità massima e "0-100" in 8,4 secondi: è riconoscibile per l'ampia feritoia in mezzo al cofano motore che raffredda volumetrico e intercooler piazzato in orizzontale e per i cerchi in lega da 16", l'assetto irrigidito, ribassato e il controllo di trazione tutto di serie.

Nel 2003 ecco la One D con una (fiacca) unità a gasolio di derivazione Toyota di 1364 cm³ da 75 CV (è quella della Yaris D-4D), che diventano 88 dal 2005, con cambio a 6 marce. Per sostituirlo si paventerà l'arrivo del Multijet Fiat, invece ecco un 1.6 PSA ma ci penseranno i 2 litri BMW a far meritare alla più potente delle Mini diesel, a partire dal 2007, l'appellativo di "D Cooper S".

Anche a livello di marketing, BMW darà fortissimi spunti evocativi: per esempio una vasta proposta di cerchi in lega con diversi disegni che omaggiano i leggendari "Minilite", i faretti di profondità "tipo Rallye Monte Carlo", la possibilità di ottenere tetto e

MINI COOPER SE: UNA SCARICA DI BRILLANTEZZA

In occasione del servizio sulla "Mini BMW", abbiamo voluto provare la più moderna e particolare delle Mini attuali, la Cooper SE, propulsa da una unità full electric a emissioni zero. Presentata al Salone di Francoforte del 2019, per il momento è un'alternativa alle pepate versioni termiche ma potrebbe rappresentare la conversione definitiva del marchio in un futuro non lontano. Oggi la Cooper SE ha uno stile che riprende qli elementi irrinunciabili della Casa ma si distingue subito per i dettagli di colore giallo, come i marchi sui cerchi, lo stemma "Mini Electric", i loghi "S" sparsi qua e là e, nell'allestimento "Electric" (quello provato da noi), qli specchietti retrovisori. Inoltre la si riconosce subito per la calandra anteriore chiusa e per l'assenza dei terminali di scarico dietro. La novità grossa sta sotto al cofano: una batteria, posizionata sotto il pianale, agli ioni di litio da 32,6 kWh è in grado di permettere al motore (lo stesso utilizzato sulla BMW i3s) una potenza corrispondente a 184 CV e 270 Nm di coppia massima e fornire una autonomia compresa tra i 235 e i 270 km (che aumentano di 100 km in città), per lo meno questa è quella dichiarata, poiché nelle nostre prove - condotto a diverse andature in ogni situazione stradale - non si superano mai i 200 km. Nonostante la potenza, la Cooper SE rispetto alla S a benzina, ha un assetto rialzato di 1,8 cm e, soprattutto, pesa 145 kg di più. Eppure, nella quida di tutti i giorni - il suo terreno preferito è la città e gli immediati dintorni - non perde assolutamente nulla in brillantezza, vispezza e piacevolezza di quida, anzi; il motore a batteria "tira" poderoso fin dai primi metri, dando l'impressione di far meglio di tante altre concorrenti più blasonate. 7,3 i secondi necessari per raggiungere i 100 km/h, 150 km/h la velocità massima. Altro valore tipicamente Mini che rimane immutato, grazie alla posizione del baricentro ottimizzata dall'assenza del motore termico, è la tenuta di strada, abbinata a una reattività e una precisione dello sterzo come poche nel suo segmento. La dinamicità di quida è poi garantita dalle quattro modalità di guida selezionabili: "Mid", impostazione standard, "Sport", che privilegia il divertimento (risposta al pedale dell'acceleratore più bruciante, sterzo più reattivo), "Green" e "Green+" per preservare l'autonomia e risparmiare energia. Come la maggior parte delle elettriche poi, anche la Mini è dotata di frenata rigenerativa, che può essere impostata su due livelli tramite un tasto sulla plancia: più intensa, che permette praticamente di guidare con il solo pedale dell'acceleratore (quando si rilascia l'effetto "freno motore" è poderosa), utile in città, o più leggera, sfruttabile in autostrada, dove vi consigliamo vivamente di non superare i 110 km/h da tenere rigorosamente col cruise control adattivo.

Come si ricarica la Mini elettrica? Collegando il cavo allo sportello indicato dal logo "Mini Electric" sopra la ruota destra, e, dall'altro capo, a una colonnina pubblica fino a 11 kW (3,5 ore per un rifornimento completo), a una rapida in corrente continua fino a 50 kW (35 minuti per raggiungere l'80% della carica, 1h e 20 per il 100%), oppure alla presa Schuko domestica (16 ore per il pieno); a meno che non vogliate installare a casa una Wall Box a partire da 600 €. Il costo delle batterie - garantite 8 anni o 160.000 km - è totalmente assorbito dal prezzo d'acquisto. Tra l'altro, le batterie esaurite dei modelli Mini/BMW, attualmente seguono una campagna di riutilizzo come accumulatori presso lo stabilimento di Lipsia, evitando uno smaltimento - questione ancora delicata, sulla quale si sta dibattendo molto - prematuro. Tornando alla "nostra", anche per la Cooper SE come per le altre Mini, troviamo una cura delle finiture molto elevata, soprattutto all'in-



terno, con plancia e inserti retroilluminati, un design moderno e piacevole e un'ergonomia da sportivetta quale è. Lei poi, in più rispetto alle sorelle a benzina, è la prima Mini ad avere un quadro strumenti totalmente digitale (5,5 pollici), integrato da quello tradizionalmente a centro plancia (ereditato dalla R50 del 2001, che a sua volta omaggiava quello dell'originaria del '59). Tutti i parametri - stato di carica della batteria, programmazione del navigatore, etc - possono poi essere controllati da remoto tramite la Mini App per smartphone. La Mini Cooper SE ha prezzi che vanno dai 34.900 € per l'allestimento Essential a 39.900 per quello Yours, valori che si inseriscono fra quelli delle benzina Cooper S e John Cooper Works. Quella che abbiamo potuto provare è in allestimento Electric, tinta White Silver metallizzato e con i bellissimi cerchi Electric Power Spoke da 17" (specifici per il modello): costa, di listino, 40.950 €.









specchietti retrovisori verniciati in contrasto col resto della carrozzeria (il bianco sarà il più gettonato, come sulle Classic Sport Pack, ottenibile anche per i cerchi) o perfino decorati con la bandiera nazionale inglese o quelle di tanti altri Stati (fra cui l'Italia). Tutte personalizzazioni che rendono ogni singola Mini un po' diversa da tutte le alte.

È immediatamente un successo, tanto che sui giornali dell'epoca si parla già di varianti più sportive e di una versione Traveller. Le prime sarebbero arrivate presto: con il restyling del 2004 (paraurti e fanaleria rivisti e qualche dettaglio interno) ecco i kit di potenziamento John Cooper Works (200 CV), fra i quali va ricordato quello della Cooper S John Cooper Works GP Kit del 2006, assemblata negli stabilimenti Bertone di Grugliasco in appena 2000 esemplari (numerati sul tetto e su una targhetta all'interno), alleggerita (il divano posteriore lascia posto a una barra di rinforzo) e potenziata a 218 CV, per una velocità massima di ben 240 km/h e uno "0-100" coperto in appena 6,3 secondi. Molto caratterizzata anche l'estetica, con alettone in carbonio, cerchi in magnesio da ben 18", sola livrea Thunder Blue con tetto Silver e specchietti rossi. Un esemplare fa oggi parte della collezione ASI-Bertone. Per la seconda invece, si sarebbe dovuta aspettare la II serie, lanciata nel 2006.

Sempre col restyling del 2004 arriva la scoperta Cabrio con tetto in tela, disponibile con le sole unità a benzina e gli allestimenti più ricchi One De Luxe, Cooper e Cooper S: diventerà anch'essa una instant classic.

Al lancio la Mini non è certo una vettura economica (la One costa 32 milioni e mezzo di lire, la Cooper 33 milioni e 800 mila, 3 milioni più di una Peugeot 206 GTI e lo stesso prezzo di una Volkswagen Golf 1.6) eppure BMW non riesce a stare dietro agli ordini, in Europa come negli USA, tanto che la Mini creerà un vero e proprio nuovo segmento, che presto sarà popolato da vetture concorrenti (o presunte tali) come Alfa Romeo MiTo, Audi A1 e Citroën DS3. Oggi questi modelli non esistono più (la A1 sta per lasciare i listini, MiTo lo ha fatto da un po', la DS3 è ora un crossover con uno spirito totalmente diverso dal modello originale), la Mini invece, sì (la terza generazione la vedete in queste pagine e ne potete leggere sul box dedicato, la 4[^] sarà lanciata a breve); anzi: negli anni Mini sarebbe diventata una vastissima gamma di modelli e, oggi, è un marchio fondamentale per la galassia BMW, molto competitivo sui settori dove insiste, quello delle compatte e delle crossover premium. Un'eccezionale dimostrazione di come, un'operazione nostalgica, possa diventare un business molto redditizio.





















Inghilterra e in Francia i club di appassionati di veicoli da campeggio storici sono numerosi e organizzati. Non altrettanto in Italia, dove c'è meno tradizione e la conservazione dei mezzi risente di alcuni avvenimenti del passato che li hanno decimati. Tra questi i terremoti - il primo è stato quello dell'Irpinia - che hanno fatto sì che molti possessori di caravan le donassero alle popolazioni rimaste senza un tetto. Una destinazione provvisoria, che però ha visto disperdersi molti mezzi che oggi potrebbero essere considerati storici. A colmare in parte questa lacune ci ha pensato Marcello Bassi Brugnatelli, architetto di Robbiate in provincia di Lecco, che ha creato il Museo del Campeggio, recensito dalla Commissione Musei dell'ASI, che si compone di oltre 70 tra caravan e autocaravan, oltre alle automobili dotate di gancio traino per ricreare convogli coerenti dal punto di vista storico.

La storia del campeggio nel nostro Paese è relativamente recente e le caravan non sono mai entrate nel cuore degli italiani, se non nel periodo che va dalla fine degli anni '50 alla fine degli anni '70, soppiantate poi, a partire dagli anni '80, dai cam-

per e dalle autocaravan. E qui facciamo un inciso sulle definizioni. Si chiamano caravan o roulotte i veicoli da campeggio trainabili; i camper o van sono i furgoni allestiti internamente; le autocaravan sono furgoni sui quali viene montata una struttura tipo caravan, con modifiche alla carrozzeria.

Le prime caravan della storia sono direttamente derivate dai carri dei gitani trainati dagli animali. Hanno la porta posteriore e una buona abitabilità. Nella collezione la più anziana è una Ecclés, costruita in Inghilterra nel 1928, abbinata a una Chevrolet AB National Torpedo dello stesso anno. Le finiture interne sono di lusso, con una grande attenzione al confort.

Gli anni '30 sono rappresentati da un'altra roulotte inglese, la Bertram Hutchins Winchester del 1935 e qui si nota una grande evoluzione sul fronte della forma più aerodinamica, che consente una migliore trainabilità. Si tratta di un modello piuttosto costoso all'epoca, dotato di grandi finiture interne e molta cura negli esterni con il tetto rialzato al centro con finestrature laterali per una migliore circolazione dell'aria.









I COSTRUTTORI ITALIANI

Nel secondo dopoguerra i costruttori inglesi e francesi aumentano la produzione e anche in Italia i primi costruttori iniziano l'attività a partire dal 1950. A Milano Giovanni Rigoldi aveva cominciato a costruirle già nel '29, ma la vera avventura industriale inizia nel 1950 con la creazione di una gamma completa di caravan, alcune delle quali trainabili dalle piccole automobili che caratterizzavano il parco circolante italiano.

Sulla base delle caratteristiche delle auto che componevano il parco circolante in quel periodo altri costruttori realizzano piccole caravan: è il caso della SAIRA (che diventerà in seguito Roller), della Levante (che diventerà Lander).

RETRO CAMPING SHOW

È un evento che viene organizzato una volta all'anno presso Palazzo Bassi Brugnatelli a Robbiate. È l'occasione per visitare questa dimora storica del 1600 e il suo meraviglioso parco dove in quel weekend vengono esposto moti veicoli ricreazionali e anche alcune tende da campeggio per ricreare una serie di oasi tematiche e temporali.





In questo mercato si inserisce anche la Carrozzeria Motto di Torino, nota per le sue fuoriserie, che a partire dal 1965 si dedica interamente alle caravan e all'allestimento dei camper Wanderer. Tra le prime anche la B&C (che diventerà Italcaravan), la Franza e l'ARCA. Caravan che riescono a fare concorrenza, perlomeno sul mercato nazionale, alle francesi e alle inglesi. Nella collezione Bassi-Brugnatelli c'è una SAIRA 410 del 1956 che si può confrontare con la francese L'Escargot Moulin Rouge della stessa epoca.

Ma sono gli anni '60 che vedono un ulteriore sviluppo della produzione italiana, dovuto alla crescente motorizzazione degli italiani. Anche se il parco circolante è formato prevalentemente da utilitarie. E allora il genio italico si inventa caravan leggerissime, che possono essere trainate anche dalle utilitarie meno potenti. È, ad esempio il caso della Levante. La Grazia Olimpiade, con la carrozzeria a guscio di vetroresina è talmente leggera da poter essere trasportata con una Fiat 500.

Interessante il design della Italcaravan Diana del 1962, con le luci posteriori inserite dentro un motivo a codina, come si usava nelle auto del periodo.

Anche negli anni '70 le caravan italiane si distinguono per alcune soluzioni innovative. È il caso della Laverda B 385 e 365, sopranominate "televisore" per l'ampio finestrino anteriore sagomato, che offre all'interno una luminosità unica. Tra l'altro questa caravan poteva avere la parete posteriore ribaltabile con un tettuccio a soffietto, per aumentarne l'abitabilità.

La gamma delle caravan presenti è talmente grande da risultare impossibile citarle tutte. Ma occorre tenere presente che sono quasi tutte dotate degli accessori da campeggio coerenti con l'epoca e la tipologia del mezzo.

Anche le autocaravan sono in condizioni di uso. La loro manutenzione è un po' più problematica perché la meccanica richiede attenzione.

D'altronde l'obiettivo di Marcello Bassi-Brugnatelli è quello di salvare la storia della caravan italiana, che altrimenti cadrebbe nell'oblio, e contemporaneamente rappresentare il meglio - per standard qualitativi e genialità del progetto - della produzione mondiale. Al momento l'unica lacuna è l'assenza di mezzi di produzione americana, ma ci si può consolare con l'australiana Country Club del 1959.











IL PERIODO DI SOSTA FORZATA PER IL COVID, NON HA ATTENUATO GLI ENTUSIASMI DEI SOCI DEL VETERAN CAR CLUB PIETRO BORDINO DI ALESSANDRIA CHE QUEST'ANNO - DAL 3 AL 5 GIUGNO - È RITORNATO ALLA GRANDE ORGANIZZANDO NEL CONSUETO MODO IMPECCABILE LA TRENTESIMA EDIZIONE DELLA MANIFESTAZIONE.

di Umberto Anerdi - immagini Renè Photo



Due anni di sosta forzata non sono stati sufficienti per affievolire gli entusiasmi degli organizzatori, guidati dal loro presidente Antonio Traversa. Questo evento, giunto ora alla 30^ edizione, è un classico nel contesto delle manifestazioni per auto storiche del panorama italiano e internazionale, considerata l'ampia partecipazione di equipaggi provenienti da tutta Europa, nonché la presenza di auto di grande prestigio.

Si tratta di un evento che è stato oggetto di una continua evoluzione, partendo come "Rievocazione Storica del Circuito Bordino" poi "Rievocazione Circuito Città di Alessandria" e ancora "Le Veterane sulle strade dei vini" e, in ultimo "Grand Prix Bordino", estendendo il percorso al di fuori dei confini comunali, tra le verdi colline del Monferrato e dell'Astigiano, variando ogni anno il percorso per valorizzare il territorio a le sue peculiarità artistiche e gastronomiche.

Per questa edizione si è pensato in grande. La partenza è avvenuta come di consueto da Alessandria, dalla centrale Piazzetta della Lega, tra due ali di folla, con gli equipaggi abbigliati con vestiti dell'epoca delle loro vetture, figuranti e ballerine anch'essi in costume. Da qui si è raggiunta, per la sosta notturna Villa Sparina, tenuta agricola sulle colline del Gavi e relais di alto livello.

Il sabato mattina è stato completamente dedicato allo shopping, particolarmente gradito dalle signore ma anche dai loro accompagnatori, presso L'Outlet McArthur Village di Serravalle Scrivia,

l'outlet più grande in Europa, dove i partecipanti hanno avuto occasione di effettuare acquisti beneficiando, per l'occasione, di esclusivi sconti.









La partenza, nel primo pomeriggio, per raggiungere, attraversando l'Appennino, Santa Margherita Ligure con imbarco sul vaporetto per un ampio giro turistico che ha permesso agli equipaggi di ammirare le bellezze del Tigullio: Camogli, San Fruttuoso e in ultimo Portofino, dove si è conclusa la serata all'insegna della mondanità con la cena presso il locale Yacht Club Italiano. La conclusione della Manifestazione, domenica 5 giugno, quest'anno non è avvenuta in Alessandria bensì a Frugarolo, per disputare il" Trofeo Lella Lombardi" dedicato, nel suo paese natale, alla prima donna ad aver conquistato

punti in Formula uno e ricordare la campionessa che si distinse anche in altre categorie.

Non discostandosi dalla tradizione, il V.C.C. Bordino anche quest'anno ha intrapreso iniziative solidali, aderendo al progetto "Classica & Accessibile" di ASI Solidale, mettendo a disposizione di un equipaggio diversamente abile una vettura storica appositamente attrezzata con comandi manuali, acceleratore, freno e frizione automatica che ha effettuato tutto il tragitto al pari degli altri concorrenti.

Le auto esposte presso la piazza centrale dell'Outlet McArthurGlen di Serravalle Scrivia, "sosta shopping" gradita dalle signore e non solo.





Chi tiene questo giornale tra le mani almeno una volta al mese, ormai conoscerà il nome di chi scrive. Quando si tratta di raccontare un evento di solito inizio sull'onda delle emozioni (sì, anche i giornalisti hanno delle emozioni...) che percepisco durante il suo svolgimento. Questa volta però è molto, molto più difficile: perché sento di avere una responsabilità, quella di raccontare un evento straordinario, diverso da tutti gli altri, nel quale le sensazioni che si vivono creano un tale turbinio, che mettere insieme una frase di senso compiuto dietro l'altra, sembra un'impresa impossibile. Ma il dovere è quello, comunque, di provarci. Per farvi capire almeno un briciolo dello spirito che porta Leonardo Greco e il suo affiatatissimo team (ne è presidente), quello che risponde al nome di Club Aste e Bilancieri di Bitonto (BA), a organizzare "Sulle Strade della Pugliesità DOC", cominciamo con l'affermare che il fulcro di questo evento è un elemento che ultimamente è sempre più sacrificato sull'altare del "logorio della vita con-

temporanea", per dirlo con una celebre pubblicità di qualche anno fa: il relax. Non il mero ozio ma il poter staccare la spina quattro giorni, rinfrancare l'anima e il corpo, riempirsi gli occhi - e poi, di conseguenza, la mente - di cose belle, che fanno bene. Perché il rischio di tante manifestazioni a bordo di auto d'epoca, è quello di aver guidato tanti chilometri e ricordarsi poco, di ciò che si è fatto. Da Leonardo - affiancato dall'instancabile compagna Rita - invece, è l'esatto contrario: le vetture diventano mezzo, privilegiato e sicuramente d'effetto, come dimostra la gioia del pubblico che le acclama in ogni luogo queste arrivino, per vivere un'esperienza sensoriale totale, un sapiente elisir di lunga vita fatto di natura e panorami mozzafiato, come solo una regione quale è la Puglia è in grado di regalare, culture e costumi, alcuni più noti altri meno e per questo piacevolmente sorprendenti, che si incontrano per svelarsi ai partecipanti e l'attenzione per l'ospitalità, il benessere, la tranquillità di chi ha la fortuna di poterne far parte.



E poi c'è l'amicizia. Quanti di voi si ricordano chi avevano di fianco a tavola all'ultima manifestazione alla quale siete stati? Pochi, mentre uno dei presupposti precipui della "Pugliesità DOC" è quello di aggregare, far conoscere tra loro i partecipanti (che vengono da tutta Italia) e creare un clima di armonia, sorrisi e quindi ricordi preziosi da portare con sé e per alleviare il momento più triste dell'evento, quando tutto finisce e si ritorna al tran tran quotidiano.

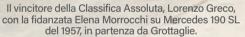
Con questi presupposti, giovedì 2 giugno, 55 equipaggi su auto dagli anni '20 ai primi '2000, si sono ritrovati nella base logistica dell'evento, l'accogliente Grand Hotel La Chiusa di Chietri, una manciata di chilometri dal centro di Alberobello. Proprio la celebre città dei trulli - l'abitazione tipica della Valle d'Itria, che oggi fa parte dell'area metropolitana di Bari: in pietra calcarea assemblata a secco, lavorazione esclusiva di questa zona con la quale vengono realizzati anche i tipici muretti che delimitano le bellissime strade solcate

per tutti e quattro i giorni - è stata la protagonista della prima sosta culturale (dopo la prima tranche di rilevamenti cronometrici. Sulle Strade della Pugliesità DOC è inserita a Calendario Nazionale ASI come Manifestazione Turistica Culturale con Prove. Nella frescura - nonostante i 35° - del parco cittadino, la prima sorpresa: i balli popolari e la pizzica presentati dai bravissimi ragazzi del gruppo folcloristico alberobellese. Nel tardo pomeriggio, col tramonto che impasta in una straordinaria tavolozza di colori l'azzurro del mare con il rosso della terra, il verde degli ulivi con il bianco dei trulli, lungo la panoramica SP 113, che attraversa la caratteristica Selva di Fasano, sospesa tra aria e acqua, l'arrivo nella bellissima Monopoli, una delle perle della costiera adriatica pugliese, col suo castello fortificato voluto da Carlo V e l'antico porto popolato dai locali della movida, non quella chiassosa ed esagerata di altre località ma piacevole e coinvolgente.







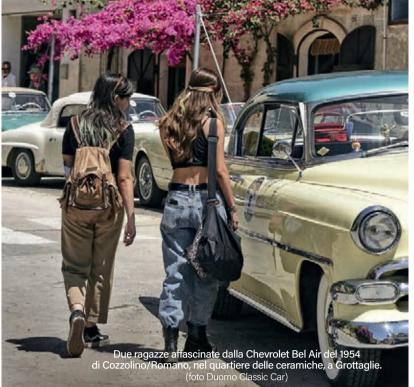




Anche per i Maglione è una questione di famiglia: erano addirittura in sei, papà e mamma con le figlie non ancora in età da patente su questa Jaguar XJ6 del 1975, il figlio Davide con l'amico Luigi su una più recente Porsche Boxster (hanno pure vinto la categoria Giovani alla prima uscita).

Fra loro la Porsche 912 di Borriello/Simeone. Il gruppo, che proviene da Napoli, nell'immagine transita sotto l'abitato di Locorotondo.













Venerdì 3 giugno gli equipaggi hanno seguito un itinerario che, toccando la bella Locorotondo, li ha portati a Grottaglie - città in cima a una collina dalla quale si abbracciano con lo squardo le province di Taranto, ne fa parte, e Brindisi - per scoprire il magico mondo delle sue ceramiche fra le più celebri al mondo e dove si è potuto visitare l'imponente Castello Episcopio della fine del XIV secolo, voluto non da una famiglia bensì da una carica ecclesiastica, l'arcivescovo di Taranto Giacomo d'Atri. Pranzo tipico presso la bellissima struttura della Masseria Parco delle Querce (dove si sono tenute anche le ultime tranche di prove) e pomeriggio dedicato al relax in albergo, sorseggiando un cocktail a bordo piscina o rilassandosi nella Spa, per prepararsi a quello che, per gli organizzatori e gli habitué, è considerato il momento "clou" dell'evento, la festa contadina, che quest'anno si è tenuta nella straordinaria masseria fortificata Barsentum, col suo nucleo di trulli e altre costruzioni, rimasto intatto come fu realizzato nel XII secolo: tutti vestiti in abiti contadini, si è mangiato (tra le altre prelibatezze, le mozzarelle appena fatte dal casaro), bevuto ma soprattutto ballato e cantato, al suono della pizzica, che qui è di casa ma anche di tanti brani della tradizione popolare italiana, a cura del gruppo Taranta Fil, fronteggiato dalla bravissima cantante e ballerina Morena.

Sabato 4 giugno giornata dedicata a un'altra ingiustamente poco celebre tradizione della zona, quella dei fischietti in terracotta che si realizzano nella bella Rutigliano (raggiunta dopo aver attraversato la ridente Martina Franca), dove si è potuto visitare il centro storico - col vestito "buono" proprio per celebrare il Festival dei Fischietti che sarebbe iniziato il giorno stesso - e il museo dei fischietti, dove gli equipaggi hanno perfino potuto decorare il proprio e tenerlo per ricordo! Un'attività che rispecchia in pieno la filosofia del Circuito Tricolore: portare i partecipanti a scoprire angoli nascosti ma dal fascino enorme del nostro Paese, lateralmente ai classici itinerari turistici battuti e straconosciuti. Nel pomeriggio rientro in albergo, non senza una dolcissima pausa, il "Cher-

ry pit-stop", come l'ha soprannominato Leonardo Greco, ossia una sosta nel centro di Turi per ricevere, ogni equipaggio, un cestino delle celebri ciliegie "Ferrovia" vanto della cittadina murgese. Gran finale sabato sera, con la cena di gala sotto il pergolato della bellissima Villa Maria a Castellana Grotte, allietata dalle musiche di Lucio Battisti eseguita da Roberto Pambianchi. Durante la serata non è mancato un toccante momento di inclusione sociale e solidarietà, la presentazione delle luminarie tradizionali dei momenti di festa pugliesi, realizzate dai ragazzi ospitati dal centro di recupero diurno Nemesis di Adelfia: "Grazie alla realizzazione di queste bellissime opere" ha detto la responsabile, la dottoressa Angela Margiotta "gli ospiti della Cooperativa possono riscattarsi e raccogliere fondi per la loro struttura che, speriamo, potrà tra poco prevedere anche l'ospitalità notturna".

Domenica i saluti e le premiazioni. Quattro le categorie premiate: vetture Classic, vinta da Greco/Morrocchi su Mercedes 190 SL del 1957; Modern, appannaggio di Gattini/Caselli su Alfa GT 2000 del 1972; Equipaggi Giovani, conquistata da Maglione/Capuano su Porsche Boxster del 1999; Femminili, con la prima piazza di Gabriella Riccardi (navigata dal marito Fabrizio Chiné) su Mercedes 280 SL del 1969.

Tanti i giovani presenti, alcuni con i genitori (non avendo neppure la patente), altri saldamente al volante delle proprie vetture che, nel pieno spirito della manifestazione, hanno creato un gruppo coeso e unito come se si conoscessero da sempre, in grado di creare nuove amicizie e allargare i propri orizzonti grazie, pensate un po', a una manifestazione per auto d'epoca: è stato l'esempio più lampante di come le intenzioni degli organizzatori della "Pugliesità DOC" siano perfettamente riuscite... E se dai giovani abbiamo sempre qualcosa da imparare, è proprio grazie a eventi come questo che abbiamo la misura di quanto i valori della condivisione, dell'amicizia e dello stare bene insieme, ristorino l'anima e facciano bene al cuore.



VERNASCA SILVER FLAG CLASSE INTERNAZIONALE, ORGOGLIO ITALIANO

GRANDE SUCCESSO DELLA 26^ EDIZIONE DEL CONCORSO DINAMICO DI ELEGANZA INSERITO IN ASI CIRCUITO TRICOLORE E ORGANIZZATA DAL CPAE DI PIACENZA.

di Roberto Valentini - foto Enrico Schiavi e Official Photographer



Un passaggio dell'Alfa Romeo TZ2 di Simon Kidston, best of show della Vernasca Silver Flag.









A sinistra. Christian Geistdorfer, navigatore campione del mondo insieme a Walter Rohrl insieme a Gino Carenini, con il quale ha ricordato i tempi di lavoro insieme in Opel. destra, un altro momento emozionante nel paddock Beppe Gabbiani sale al volante della Chevron Formula 3 con la quale ha ottenuto i suoi primi successi internazionali. L'auto è stata restaurata da Gigi Taverna per conto di Ermanno Pettiti. Nella foto anche Oscar Berselli ed Eris Tondelli. A sinistra, la squadra della Polizia Stradale ha partecipato all'evento con la Ferrari 250 GT/E.



"Il meglio d'Italia, dove la Polizia potrebbe onorare la copertina di GQ (e arrivare in un'auto d'epoca da inseguimento con marchio Ferrari), il cibo in ogni trattoria locale è cucinato da "la mamma" e qualsiasi discussione (la maggior parte sembra prevedere limiti di velocità) viene risolta con gesti di mano e a pranzo. È stata la nostra prima partecipazione di squadra alla Silver Flag, ma ci hanno fatti sentire vecchi amici. Niente aree VIP o ospitalità di lusso, solo persone appassionate e tanto rumore. E altro cibo. La cultura dell'auto alla sua massima autenticità".

Queste le parole pronunciate dal collezionista inglese Simon Kidston durante la premiazione della 26^ edizione della Vernasca Silver Flag. Una sintesi di come gli stranieri che prendono parte a manifestazioni italiane di qualità vedono il nostro Paese con occhi incantati, cogliendo anche quelle sfumature che sfuggono ai nostri occhi. Nelle sue parole Kidston esalta la nostra eleganza, che si esprime anche nelle divise della Polizia, la qualità del cibo, la nostra capacità di risolvere i problemi e anche la nostra proverbiale accoglienza. Detto da uno dei più importanti collezionisti-dealer al mondo diventa un messaggio che si può propagare a livello internazionale richiamando nuovi ospiti.







Perfettamente in tema la Fiat Cinquecento Trofeo della Collezione Gino Macaluso con la quale aveva corso Stefano Macaluso.

L'edizione numero 26 della manifestazione che fa parte di ASI Circuito Tricolore, ha riproposto - dopo l'edizione limitata in parte dal Covid del 2021 - il cliché collaudato, con il mix di sportività legata al tema del concorso e la valorizzazione turistica del territorio, con la suggestiva cena di gala nella piazza medievale di Castell'Arquato, conclusa con uno spettacolo pirotecnico. Ma anche il concerto di benvenuto nella serata di venerdì, tenuto dall'Orchestra Toscanini presso la Pieve romanica San Colombano a Vernasca, ha contribuito a far conoscere la grande tradizione musicale italiana.

Pirotecnico è stato anche il livello delle vetture presenti, con una varietà di marche e modelli davvero eccezionale, che ha offerto una panoramica della storia del motorismo sportivo dal 1922 al 1997 con tutte le declinazioni dell'automobilismo sportivo, rally-raid compresi, grazie a una esposizione di Dakar Classiche.

Il tema dell'edizione 2022 era "Campioni si diventa... a scuola", in pratica le formule addestrative che hanno permesso a tanti campioni di farsi notare













ed emergere nelle diverse specialità. Dalla Cisitalia D46/48 di Edoardo Magnone, una vettura per la quale Piero Dusio ipotizzava il primo monomarca già alla fine degli anni Quaranta, alle monoposto di Formula Ford, Formula Italia, Formula Fiat Abarth, per passare poi alle berline Renault 8 Gordini e 5 Alpine Coppa, che riscosse grande successo sulle piste di tutta Europa nella seconda metà degli anni Settanta. In questo ambito non sono stati dimenticati i rally con l'Autobianchi A112 Abarth, la Fiat Uno 70 e la Fiat Cinquecento Trofeo. Di quest'ultima c'era l'esemplare conservato utilizzato da Stefano Macaluso nel 1997.

Il "pezzo forte" era la grande quantità di sport-prototipi presenti, con una significativa partecipazione straniera. Non è facile vedere insieme Porsche 906, Abarth 2000, 1300, SP 1000, McLaren Can Am, Ferrari, Maserati, OSCA, Lotus, Elva, Sauber, Ford GT40 e ancora molte altre che nell'ambito di altri eventi, sarebbero le regine della manifestazione. Tante anche le monoposto e si avverte un nuovo fenomeno: quello di cercare di riportare le auto da competizione alla loro condizione d'origine.

Nel paddock si sono vissuti momenti emozionanti, con piloti che hanno rivisto la stessa automobile con la quale avevano corso in passato. Beppe Gabbiani, per fare un esempio, ha provato l'emozione di risalire sulla Chevron Formula 3 con la quale nel 1977 ha ottenuto i primi successi che lo hanno poi proiettato fino alla Formula 1. Ma anche Eris Tondelli ha potuto rivedere le Abarth della sue gioventù ed effettuare la salita al volante della prima sport marchiata Osella: la PA1 con telaio 001, recentemente restaurata.

Restando nell'ambito delle emozioni, anche la parte relativa alle "rallyssime" ha avuto i suoi momenti importanti, grazie alla presenza dello storico preparatore Opel Gino Carenini, che ha incontrato il tedesco Christian Geistdorfer, storico navigatore di Walter Rohrl. I due avevano lavorato insieme in Germania e hanno ricordato alcuni episodi. Carenini era presente per vedere una delle sue creature più originali: la Opel Kadett SR 1.3 con la quale Miki Martinelli aveva vinto il titolo Femminile del Campionato Italiano nel 1981. La vettura è stata meticolosamente restaurata dall'onorevole Giovanni Tombolato, presente anche nella veste di presidente dell'Intergruppo Parlamentare Motorismo Storico, insieme alla sue vice, l'onorevole Elena Murelli e al senatore Stefano Corti.

Tra le auto da rally più interessanti la Lancia Stratos Gruppo 4 che nel 1979 vinse il Campionato Italiano Rally con Tony Fassina e Mauro Mannini. A vincere la categoria è stata l'Alfa Romeo GTV6 con la quale Sandro Munari ha affrontato il Safari Rally 1983, conservata nelle sue condizioni originali.

Tra tante vetture eccezionali il lavoro della giuria del Concorso Dinamico di Eleganza è stato davvero arduo. Best of Show è stata eletta l'Alfa Romeo TZ2 del 1966 portata dall'inglese Simon Kidston, mentre i prestigiosi Trofei ASI per l'auto meglio conservata e per quella meglio restaurata sono stati assegnati rispettivamente alla Lancia Aurelia B20 GT del 1952 di Paolo Saporetti e alla OSCA 187 S del 1957 condotta da Franco Adamoli. Il Premio Speciale della FIVA (la Federazione Internazionale dei Veicoli Storici) è andato alla Lola T142/20 F5000 del 1968, portata alla Vernasca Silver Flag dal tedesco Ehrbar Rober.





Inventarsi ogni anno qualcosa di nuovo per rendere una manifestazione accattivante e sempre sorprendente rispetto alle passate edizioni, non è facile: solo i migliori, gli staff più coesi e con voglia di fare, i club mossi soprattutto dalla passione per il motorismo storico, ci riescono. Fra questi, uno di quelli che interpreta al meglio questo spirito è il Circolo Veneto Automoto d'Epoca di Bassano del Grappa, presieduto da Stefano Chiminelli che gestisce una squadra coesa e in grado, edizione dopo edizione, di regalare ad appassionati, partecipanti e pubblico, una kermesse inedita ed emozionante, quella de La Leggenda di Bassano - Trofeo Giannino Marzotto, evento di punta dell'annata del sodalizio veneto, inserito a Calendario Nazionale ASI quale abilità a cronometri liberi e, soprattutto, "tappa dolomitica"- per dirlo in gergo ciclistico - dell'ASI Circuito Tricolore, l'iniziativa che si prefigge di far conoscere le bellezze del nostro territorio, da nord a sud, da est a ovest, a bordo di auto e moto storiche d'eccellenza: è il secondo anno che "La Leggenda" ne fa parte.

Ma quali sono state le novità che hanno reso questa 27[^] edizione - dal 26 al

28 giugno scorsi - unica e diversa dalle altre? Intanto i festeggiamenti ufficiali di un anniversario importante, i 75 anni del marchio OSCA (ne parliamo nel riquadro dedicato), che hanno aperto le celebrazioni con la presenza di ben 10 esemplari della casa fondata a Bologna dai fratelli Maserati... vi basti sapere che all'ultima Mille Miglia erano appena 6. Poi tanti piccoli dettagli che non hanno assolutamente stravolto la formula originaria - tanti chilometri fra paesaggi mozzafiato, dalle vigne del Valdobbiadene alle vette più celebri delle Dolomiti Patrimonio dell'Umanità UNESCO - ma l'hanno invece arricchita e resa più "coccolante" per gli equipaggi (provenienti da ben 16 paesi nel Mondo), cosicché venga loro voglia di tornare l'anno successivo. Come da tradizione, "campo base" dell'evento è stata Bassano del Grappa, dove le prime vetture si sono ritrovate giovedì nella prestigiosa tenuta di Ca' Cornaro, dalla quale, venerdì, è stato dato lo start ufficiale. Non prima, tra un bicchiere di Spumante Rosé Extra Brut della Cantina La Pria, official wine dell'evento, e l'altro, di essersi deliziati delle straordinarie 80 vetture partecipanti, quasi esclusivamente di tipo "barchetta", ossia con carrozzerie















Da qui l'itinerario segue un percorso più collinare, lontano dalle trafficate arterie principali, grazie al quale possiamo godere del panorama che solo delle vetture scoperte ci possono garantire: Miane, Follina, Tovena, la suggestiva strada che si arrampica decisa al Passo San Boldo, famoso per i suoi tornanti "infilati" in gallerie che si susseguono una sopra all'altra, straordinaria prova dell'ingegno dell'uomo per abbattere le barriere naturali, e discende per toccare Trichiana e giungere a Mel (seconda sessione di prove), ridente paesino zeppo di palazzi in stili austro-ungarico e veneziano che, da millenni, dà ai viandanti il benvenuto sulle Dolomiti Bellunesi. Da qui è "tutta montagna": Villabruna, Pedavena, Feltre, Fozaso, Fiera di Primiero, Siror e "l'ultimo sforzo" (ma per fortuna andiamo verso il fresco!) per percorrere i 18 tornanti che si stagliano verso le Pale di San Martino e portano alla bella località montana di San Martino di Castrozza, dove pernotteremo fino a domenica.

Sabato giornata dedicata alla meraviglia delle Dolomiti, alla maestosità delle sue vette e al divertimento di percorrere le belle e ordinate lingue d'asfalto (per 250 km complessivi) che ne creano i passi più celebri: si comincia (dopo le prime prove cronometrate a San Martino), col Rolle; discesa verso Predazzo, Moena, Forno, la Val di Fassa e su di nuovo per i boschi di conifere che ci accompagnano fino al Passo Nigra (con la sosta ristoratrice alla birreria Berggasthof Niger-Joch-Haus). Si riparte verso Siusi, Castelrotto, Ortisei, Santa Cristina - dove pranziamo al sempre superbo Hotel Alpenroyal, col suo ristorante stellato - e il maestoso Passo Sella, dove l'imperioso Massiccio del Sassolungo non può che diventare scenario privilegiato per le foto agli 80 gioielli che transitano tutti senza il minimo sforzo. Ridiscesi ci aspettano Canazei, il Passo Fedaia, Malga Ciapela, Caprile, Alleghe (con la sempre suggestiva prova lungolago), Cencenighe, Falcade, il Passo Valles e di nuovo il Rolle, per rientrare a San Martino, dove lo struscio

OSCA, 75 ANNI NEL CUORE DEGLI APPASSIONATI

Come abbiamo detto, l'evento ha accolto una nutrita squadra di OSCA, un ottimo modo per omaggiare i 75 anni dello storico Marchio: La Leggenda di Bassano è stata la tappa principale dei festeggiamenti dell'importante anniversario, cominciati il I giugno con una conferenza - fortemente voluta dal CVAE e dal suo presidente Stefano Chiminelli - che si è tenuta al Museo Civico di Bassano del Grappa. Alla "Leggenda" invece erano ben 10 le vetture partecipanti. Si andava dalla OSCA MT4 del 1952 di Calandra/ Calandra alla 1600 GTS del 1962 dell'equipaggio femminile formato da Ariel Shraga e Ronit Schwartz, figlia e moglie del grande collezionista del Marchio, l'israeliano Elad Shraga, su MT4 TN del 1955 con la figlia più giovane Ella. Fra queste altre due MT4 (del 1953 di Pipilis/Sheriff - UK, vincitori del "Trofeo OSCA", del 1954 di Lammeree/Lammere - NL), due MT4 2AD (del 1955 di Dolcetta/ Saini del CVAE, del 1956 di Childe/Childe - UK), due MT4 TN1500 (del 1955 di Segale/Devoto - IT, del 1956 di Ivanhoe/Schoendorf - USA) e un'altra MT4 TN (del 1956 di Hedborg/Bojsten - SE).







Da sinistra Fabia Maserati (figlia di Alfieri Maserati - compianto expresidente della Commissione Cultura ASI - e nipote di Ernesto) e le figlie Julia e Caterina insieme all'organizzatore e presidente del CVAE Stefano Chiminelli, durante le premiazioni al Museo Civico di Bassano.





Rossi/Antonelli, festeggiano con il presidente ASI Alberto Scuro, Miki Biasion e Tonino Tognana.

Miki Biasion - apripista d'eccellenza per l'intera manifestazione, navigato dalla giornalista e direttrice di TG2 Motori Maria Leitner - esulta in piazza Libertà a Bassano del Grappa, davanti alla Dallara Stradale che lo ha accompagnato.

Gran finale sempre commovente è la passerella nel centro storico di Bassano del Grappa, con l'ingresso in piazza Libertà fra - finalmente di nuovo

del sabato pomeriggio ci attende nel viale pedonale per la sfilata delle vetture. Sabato sera, piacere anche per il palato, con la cena preparata dallo chef stellato Alessio Longhini, annaffiata dai vini delle cantine Ca' da Roman e La Pria. Domenica è tempo di rientro. Dopo le ultime prove ci dirigiamo di nuovo verso Fiera di Primiero ma, la strada che ci separa dall'ormai irrinunciabile sosta alla birreria Cornale di Enego, in Valsugana (dove gli organizzatori de La Leggenda di Bassano hanno reso omaggio ai campioni Tonino Tognana e Massimo De Antoni, con un quadro realizzato dal Maestro Casarotto, per festeggiare i 40 anni dalla vittoria nel Campionato Italiano Rally con la mitica Ferrari 308 GTB), è un'emozionante saliscendi che tocca i borghi di Lamon, Castel Tesino, Grigno, Tezze Valsugana, Primolano e Cismon del Grappa: luoghi simbolo per la loro valenza storica, per le imprese sportive che qui si sono succedute (pensiamo, ad esempio, alle tante gare di rally) e per il paesaggio incantato tra pianura e montagna.

Gran finale sempre commovente è la passerella nel centro storico di Bassano del Grappa, con l'ingresso in piazza Libertà fra - finalmente di nuovo presente - la folla festante, mentre i saluti e le premiazioni sono nel chiostro rinascimentale del Museo Civico.

Sul gradino più alto del podio l'equipaggio Rossi/Antonelli su Singer Nine Sport del 1933, seguito da Mazzola/De Angelis su Fiat Stanguellini Ala d'Oro del 1947 e Piantelli/Montaldi su Bentley Speed Model del 1926. I vincitori hanno ricevuto due cronografi Eberhard Champion V 31063: la casa orologiera è official time keeper e main sponsor dell'evento, insieme agli "storici" Pakelo, Gruppo Ceccato, Dallara, F.lli Rossi Pneumatici, Gruppo Battistolli e i "nuovi" Plano, Victorinox, Sparco.

Un evento prestigioso che però fa anche della passione, dell'accoglienza e dell'amicizia dei valori forti che spronano a fare sempre meglio e godere dei sorrisi e dell'affetto dei concorrenti, habitué o nuovi che siano.









PATRONED BY:









SPONSOR:













PARTNER:

















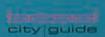


























MEDIA PARTNER:





Car&vintage



NKSA





LA PRIMA AOSTA-GRAN SAN BERNARDO SI TENNE 100 ANNI FA. DA 35 ANNI LA RIEVOCA IL CAMEVA CHE, QUEST'ANNO, OLTRE ALLA BELLA MANIFESTAZIONE DI REGOLARITÀ,

HA OMAGGIATO LA GARA STORICA CON UNA MOSTRA FOTOGRAFICA NEL CENTRO DI AOSTA.

di Patrizia D'Antone

Per festeggiare i 100 anni dalla prima volta della Aosta - Gran San Bernardo, il CAMEVA ha organizzato, oltre alla XXXV edizione della manifestazione - oggi evento di regolarità turistica per auto storiche a calendario ASI - anche un'apprezzata mostra fotografica allestita per le vie del centro cittadino di Aosta con 50 fotografie narranti la storia della corsa automobilistica, dalle prime edizioni quando era competizione di velocità, ai giorni nostri come gara di regolarità turistica.

Dopo il rinvio forzato per Covid degli ultimi due anni, la "Gran San Bernardo" è tornata in vita il 18 e 19 giugno. Schierate alla partenza da Piazza Chanoux una sessantina di auto storiche, pronte a divertirsi sulle spettacolari stradine della Vallèe. La prima tappa si è conclusa a La Thuile, rinomata stazione turistica sia

estiva sia invernale, raggiunta dalla carovana storica dopo un percorso particolarmente ricco di spunti paesaggistici. Ospite d'onore la Campionessa del mondo di sci alpino Federica Brignone, la quale, oltre a dichiararsi appassionata di auto storiche, ha risposto con simpatia e disponibilità a tutte le domande dei partecipanti, riscuotendo ampi consensi e fragorosi applausi. Il giorno dopo, altri cento chilometri per tornare prima nel centro di Aosta e poi sferrare l'attacco al Colle del Gran San Bernardo a quota 2347 metri slm. Consegnate le tabelle di marcia, gli equipaggi sono ridiscesi a valle per il pranzo e le premiazioni. Ad aggiudicarsi la vittoria della XXXV Aosta Gran San Bernardo è stato l'equipaggio Boracco-Bossi su Autobianchi A112, che ha preceduto, al termine di una bella rimonta, Malucelli-Bernuzzi su Lancia Beta Montecarlo e Lozza-Lozza su Lancia Aprilia.









AOSTA-GRAN SAN BERNARDO LA STORIA

UN VICENDA, QUELLA DELLA GARA VALDOSTANA, LUNGA UN SECOLO, CHE RIVIVE GRAZIE AL CAMEVA.

Risale al 1920 la prima edizione dell'Aosta Gran San Bernardo. Era il 29 agosto quando quasi tutti i migliori piloti di quei tempi si diedero appuntamento nella centrale Piazza Chanoux per partecipare a quella nuova spettacolare e impegnativa gara automobilistica in salita lungo una striscia d'asfalto che si inerpicava fino al Colle del Gran San Bernardo a quota 2347 metri. Negli anni, arditi piloti al volante dei loro bolidi si cimentarono con alterne fortune, scrivendo pagine indelebili di automobilismo sportivo.

Piazza Chanoux, da sempre cuore pulsante della città, una volta all'anno veniva trasformata in un vero parco chiuso, sede di verifiche e di punzonatura. La partenza era allestita appena fuori dal Borgo vecchio nelle vicinanze dell'ospedale, mentre l'arrivo al Colle era nei pressi dell'Ospizio dei Frati. Dalla partenza all'arrivo 33,910 km di storia automobilistica sportiva, di gioie e di delusioni, di grande spettacolo a quattro ruote con l'inconfondibile rombo dei motori a riecheggiare nella valle per la gioia e la curiosità di intere generazioni di appassionati. Il tutto grazie a un signore al quale, mentre passeggiava tranquillamente per la sempre

spettacolare Valle del Buthier, venne l'idea di una competizione automobilistica in quella incantevole valle di montagna. Alla prima edizione parteciparono 29 piloti e la vittoria arrise ad Alberto Conelli su Fast che coprì la distanza in 35'29" alla media di 51,573 chilometri orari. Dal 1926 al '29 la gara non venne disputata. I motori si riacceso nel '30 con la competizione riservata alle vetture da turismo. Nel 1932 nuovo stop forzato complice anche il secondo conflitto mondiale. La San Bernando riprese a vivere

nel 1947 quando venne organizzata, con entusiasmo e tanta speranza di nuova e longeva vita, dall'Automobile Club di Aosta.

Le edizioni si susseguirono con unanimi consensi fino a essere inserita nel 1957 nel calendario del Campionato Europeo della Montagna. E quella fu anche l'ultima edizione, la 19^. Vinse, come l'anno precedente, lo svizzero Willy Daetwyler su Maserati 200/S in 22'10"90 alla media di 91,697. Con la tragedia di De Portago alla Mille Miglia e la conseguente decisione di autorizzare gare automobilistiche solo in pista, anche l'Aosta Gran San Bernardo dovette dare forfait definitivamente.

Alla prestigiosa gara della Vallèe parteciparono nelle varie edizioni tanti campioni: da Bracco a Dusio, da Castellotti a Von Trips, da Gendebien a Stuck, da Valenzano a Scagliarini e a Maria Teresa De Filippis, e poi ancora Enzo Ferrari, Farina, Maserati e Trossi.

Il vuoto lasciato dalla spettacolare gara in salita, anno dopo anno suscitò in molti valdostani la voglia di inventarsi qualcosa di nuovo per riportarla in vita. Il Came-

va. Club Auto e Moto d'Epoca Valle d'Aosta, nel 2002 raccolse la sfida e la ripropose come competizione di regolarità per auto storiche. Subito venne inserita nel prestigioso Trofeo Zanon dell'ASI ed. edizione dopo edizione, raccolse innumerevoli consensi sia da parte dei partecipanti che dei Giudici e dei Delegati, tanto da venir premiata per sette volte con la Manovella d'oro e nel 2012 con il prestigioso premio nazionale "La Gara Che Vorrei" dall' Associazione Regolaristi Italiani.



p. d'a.



NELLA SERATA DI GIOVEDÌ 30 GIUGNO, PRESSO IL MUSEO CIVICO DELLA STAMPA DI MONDOVÌ PIAZZA, È ANDATA IN SCENA LA PRESENTAZIONE DEL LIBRO "I BERTONE" E DELLA KERMESSE MONDOVÌ E MOTORI.



Marie-Jeanne Bertone con la X 1/9 restaurata dai ragazzi delle scuole "CFP Cebano-Monregalese" e "Cigna – Baruffi - Garelli", il libro e il suo autore Gianni Scarpace,





"Carradori, Carrozzieri, Geniali Uomini Appassionati". Tre sottotitoli richiamati sulla copertina del libro "I Bertone", con i quali l'autore Gianni Scarpace, ha voluto introdurre la storia e le origini di Giovanni e Nuccio Bertone. Partiti da Mondovì alla volta di Torino, fonderanno la storica carrozzeria, dalla quale usciranno poi vetture dall'importante valore storico, collaborando con le principali case automobilistiche. Un passaggio all'interno della storia del mondo dell'auto che Mondovì non ha voluto mancare, aggiungendo questo racconto alla collana denominata "La Storia Siamo Noi".

Gradita ospite della serata, la figlia di Nuccio, Marie-Jeanne Bertone, che ha testimoniato il legame del padre e del nonno con il monregalese. Emozionante altresì il momento della presentazione del restauro della Fiat X1/9, avvenuto insieme al coordinatore del progetto Enzo Garelli, ai ragazzi delle scuole "CFP Cebano-Monregalese" e "Cigna - Baruffi - Garelli", affiancati dai due "maestri" restauratori Stefano Mirto e Marino Musso.

Una presentazione che ha visto gli interventi iniziali di Mattia Germone, presidente dell'Associazione La Funicolare, di Mario Garbolino, organizzatore del Weekend con le Vecchie Signore e di Davide Peruzzi, referente per il raduno supercar, che hanno illustrato il programma dell'edizione 2022 di Mondovì e Motori. Numerose le autorità pervenute alla serata organizzata presso il Museo Civico della Stampa, peraltro bellissima cornice messa a disposizione dal responsabile Simone Zavattaro, come il neoeletto sindaco della Città di Mondovì, Luca Robaldo, che ha voluto sottolineare l'importanza di questo evento: «Mondovì è una grande città e momenti come questi, ci restituiscono l'orgoglio di essere monregalesi. Avere qui e aver dato vita qui all'epopea della famiglia Bertone, non può che essere motivo di soddisfazione». A ruota, l'intervento dell'ex sindaco Paolo Adriano, che racconta del legame con la manifestazione, oltre che esser stata parte di uno dei suoi primi impegni istituzionali cinque anni fa. Fondamentale altresì il supporto della Fondazione C.R.C., che si impegna quotidianamente nella promozione turistica del territorio, come afferma il presidente Ezio Raviola: «Mondovì e Motori è una delle realtà più importanti dell'area monregalese, che permette di veder sfilare numerose auto storiche su queste strade e che siamo sicuri porterà tante persone nei nostri luoghi».



PER IL SUO XXIII RADUNO INTERNAZIONALE DEDICATO AL CAPRIOLO, IL REGISTRO STORICO CAPRIOLO
HA VOLUTO FAR RIVIVERE, OGGI IN MANIERA AMICHEVOLE, L'ANTICA RIVALITÀ FRA I MODELLI CAPRIOLO, CECCATO E LAVERDA,
COINVOI GENDO I RISPETTIVI REGISTRI IN UNA GIORNATA MEMORABII F.

di Federico Nardelli - foto Piero Scotuzzi







Nella soleggiatissima giornata di domenica 26 giugno, tre prestigiosi marchi del motorismo storico italiano si sono ritrovati grazie alla presenza di molti esemplari di Capriolo della Aero Caproni, Moto Ceccato e Laverda guidati da appassionati provenienti da tutta Italia e dalla Germania. Come le nutrite schiere di piloti tra gli anni '50 e '60 si sfidavano allo stremo contendendosi la vittoria nelle più famose competizioni (il Giro d'Italia, la MilanoTaranto, la 12 Ore di Imola), gli odierni partecipanti si sono impegnati fianco a fianco nei 140 km del percorso tracciato dal RSC per il Raduno Internazionale di quest'anno. Poi, se nel 2002 Iolao Strenghetto per il Capriolo, Orlando Ghiro per la Ceccato e Genunzio Silvagni per la Laverda si sono cimentati in un simbolico confronto sulla pista dell'ex aeroporto militare di Boscomantico di Verona, oggi i conducenti delle tre gloriose rivali presenti al Raduno si sono "sfidati", ovviamente senza fini agonistici, sulla pista del Kartodromo di Ala. Ed è stato un successo di partecipazione e coinvolgimento! Partendo da Massone d'Arco, dopo il saluto dell'Assessore allo Sport del Comune di Arco, Dario loppi, si sono subito sentite le prime rombate di simpatica competitività tra i conducenti di queste piccole cilindrate. All'arrivo al Kartodromo, Piero Laverda ed il folto gruppo di amici del Registro Storico Moto Ceccato, capitanati da Giampietro Vezzaro, avevano già preparato la schiera dei loro gioielli di meccanica vicentina; circa 30 modelli storici a rappresentare l'intera storia dei due Marchi. Alle 12 in punto, semafori verdi e Via! Motori scoppiettanti, pieghe in curva e sorpassi a tutto gas entro i 60 km/h, lungo i 1029 m

della pista dell'Ala Karting Circuit di Ala di Trento, Giampietro Vezzaro, Presidente del Registro Storico Moto Ceccato ha commentato così: "evento che esce con una pagella da Dieci e Lode. Moto magnifiche, che i proprietari tengono gelosamente custodite e che non si vedono di frequente, sono a ragione dei gioiellini di tecnica e meccanica. La spedizione del nostro gruppo prevedeva tra le altre, una selezione del mod. 75 cm³ a quattro tempi con distribuzione monoalbero in testa nelle versioni 75 Sport, 75 Giro d'Italia, 75 Pista (per le gare nei circuiti) e 75 Salita (con telaio corto per le gare in salita tipo la Trento-Bondone, dove si prese la vittoria di classe per tantissime edizioni). Presenti anche due moto da Regolarità, modelli rarissimi e prodotti in pochissime unità. Trattasi di una 125 4T con telaio monoculla appartenente ai F.lli Parini, storici concessionari per Brescia e provincia e una 125, sempre a 4 tempi con telaio doppia culla cha appartiene al giovane Federico Vezzaro, il più giovane iscritto alla manifestazione, una delle nuove leve del Registro Storico Ceccato." Il tempo per la foto istituzionale, poi alla Cantina Roeno di Brentino Belluno (VR) per il pranzo e per un momento di sicuro interesse culturale: la presentazione della storia dei tre marchi motociclistici da parte dei tre presidenti. Fra gli altri, lo svelamento del prototipo motore Laverda 75 cm³ Bialbero (1954-1955), esemplare unico. Alla fine del pranzo, piena soddisfazione è stata espressa dal delegato ASI, Adam Serena, da Ghila Caproni, moglie di Massimo Caproni, fondatore del Registro Storico Capriolo e dal suo presidente, Franco Nardelli.



LA I EDIZIONE DELL'EVENTO REALIZZATO IN CONCERTO DAI CLUB DI TRIVENETO E NORD-EST ITALIA È STATA GIÀ UN OTTIMO SUCCESSO DI PARTECIPANTI E DI ITINERARI: LA DIMOSTRAZIONE CHE L'UNIONE FA LA FORZA.

Nell'ultimo weekend di maggio, si è svolta la prima edizione del Circuito Tre Venezie, manifestazione organizzata da un comitato scelto e sostenuto da oltre 20 club ASI del Triveneto.

Risale al 2018 la costituzione non formale di un'intesa tra sodalizi uniti dalla comune allocazione territoriale appartenente o immediatamente prossima all'area geografica del Triveneto, finalizzata allo sviluppo di importanti sinergie legate alle varie attività riguardanti il motorismo storico e all'organizzazione di eventi di alto livello, in espansione rispetto alle potenzialità operative proprie degli ambiti locali.

Dopo i riuscitissimi Historic Day, organizzati da questa importante compagine, nel 2018 a Padova, nel 2019 a, nel 2020 a Verona e nel 2021 a Trento, il Circuito Tre Venezie è stato inserito nel Calendario Manifestazioni ASI 2022 con la precisa intenzione di dare continuità all'attività di promozione turistica dei territori del Nord est d'Italia.

La formula del tutto originale per un evento "classico" per il motorismo storico, ancorché, evidentemente, in chiara analogia ai percorsi di avvicinamento tipici delle varie edizioni di molti rally internazionali. L'incontro di tutti gli equipaggi nel pomeriggio del venerdì è avvenuto nella splendida piazza del Castello di Conegliano, dopo aver percorso itinerari pensati dagli organizzatori delle tre aree, con partenze dal MART di Rovereto, da Villa Manin a Passariano e da Rovigo, attraverso paesaggi di particolare interesse ambientale e paesaggistico, su strade poco trafficate.

Nella mattina di sabato ha avuto quindi luogo la partenza dalla piazza sottostante la splendida Abbazia di Follina, percorrendo le strade del prosecco (patrimonio dell'Unesco) in direzione del famoso "Zadra Ring" ove hanno avuto luogo le prove di precisione, gestite da cronometristi di ASI Crono.

Dopo l'immancabile passaggio con foto ricordo sotto il Tempio Canoviano









Il saluto del gruppo del Circuito Tre Venezie a Nino Balestra del Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar di Romano d'Ezzelino: il patron dell'evento Riccardo Zavatti gli consegna una targa ricordo, per ringraziarlo dell'ospitalità.

di Possagno e una sosta presso il mitico Museo Bonfanti-Vimar di Romano di Ezzelino, la carovana si è diretta verso l'impegnativa salita della Valstagna, la cosiddetta Università del Rally, che ha messo a dura prova i drivers.

Sosta pranzo presso lo splendido Golf Club di Asiago, poi subito dopo alla guida sulle bellissime strade dell'Altopiano dei Sette Comuni per arrivare al passaggio nella città di Schio, con la presentazione di tutte le vetture al pubblico presente. Il lungo serpentone delle vetture partecipanti al raid ha poi percorso le dolci strade dei colli Berici e Euganei e dopo ben 350

km, gli equipaggi hanno fatto ingresso nella Città termale di Montegrotto dove, nella serata, ha avuto luogo la cena.

La terza tappa di domenica è stata la celebrazione delle città murate con il passaggio sotto le splendide Cittadella e Castelfranco, per arrivare poi alla mèta finale nella cornice della Villa Corner della Regina, a Vedelago, con le premiazioni condotte dal Presidente dell'Automotoclub Storico Italiano Alberto Scuro e il simpatico e incoraggiante annuncio da parte del patron della manifestazione, Riccardo Zavatti: "la ripetizione dell'evento per il prossimo trentennio".





ELENCO DEI CLUB ASI DEL NORD-EST PARTECIPANTI ALL'INIZIATIVA

Benaco Auto Classiche A.S.D. - Circolo Patavino Autostoriche - CVAE Circolo Veneto Automoto d'Eepoca - Club Serenissima Auto Storiche - Circolo Ruote Classiche Rodigino - Associazione G.A.S. Club - Club Gorizia Auto Moto Storiche - Circolo Bellunese Auto Moto Epoca Berto Gidoni - Club dei 20 all'ora Trieste - Graticule Romanus - Historic Club Schio - HWC Rovigo - Historic Car Club Verona - Club Venezia Automotostoriche - Club Amici della Topolino - Club Treviso Autostoriche - Ruote del Passato - Officina Ferrarese - Scuderia Trentina Storica - Veteran Car Club Padova - Veteran Car Club Legnago - Zagato Car Club Italia.











































L'EVENTO DEL CLUB ANTICHI SANNITI DI PIEDIMONTE MATESE - INSERITO PER LA PRIMA VOLTA NELLA CATEGORIA A CALENDARIO ASI TROFEO MARCO POLO - HA SAPUTO UNIRE LO STILE E LA MODA CON LE TRADIZIONI E I SAPORI DI UN TERRITORIO UNICO.

Per la kermesse "Com'eravamo...
in auto e abiti", ci hanno pensato gli
studenti della Sezione Moda dell'ITI
Giovanni Caso a confezionare abiti
correttamente abbinati al periodo
rappresentativo delle diverse auto.
Nel caso della foto, una Fiat Balilla
4 marce con due giovani vestiti alla
moda Charleston degli anni '20.

La 100 km del Matese, gara di punta del club federato ASI, Antichi Sanniti di Piedimonte Matese, cresce di prestigio anno dopo anno. Nel 2022, per esempio, è arrivato l'inserimento dell'evento a Calendario Nazionale ASI nella categoria Trofeo Marco Polo, riconoscimento ottenuto grazie all'interesse e alla cura della promozione del territorio, unita alla passione motoristica, che muove il sodalizio campano.

La due giorni è iniziata sabato 11 giugno, quando la bellezza delle auto d'epoca ha incontrato lo stile e l'eleganza degli abiti e della moda, per l'occasione cronologicamente abbinata alle diverse vetture: l'Istituto Tecnico Industriale Giovanni Caso - Sezione Moda di Piedimonte, con in testa il preside Nicolino Lombardi, ha confezionato degli abiti che sono stati indossati dagli studenti stessi e abbinati a 6 vetture rappresentative di altrettanti decenni, dagli anni '20 agli anni '70. In pratica un evento nell'evento, intitolato "Com'eravamo... in auto e abiti". Sempre gli studenti poi, sotto l'arco del club, hanno raccontato al numeroso pubblico presente aneddoti sull'auto, sugli abiti e sul periodo. L'evento è stato reso possibile anche grazie all'impegno di alcune Istituzioni locali che, avendo già collaborato nelle precedenti edizioni e riconoscendo l'alto valore sociale di ogni attività del Club Antichi Sanniti, hanno voluto contribuire fattivamente alla promozione del territorio nelle forme che maggiormente gli si addicono.

Dopo l'esposizione, la carovana di vetture partecipanti si è mossa alla volta del convento di Santa Maria Occorrevole, con la visita curata dai Frati Minori mentre in serata, con le vetture esposte in piazza San Domenico, gli equipaggi hanno visitato il Complesso di San Tommaso d'Aquino e il Museo Civico Raffaele Marrocco, dove si è assistito al musical "Passaggi al Sud".

Domenica 12 giugno giornata più dinamica col tradizionale giro di 100 km. Partenza da piazza Roma a Piedimonte verso il Castello del Matese, San Gregorio Matese e Miralago, con l'aperitivo offerto dalla Coldiretti di Caserta. Ripartenza per Bocca della Selva, Pietraroja, Cusano Mutri, Cerreto Sannita e Faicchio, tutti borghi simbolo del Parco Regionale del Matese, tra le province di Caserta e Benevento, molti insigniti della Bandiera Arancione del Touring Club Italiano per l'altissimo valore storico e culturale.

Finale col pranzo tipico al Ristoro del Borgo di Faicchio.

l.m.







LA SUSA-MONCENISIO FA 120

È STATA UNA DELLE GARE PIÙ ANTICHE DELLA STORIA DEL MOTORISMO SPORTIVO. SI TENNE INFATTI NEL 1902, ESATTAMENTE 120 ANNI FA. IL VCC TORINO L'HA FESTEGGIATA DANDOLE I MERITATI ONORI.









Gli ingredienti per onorare al meglio i 120 anni dalla sua prima edizione ci sono stati proprio tutti. La rievocazione della Corsa di Gran Salita Susa Moncenisio del 18 e 19 giugno, grazie al Veteran Car Club Torino ha fatto rivivere con entusiasmo e passione i fasti di un tempo ormai lontano ma indimenticabile ed emozionante.

Inserita a calendario ASI e con il patrocinio della Città Metropolitana di Torino la riuscita manifestazione, alla quale è intervenuto anche il vice presidente dell'ASI Totino Verzera, si è disputata il 18 e 19 giugno raccogliendo intorno a sé oltre 70 auto storiche, di cui trenta ante guerra, e una decina di moto d'epoca.

Ha destato molto interesse una Temperino perfettamente rimessa a lucido

e desiderosa di ripercorrere quella salita che cento anni fa, era il 1922, la vide protagonista nella gara di velocità. Il numeroso pubblico intervenuto si è soffermato anche ad ammirare e fotografare, tra le altre, una Lancia Lambda, una Fiat Zero, alcune Coppa d'Oro e una Fiat 503 degli argentini Marcos e Marcelo Gonzales vincitrice della spettacolare gimkana disputata nel pomeriggio di sabato dopo che in mattinata le old cars avevano acceso l'interesse del rombo antico transitando in sfilata per le strade del Centro storico di Susa. Domenica l'attenzione è stata rivolta alla classica salita che da Susa conduce al Moncenisio. Giunte in vetta, al Piazzale Moncenisio auto e moto storiche hanno avuto un momento di meritato di riposo. Quindi sono scese verso valle dirigendosi a Mompantero per il pranzo e la premiazione finale.







50 "BISCIONI" AD ALFAGUBBIO

C'erano una bella Giulia SS perfettamente conservata, alcune Giulietta Sprint, una 2000 spider Touring, una 2600 Sprint e molte altre rarità tra le quasi 50 Alfa Romeo storiche che hanno partecipato all'undicesima edizione del raduno a Calendario Nazionale ASI "Alfagubbio", il 18 e 19 giugno scorsi. Un appuntamento molto sentito dagli appassionati del Biscione, con itinerari suggestivi tra Umbria e Marche, visite a borghi storici e prove di abilità organizzato dal club Gubbio Motori. Sabato 18 giugno il programma prevedeva una tappa dalla cittadina umbra a Cagli, lungo la Gola del Bottaccione, la strada dove si svolgeva e ancora si svolge la corsa in salita "Trofeo Luigi Fagioli", con una visita al bel teatro comunale del paese marchigiano a due passi dal confine umbro.

Domenica mattina tutte le auto sono state esposte in Piazza Grande: in primo piano la Giulia della Polizia, arrivata per l'occasione dal Museo di Roma e affidata a due agenti molto felici di fare da apripista. Dopo una visita al museo di Arti e Mestieri, la lunga carovana di Alfa storiche ha fatto tappa nel piazzale delle Cementerie Colacem per una prova cronometrica, vinta da Nazzareno Giustozzi de La Manovella del Fermano su Alfa Romeo Giulia GT Veloce del 1972. Quindi un giro panoramico di oltre 60 chilometri attraverso bellissime strade, tornanti, passi collinari fino al Park Hotel Ai Cappuccini dove si è svolto il pranzo con la premiazione dei partecipanti alla presenza del consigliere federale Maurizio Speziali.

Andrea Schillaci

Piazza Grande a Gubbio con le Alfa Romeo arrivate per il raduno "Alfagubbio". Ospite d'onore la Giulia della Polizia. Partenza per il giro panoramico fra le colline umbre.

CIRCUITI DI PERUGIA E DEL TRASIMENTO: CULTURA IN MOTO

Hanno destato molta curiosità le moto partecipanti, tutte dagli anni '20 agli anni '70, all'edizione 2022 dei Circuiti di perugina e del Trasimeno, che sono giunte alla concessionaria De Poi di Ellera Corciano sabato 11 giugno. L'evento però non ha significato solo motori e telai storici ma anche aspetti culturali come le visite ai Muri dipinti di Mugnano, progetto della Proloco, che ha voluto raccontare, su proposta del pittore locale Benito Biselli, i nuovi spazi, immaginari, dove si aprono figure in movimento che animano i vicoli ombrosi: Biselli, con 8 amici, realizzò altrettanti primi quadri. Da 1983 quei muri danno emozioni a tanti visitatori che li apprezzano e tornano. C'erano soci del CAMEP di Perugia, il club organizzatore ma anche di altri club, dalla vicina regione Marche e dalla Toscana e perfino "dall'estero", come la BMW di Claudio Silvagni che è arrivata da San Marino. Il raduno Circuiti di Perugia e del Trasi-







meno - che si sono svolti domenica 12 giugno - hanno visto la partecipazione di oltre 40 moto omologate ASI; molto numerosa la presenza delle Moto Guzzi; la più datata era una GT Norge del 1928, seguita da una Sport 14 del 1929 fino ad arrivare a una V7 special del '70. Poi Gilera, Morini, MV, Sertum, Frera, Motom, MM, Parilla, Rumi. Fulcro dell'evento è stata la concessionaria CDP De Poi, che si occupa anche di vendita e assistenza dell'attuale Marchio Ducati. Qui, gli organizzatori con in testa il commissario tecnico moto Nevio Dottorini, hanno voluto allestire una mostra dedicata proprio alla Casa di Borgo Panigale di assoluto rilievo, grazie al coinvolgimento del socio collezionista Silvano Puliti, che, insieme ad altri appassionati, a disposizione i "preziosi oggetti" esposti, dal "Cucciolo", prima moto realizzata da Ducati, fino ad arrivare ad una "Mike Hailwood 900" facente parte della prima serie (300 esemplari prodotti) del 1979 e perfettamente conservata. La mostra Ducati è stata visitata anche dall'Assessore comunale allo sport Clara Pastorelli accompagnata da Filippo De Poi. Domenica infine, i partecipanti, dopo i tradizionali "Circuiti", hanno potuto visitare il Centro di Ateneo dei Musei Scientifici - galleria di Matematica, Storia Naturale e Agricoltura dell'Università di Perugia. Nella pineta gustosa sosta a base di vino e porchetta.



La mostra dedicata alla Ducati nei locali della concessionaria. A sinistra, la visita ai Muri dipinti di Mugnano.

ANCHE I CAMION STORICI DEL "GINO TASSI" AL GP TRUCK DI MISANO

Il 21 e il 22 maggio scorso Il Circolo Italiano Camion Storici "Gino Tassi", è stato ospite del Misano Grand Prix Truck evento di carattere europeo che vede sul circuito romagnolo disputarsi l'European Truck Racing Championship, la spettacolare competizione dedicata ai giganti della strada. È stata una grande festa dell'autotrasporto che ha visto più di 35.000 presenze. Il CICS era presente con un'importante delegazione di mezzi d'epoca e l'evento si è concluso dopo due soddisfacenti giornate che hanno suscitato grande interesse e curiosità da parte dei visitatori e appassionati che rivedevano i mezzi appartenuti ai loro nonni o ai loro padri o per i più giovani che addirittura li vedevano per la prima volta. Inoltre nell'area del Cics era possibile fare un confronto tra il vecchio Fiat 690 T2 del 1971 e il nuovo Iveco S-way del 2022. La manifestazione si è conclusa con la parata in pista dei camion storici: una grande emozione!!



IL VCC LION ITALY IN GRECIA A FINI SOLIDALI

21 equipaggi del Veteran Car Club Lions Italy - che per l'evento ha ottenuto il patrocinio ASI - sono salpati da Ancona destinazione Grecia per un tour turistico ma anche con finalità solidali. Sbarcati a Patrasso, gli equipaggi hanno toccato alcune delle più celebri località greche ma anche antichi borghi dove il tempo sembra essersi fermato: Olimpia, Epicuro, Andritsena, Kalamata, il Monte Taigeto, Kosmas, la costa orientale del Peloponneso, Leonidio, Plaka, Tolo, la crociera a Hydra, Micene, Palea Epidauro, Nauplia, Xilokastro, Diakofto e Kalavrita (con tanto di giro su un trenino a cremagliera).



LE JAGUAR DI VILLA IN VILLA SULLE COLLINE MACERATESI

Un evento di rara eleganza e bellezza quello che ha visto nei primi tre giorni di luglio ben 24 Jaguar storiche attraversare le campagne marchigiane, organizzato dalla Scuderia Marche, presieduta da Fausto Tronelli, insieme alla Scuderia Jaguar Storiche di Roma. Le vetture si sono mosse tra borghi storici (alcuni inseriti fra i Più Belli d'Italia) e panorami bucolici per approdare in ville storiche disseminate fra i vigneti: Cingoli, il lago di Casteccioni, Filottrano e Treia, per scoprire il suggestivo gioco della "Palla a Bracciale". Tra i partecipanti anche Rita Colomba Annunziata, presidentessa della Scuderia Jaguar Storiche e Registro Jaguar Italia. Rappresentata praticamente l'intera produzione d'epoca Jaguar, dalle XK120 alle XJ-S degli anni '80, insieme a molte berline.







IL CIRCOLO V. FLORIO DI PALERMO "IN TRASFERTA" IN COSTIERA AMALFITANA

Si è svolta, nei giorni 27,28,29 maggio, la XXVIII Coppa Vincenzo Florio, in trasferta dalla Sicilia alla Campania. Raduno Turistico Rievocativo Culturale, organizzato dal Circolo V. Florio di Palermo che si è avvalso della partecipazione del C.A.M.E.C. e del Club Salerno Autostoriche. I presidenti Marco Giannubilo e Dino Nardelli, hanno collaborato fattivamente nel portare brillantemente a termine il non facile progetto della sig.ra Franca Laura Mancuso. Con grande spirito collaborativo e nei dettami ASI i tre presidenti hanno realizzato "un raduno d'altri tempi". 36 le vetture, spaziando dalle ante guerra fino agli anni relativamente a noi più vicini. Punto d'incontro Torre del Greco. Infatti, oltre che dalla Sicilia, si sono uniti al gruppo anche equipaggi provenienti dal Nord, per visitare il Museo del Corallo Liverino, con la sua magnifica esposizione di rari pezzi nell'antica arte della lavorazione del corallo. Calorosa accoglienza e grande senso di amicizia tra tutti i partecipanti, accomunati nella passione dell'auto d'epoca. Il programma alquanto nutrito e concentrato, ha toccato luoghi di particolare inte-

resse culturale e paesaggistico di grande bellezza, spaziando tra terra e mare. Quattro i trofei assegnati: La Coppa Vincenzo Florio è stata assegnata alla vettura Singer Le Mans Special Speed del 1934 dell'equipaggio Padelletti/Serino, presidente del Circuito Stoico Santa Marinella. La Coppa Sara Davì Santoro è stata consegnata a Lucia Prestigiacomo Venza su Lancia Beta Montecarlo del 1980, i trofei Roccatagliata Pallante se li sono aggiudicati l'Amilcar CGSS del 1924 equipaggio Sagona/Sagona Bianca, e l'Alfa Romeo GT 1600 Sprint del 1969 di Musci/ Nardulli. Il Trofeo Pippo Vaccari è stato invece assegnato alla Bugatti Type 44 Torpedo del 1929 (auto che appartenne a Vaccari) di Belloli/Califfi.







CRCS TRA ITALIA, AUSTRIA E SLOVENIA

Si è concluso, con la promessa di ripetere l'esperienza anche il prossimo anno, il raduno "Senza Confini 2022" organizzato dal club CRCS di Tricesimo (UD) nei giorni 28/29 maggio che ha visto protagonisti 30 mezzi da ricognizione ex militari con peso fino a 20 quintali: Willys, Ford GPW, Fiat Campagnola, Alfa Matta, Blazer, Mercedes e di scorta un sidecar BMW R75. Gli equipaggi partiti dalla sede del club l'ex caserma Patussi la mattina del sabato in direzione nord, hanno raggiunto Gemona del Friuli e, transitando lungo il sentiero sterrato, da forte Monte Ercole sono saliti fino a colle Sella Sant'Agnese per poi scendere e raggiungere Venzone. Sosta tecnica nell'incantevole centro storico del paese, il percorso è poi continuato offroad fino a Sella Sompdogna, un breve passaggio al Rifugio Fratelli Grego per raggiungere poi la Val Saisera e concludere la prima giornata sconfinando prima in Austria per visitare il museo del Wurzenpass e successivamente a Kraniska Gora in Slovenia. La mattina successiva, avvolti dalla foschia e temprati da un clima non proprio primaverile, la compagnia di temerari è salita off road fino a Monte Forno dal versante sloveno raggiungendo Cippo Tre confini (Il rilievo è posto all'intersezione dei confini di Italia, Austria e Slovenia e dalla sua cima è possibile spaziare con lo sguardo a nord sulla vallata della Gail in Austria e verso sud sulle Alpi Giulie italiane e slovene). Nella discesa a valle la carovana ha fatto tappa presso una caserma della quardia di frontiera visitandone gli interni affrescati, raggiungendo poi il fiume Tagliamento ed il paese di Rivoli d'Osoppo nelle vicinanze dell'Aviosuperficie AVRO.



IL BORZACCHINI SULLE STRADE CARE AL GRANDE PILOTA

Splendida kermesse di auto storiche a Terni in occasione della XXV Coppa Borzacchini, edizione che segna il "giubileo" della manifestazione disputata ininterrottamente, eccezion fatta per i due anni di fermo dovuti alla pandemia, dal 1995 ad oggi. Soddisfazione per gli organizzatori del Borzacchini Historic Terni e dall'instancabile presidente del club Giorgio Natali, per il ragguardevole numero di partecipanti, circa 50 equipaggi provenienti da tutta Italia e per la qualità delle auto presenti. L'itinerario ha visto le visite alla Cascata delle Marmore e ai giardini di marzo di Poggiobustone, paese natale di Lucio Battisti la cui musica è stata il filo conduttore della XXV Coppa Borzacchini, per chiudere la giornata di sabato presso la tenuta "I Ciclamini" di proprietà del maestro Mogol dove, dopo la cena di gala si è tenuto lo spettacolo dei "ragazzi" di Mogol interpreti eccezionali delle più belle musiche di Lucio Battisti e non solo. Domenica le auto hanno sostato nella piazza principale di Todi. Sosta successiva Spoleto, percorrendo l'antico tracciato della Strettura Passo della Somma, dove Borzacchini inanellò sfide memorabili durante le Mille Miglia alle quali partecipò.



MITO VESPA

Sono passati 75 anni da quando la Piaggio depositò il brevetto del suo nuovo scooter, la Vespa, eppure sembra ieri: perché in questi tre quarti di secolo, un mezzo di trasporto minimo e così piccolo, ha rappresentato gigantesche pagine di storia, cultura e costume di tutto il Globo, oltre che, ovviamente, d'Italia. Intanto parliamo di 18 milioni di esemplari diffusi sulle strade di cinque Continenti, dove la sua "mission" di motorizzare e "dare una nuova marcia" al Mondo intero, continua imperterrita e instancabile, mentre diventa sempre più oggetto di culto e "gioiello del Made in Italy" nei paesi più industrializzati (basti vedere le quotazioni che hanno raggiunto i modelli più datati). Un prodotto del genio italiano, la Vespa, immortalato e reso celebre grazie al film con Audrey Hepburn e Gregory Peck Vacanze Romane che. da auel

MARCELLO ALBANESI

La storia di un mito italiano

BIARKOS

momento, sarebbe diventata icona assoluta, indissolubilmente legata all'immaginario popolare. Tutto questo ce lo racconta con brillantezza e una vena di nostalgia, Marcello Albanesi, attore di teatro, giornalista e conduttore radio romano: dalle pagine del suo "romanzo" della Vespa per Diarkos, affiorano indimenticabili affreschi di epoche passate ma che è sempre un'emozione rivivere (o scoprire, per i più giovani), il tutto abbinato alla storica tecnica del modello e a quella industriale della sua fabbrica, la Piaggio di Pontedera.

"Vespa. La storia di un mito italiano" di Marcello Albanesi, Diarkos, testo in italiano, 250 pagine, 19,00 €

L'EPOPEA DELLE SILBERPFEIL

I regimi totalitari che si sono succeduti e si succedono nel Mondo, cercano in tutti i modi di mostrarsi efficienti, avanzati e vincenti: è un fenomeno che si chiama "propaganda", ossia il diffondere, mettere in luce, esaltare ed estremizzare tutto ciò che di valevole quel governo sta facendo, spesso esulando dalla politica ma utilizzando l'industria, la cultura, lo sport. Per il Terzo Reich di Hitler, per esempio, uno dei più straordinari strumenti di propaganda, sono state le corse automobilistiche, specialmente la F1, categoria nella quale, tra il 1934 e il 1939, le vetture tedesche Mercedes e Auto Union, hanno spadroneggiato, non solo a livello sportivo ma anche dimostrando un'avanguardia tecnica e un ardore progettuale incredibili. Questa importante pagina del motorismo mondiale oggi, nonostante tutto, vale la pena di riscoprirla e analizzarla così come ha fatto l'autore del nuovo titolo dell'editore Minerva, Maurizio Ravaglia, "Le Formula

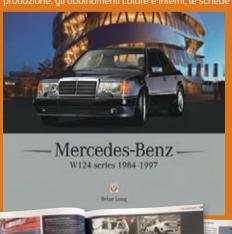
1 del Führer": partendo dall'epopea delle Silberpfeil, le "Frecce d'Argento" (colore che le distingueva, mentre le inglese erano verdi, le francesi blu e le italiane rosse), Ravaglia ci racconta, Gran Premio dopo Gran Premio, una cavalcata trionfale durata sei tumultuosi anni, fra intrecci politici e sociali, che avrebbe piegato Alfa Romeo, Bugatti, Maserati. Pagine avvincenti, rapide di passo come in un romanzo d'azione, un saggio storico che rievoca ambizioni, passioni, successi e sconfitte di uomini come Caracciola, Nuvolari, Rosemeyer, Varzi, Lang, Stuck, Fagioli, orgoglio della Germania nazionalsocialista e incantatori delle folle.

"Le Formula 1 del Führer. L'egemonia delle macchine e dei piloti del Terzo Reich" di Maurizio Ravaglia, Minerva edizioni, testo in italiano, foto b/n e colori, 300 pagine,



MERCEDES E W 124: LA STORIA DEFINITIVA DELLA "SUPERBA"

Presentata nel 1984, la serie E (che sarebbe poi diventata "Classe E") W124 di Mercedes-Benz, rappresenta al tempo stesso la summa delle esperienze vincenti compiute con le antenate W114/115 e W123 e un'evoluzione stilistica che avrebbe definitivamente cambiato il volto della Casa di Stoccarda, traghettandola verso il nuovo millennio. Realizzata in versioni berlina, giardinetta, coupé e cabrio, definitiva da tutti campionessa di affidabilità e versatilità, la W124 è anche il capolavoro stilistico di Bruno Sacco, il padre di alcune delle più belle vetture di sempre della Stella, frutto di idee visionarie e della commistione di eleganza e funzionalità, di razionalità e progressismo. Brian Long, per Veloce Publishing (solo in inglese), ne ha realizzato il testo di riferimento definitivo, una preziosa e imponente guida all'identificazione e al restauro realizzata con la collaborazione e il benestare di Mercedes stessa, un'impareggiabile compendio di storia tecnica, stilistica e culturale del modello, un'opera necessaria e fondamentale nella libreria di ogni appassionato Mercedes: nei 7 capitoli e 4 appendici che la compongono, testi e fotografie dell'epoca e di vetture oggi nei garage dei collezionisti o nei musei, permettono di ricostruirne la vicenda in ogni singola sua sfaccettatura e di scoprirne risvolti spesso ignorati o poco noti. Completano l'opera le preziose tabelle con i numeri di produzione, gli abbinamenti colore e interni, le schede tecniche, i listini accessori.



"Mercedes-Benz W124 series 1984-1997" di Brian Long, Veloce Publishing, testo in inglese, foto b/n e colori, 175 pagine, 70,00 \$. www.veloce.co.uk.



CHE NE È DELL'AUTOMOBILE ITALIANA?

L'industria automobilistica italiana è sempre stata la compagine più importante del settore secondario del nostro Paese. Lo sa bene uno studioso e analista industriale come Giovanni Esposito, in primis perché nato e cresciuto a Pomigliano d'Arco, città del leggendario stabilimento Alfasud, del guale ha seguito nascita, fulgore e declino e poi perché, diventato commercialista e revisore contabile, si è interessato delle vicende economiche e societarie che l'industria automobilistica ha vissuto nella sua travagliata esistenza. Il testo che abbiamo oggi di fronte, è un excursus completissimo e organico di quello che ha significato per il nostro paese "costruire" automobili, non solo a livello tecnico e industriale ma anche culturale e sociale, essendo un settore che ha profondamente mutato gli scenari lavorativi dell'Italia, l'ha trasformata in un paese fra i più avanzati al Mondo durante il boom economico, l'ha resa una "polveriera" fucina di movimenti terroristici e asperrime lotte sindacali durante tutti gli anni '80 e l'ha riportata agli onori della cronaca nei ruggenti '80, per poi accompagnarla in un lento declino il quale, tutt'oggi, è ancora un'incognita. 13 capitoli che affrontano tutte le sfaccettature e le vicende dell'auto italiana, dalle origini ai giorni nostri. Completano l'opera un'introduzione di Mauro Forghieri e interessanti appendici con tabelle, grafici e statistiche circa la produzione e l'andamento di questa industria.

"Fasti e nefasti dell'Automobile Italiana. Il declino di una potente industria"

di Giovanni Esposito, editore L'Onda, testo in italiano, foto b/n e colori, 430 pagine, 28,00€



П

"UNA STORIA A QUATTRO RUOTE"

IL MUSEO DI SAN MARTINO IN RIO HA FESTEGGIATO IL 65° ANNIVERSARIO A CARPI CON UN'INTERESSANTE MOSTRA DI AUTO STORICHE INTRECCIATA ALLA CRONOLOGIA DEI FATTI PIÙ SALIENTI DEL NOVECENTO.

Roberto Vellani

Per il 65° anniversario del Museo dell'Automobile di San Martino in Rio, nato nel 1956 (la data del 2022 è dovuta agli eventi pandemici) è stata organizzata domenica 22 maggio nella suggestiva piazza Martiri di Carpi la bella manifestazione "Una Storia a Quattro Ruote', con 80 auto, suddivise per decadi del XX secolo L'idea premiante, che ha caratterizzato l'intera manifestazione, è stata il fatto di far risaltare, come in un libro di storia "viva", tutti gli eventi più significativi del secolo scorso, abbinandoli alle auto di quell'epoca. Un'idea simile si era vista nel 2016 nel volume 'ASI, Una storia di passioni' pubblicato in occasione del 50° di fondazione della nostra associazione.

Alla giornata hanno presenziato esponenti di Città dei Motori, MotorValley, il sindaco di San Martino in Rio, Paolo Fuccio, il sindaco di Maranello, Luigi

Zironi, numerosi assessori del Comune di Carpi e per ASI il presidente della Commissione Storia e Musei, Danilo Castellarin e Tiziano Romeo, esponente della Commissione Manifestazione Auto. Pannelli esplicativi, dalla grafica accattivante, hanno spiegato la produzione automobilistica e i maggiori avvenimenti sociali del secolo scorso, in modo da avere una cronologia comparativa su produzione automobilistica e storia. Si inizia con due atipicità: un biciclo a ruota alta che viene mosso dal miglior bicilindrico del mondo, le nostre gambe; segue poi una vettura a vapore, sottolineando come questo mezzo a motore esotermico abbia avuto un pregevole successo negli Stati Uniti grazie a una discreta autonomia e soprattutto estremo confort senza rumore o vibrazioni. Va sottolineato che le strade degli Stati Uniti sono ben diverse da quelle europee, da farle sembrare linee ferroviarie di asfalto











RADAR

TIPOLOGIA



INDIRIZZO: via Barbieri 12

42018 San Martino in Rio (RE)

TELEFONO: +39 0522636133

EMAIL: info@museodellauto.it

WEB: www.museodellauto.it



e l'auto a vapore trovava il suo pane. Il periodo 1900-1910 si presenta con produzione numericamente piccola, basti pensare alla Zedel DB della regina Margherita, carrozzata Alessio, con motore biblocco e alla Aquila Italiana, vettura da corsa costruita in pochissimi esemplari. In quegli anni si affaccia però la Ford T, che arriverà ad essere prodotta in 15 milioni di esemplari, il cui costo si abbasserà da 960 a 270 dollari. Gli anni '20 e '30 sono quelli del boom. Europa ed Usa vivono una sorta di gioia di vivere, economie in crescita e l'automobile che avvicina le distanze. Grandi feste in Francia e Inghilerra, mentre la Germania si sforza di superare le sanzioni dovute alla Prima guerra mondiale. La crisi americana del '29 arriverà coi suoi effetti in Europa qualche tempo dopo. Sono gli anni nei quali, a fronte della produzione di serie delle grandi aziende rappresentati dalla Fiat 509 e dalla Ford A, si accompagnano gioielli di nicchia come la Ballilla Coupé Royale con raffinate soluzioni stilistiche e la MG TB che rappresenta il regalo di laurea per i giovani studenti inglesi, discostandosi dalla più spartana produzione MG. L'Ansaldo con le sue particolarità meccaniche e la Topolino, nuova arma di Fiat per la motorizzazione di massa. Le Lancia coi modelli Augusta ed Artena per clienti agiati, come per la Fiat Ardita NSU cabrio. Sul finire degli anni '30 l'entusiasmo comincia a svanire, sia per la crisi economica che per i venti di guerra.

Il decennio fra i '40 e i '50 è stato rappresentato dalla tecnologia di guerra, che aiuterà la produzione automobilistica successiva, ma che

nasce con scopi militari. La Jeep Willys ed il Sidecar BMW 750 in testa. Sempre negli anni '50 c'era il camioncino Balilla, simbolo della ricostruzione. E ancora Giulietta Sprint e Spider, degli italiani, Mercedes 190 SL, Lancia Aurelia, Porsche 356, Renault Floride, Fiat 600 e 500.

Dieci anni dopo troviamo Jaguar, Porsche, Corvette, Lancia Flaminia. Sorgono pure i "fenomeni culturali" con veicoli che diventano simboli per determinate categorie sociali, dal Bulli Volkswagen per i "figli dei fiori", alla 500 Spiaggina e i Dune Buggy emblema di libertà. Gli anni '70, con i suoi tensioni e contrasti erano rappresentati dalla Fiat 127 da una parte e dall'Alfa Montreal dall'altra. E' in quel periodo che inizia la produzione delle "piccole bombe" derivate da produzione di serie. La Fiat rende sportiva la 850, l'Autobianchi rende pepata la 112 con il modello Abarth, la Lancia ha la Fulvia che diventerà campione del mondo Rally e sarà seguita dalla Delta Martini nel decennio successivo. Alfa Romeo ha già fama di auto sportiva ed i suoi tentativi di nicchia sono ben rappresentati dalla SZ con carrozzeria in vetroresina. Non manca la produzione Ferrari con la 365 e la 208 Turbo. Spicca la Citroën col suo modello simbolico, la DS. Arriva poi il decennio di quelle che oggi sono Young Timer, ma faranno scuola per il futuro prossimo, con BMW, Porsche, Alfa, Mercedes e Matra. In serata tutte le auto hanno sfilato, presentate da Francesca Manzini, coadiuvata dagli speaker Marino Marastoni e Franco Boni.



UNA REALTÀ STRAORDINARIA NEL CUORE DELLA MOTOR VALLEY ITALIANA.

Chiedete ad un appassionato di auto e di moto di ogni epoca come immagina il Paradiso. Vi risponderà che lo immagina come uno spazio infinito, con tantissimi mezzi e le chiavi nel quadro, pronti a partire. Tutto questo è Ruote da Sogno: dove i sogni possono diventare realtà. Fondata a Reggio Emilia nel 2016, Ruote da Sogno vede la luce grazie alla geniale intuizione di Stefano Aleotti, visionario imprenditore con al suo attivo qualche precedente in fatto di aziende di successo, essendo già stato co-fondatore nel 1990 del brand Cellularline, leader europeo nel segmento degli accessori per la telefonia mobile.

Come nasce l'idea imprenditoriale di Ruote da Sogno?

"Dopo aver ceduto la maggioranza di Cellularline, ho deciso di dare sfogo fino in fondo alla mia passione. Ho iniziato a girare per fiere e mercatini di settore, in cerca delle moto della mia giovinezza, soprattutto KTM. È stato un passatempo che mi ha permesso di conoscere un nuovo mercato, di nicchia ed esclusivo, e di avere la giusta intuizione. La mia vita imprenditoriale è sempre stata caratterizzata da idee in cui ho creduto fortemente per farle diventare un business di successo.

Unire moto e auto di ogni epoca in un unico contenitore, questa era la mia nuova idea, e perché non realizzare questo progetto a Reggio Emilia, nel cuore della Motor Valley?".





Una intuizione più che vincente, se guardiamo l'headquarter di Reggio Emilia, con oltre 8.000 mq di showroom e un'officina di quasi 1.000 mq, cuore pulsante di tutta l'azienda. Ruote da Sogno sembra uscita davvero da un incantesimo: nel suo magico atelier sono esposte più di 200 auto tra Classiche, Youngtimer e Supercar, e più di 550 moto di ogni epoca e marca. Esemplari di rara bellezza e di inestimabile valore che suscitano l'istintiva ed attonita ammirazione del visitatore, susseguendosi una dopo l'altra, come in un sogno ad occhi aperti. Ruote da Sogno non è un museo, né una collezione privata, ma un vero e proprio operatore commerciale in grado di soddisfare le richieste di collezionisti ed appassionati di tutto il mondo. Una realtà che ha sposato a pieno titolo l'idea alla base della Motor Valley, entrando ufficialmente nel circuito dell'associazione e facendosi promotrice della cultura e della passione motoristica su due e quattro ruote.

Ruote da Sogno è diventata leader di mercato a livello nazionale ed europeo. Può raccontarci la crescita esponenziale avuta negli ultimi anni?

"Abbiamo saputo cogliere le opportunità del mercato auto e moto in un momento strategico. Se si vuole crescere bisogna porsi obiettivi ben precisi, e noi stiamo andando in questa direzione. Vi racconto brevemente la mia azienda in numeri: 30 dipendenti, 29 milioni di fatturato nel 2021, oltre 1.700 mezzi movimentati, 400 auto e quasi 600 moto vendute in tutto il mondo. Sono numeri importanti e sono convinto che il 2022 sarà un altro anno di crescita e di conferme, per il quale prevediamo di superare i 40 milioni di euro di fatturato. Negli ultimi anni abbiamo aggredito il mercato internazionale, sfruttando al massimo le opportunità fornite dal web e dai social, abbiamo lavorato per incrementare i servizi offerti al cliente, abbiamo diversificato le tipologie di auto e moto presenti in showroom e questa si è dimostrata una strategia vincente. Siamo diventati un punto di riferimento importante per tutti gli appassionati.

La nostra forza sta anche nella varietà dei brand proposti al pubblico: attualmente abbiamo in showroom ben 47 brand diversi di auto e 70 di moto, tutte rigorosamente in vendita".

Ruote da Sogno è anche uno straordinario palcoscenico per eventi esclusivi. Come riuscite a coniugare le tre anime del vostro business?

"Le aziende ci contattano perché la nostra location è unica nel suo genere. Un ambiente suggestivo dove le auto e le moto che hanno fatto la storia del Novecento diventano la cornice ideale per organizzare eventi corporate di altissimo livello, come meeting, convention e gala dinner, garantendo agli ospiti un'esperienza incredibile. Questo è il segreto, a mio parere. Senza contare che all'interno delle sale di Ruote da Sogno le aziende hanno a disposizione un'attrezzatura tecnica all'avanguardia per realizzare eventi di successo. Siamo nel cuore della Motor Valley, ma anche della Food Valley, un territorio unico al mondo, dove coniugare queste eccellenze con le passioni è un'arte. E noi abbiamo trasformato la nostra passione in lavoro".















T-SHIRT UOMO SCOLLO A V

T-shirt uomo manica corta 100% cotone. Scritta "AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO" lato cuore, collo in cotone a contrasto (bordeaux e dark grey). (Blu petrolio) Logo in similpelle a contrasto lato cuore, maniche e collo in cotone grigio. Colori: Bordeaux - Dark Grey - Blu petrolio Dalla taglia S alla taglia XXL



POLO CON ZIP

Con zip in metallo e nastro a vista. Fasce maniche in alcantara. Placchetta metallica con logo ASI inciso Ricamo retro collo 100% cotone piquet.

Colori: nero- beige- blu petrolio Taglie: dalla S alla XXL

CRAVATTE IN SETA JACQUARD 100% Made in Italy - Cucite a mano Pala 7.5 cm € 38

MOD. HONK-SUR-HONK

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



MOD. RALLYMENTAL

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



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



Nuova linea Martini Racing



FELPA FULL ZIP

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



€ 92

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



CAPPELLINO € 32 Ricami 3D frontali



SNEAKER S-POLE € 98

Sneakers di derivazione Karting con speciale livrea Martini Racing.

- Suola karting
- Tomaia traspirante
- Tessuto in microfibra
- Doppio laccio Taglie: 39 - 46





GILET REPLICA € 92

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

CHIUSURA ESTIVA: gli ordini completati e saldati oltre GIOVEDÌ 28 LUGLIO verranno evasi e spediti a partire da LUNEDÌ 22 AGOSTO... BUONE FERIE!!!



ZAINO PORTA PC € 68

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.



CAPPELLINI DA BASEBALL

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).



Nuova linea Martini Racing



€ 72

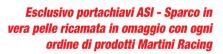
POLO REPLICA

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





50% lana 50% acrilico con rivestimento in pile.





€ 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.



CRONOGRAFI -

€ 115 MOD. PILOTA

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





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





€ 130

MOD. GOLDEN AGE

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

OROLOGI "SOLO TEMPO" -



UNISEX MOD. COLORS € 68

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

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



OROLOGI DA DONNA

Cassa in acciaio solido, diam. 31 mm, datario, impermeabilità 5atm, movimento al guarzo Miyota, confezione personalizzata inclusa.

Mod. Saint Tropez - quadrante bianco con strass Mod. Moorea - quad- blu petrolio e numeri romani

PORTACHIAVI



MODELLO BADGE

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



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

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



TELO COPRIMOTO DA INTERNO

Tessuto bi-elastico antistatico, anticondensa, traspirante, lavabile in lavatrice, Made in Italy, con sacca coordinata. Colore rosso o nero.

Da € 58 a € 105

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.





Da € 85 a €195

€ 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.





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 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



TELO COPRIAUTO DA INTERNO

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

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

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

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

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.



€ 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



00000

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



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.



- Versamento su CCP n. 1004131791 intestato ad ASI SERVICE srl – Torino

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

Nome Cognor	neo ragione s	ociale
	canza non potremo evadere l'ordine)	
Indirizzo	CapLocalità	
ProvTel	E-mail	
Indirizzo di spedizione (se diverso):		
Tessera ASI (eventuale)Dat	aFirma	
	empre qualcuno che possa ritirare il pacco. L'ordine verrà evaso solo dopo l'e	
	ASI BOOKSHOP	
C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI € 60		LE MOTO DELLA BIANCHI € 33 ☐
C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI € 60 ☐ FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - (nuova edizione) € 40 ☐ PORTFOLIO MICHELOTTI € 48 ☐	ALFA ROMEO GTA € 23 ☐ AUTOMOBILI MARINO € 17 ☐	LE NOSTRE INDIAN € 27 ☐ MARTIN'S CARS € 23 ☐
VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER € 12 ☐ SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER € 17 ☐	BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto € 22 BMW R90S € 17	MARTIN'S BIKES € 25 ☐ MICROMOTORI ITALIANI € 24 ☐
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone € 21 ☐ CARROZZERIA ALLEMANO TORINO € 27 ☐	CANI NERI CANDIDE GARDENIE € 15 ☐ CARLO UBBIALI € 20 ☐	MOTO MOLARONI €19 ☐ NANNI GALLI Professione Pilota €19 ☐
IL PARA SCAGLIONE €21	CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15 € 19 ☐ COPPA DELLA PERUGINA € 21 ☐	NEFTALI OLLEARO € 19 ☐ PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza € 17 ☐
STILE e RAFFÍNATEZZA - Brovarone CARROZZERIA ALLEMANO TORINO € 27 IL PARADIGMA SCAGLIONE € 21 TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI € 22 "I Grandi Carrozzieri" 6 VOLUMI MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior MINI GUIDE - Alfa Romeo 164 MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupè 1.2 - 1.3 € 9 MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4 "Mini guide" 5 VOLUMI RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse € 33 Giuseppe Campari - EL NEGHER	CORSE RUVIDE € 21 □	PATRIARCA un uomo un'epoca una storia € 21
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet € 9 ☐ MINI GUIDE - Alfa Romeo GT 1300 junior € 9 ☐		PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo € 25 PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER € 26
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164 € 9 ☐ MINI GUIDE - Lancia Fulvia coupè 1.2 - 1.3 € 9 ☐	DUE RUOTE SOTTO LA MOLE €21 ☐ ERMANNO CUOGHI II meccanico di Niki Lauda €15 ☐	PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS € 85 ☐ POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI € 33 ☐
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4	DONNE DA FORMULA UNO DUE RUOTE SOTTO LA MOLE ERMANNO CUOGHI II meccanico di Niki Lauda ERMINI ERMINI FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante FERRARI DEBUTTO A CARACALLA FIAT PANDA L'intramontabile € 40	PRIMO CIRCUITO MOTOCICLISTICO - 1914 € 10 QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO € 35
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse € 33	FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante € 17 FERRARI DEBUTTO A CARACALLA € 21	ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni € 34 SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo € 21
Giuseppe Campari - EL NEGHER € 24 LOUIS CHIRON € 41	FIAT PANDA L'intramontabile € 40	TARGHE&TARGHE Vol. 1 € 25
LOUIS CHIRON €41 ☐ "Caracciola + Campari + Chiron" 3 VOLUMI €79 ☐ FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO €27 ☐	GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione € 17 ☐ GIOVANNI MICHELOTTI Una matita libera € 55 ☐ GRAN PREMIO di BARI 1947-1956 € 16 ☐	THE BERTONE COLLECTION € 70 UTOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd € 39 UTOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO € 22 ☐ FIAT ABARTH 1000 BIALBERO € 27 ☐	GRAN PREMIO di BARI 1947-1956 € 16 ☐ IL GIOVANE GIORGETTO € 24 ☐	TRATTORI. MOTORI E CARIOCHE di Romagna € 19 UEICOLI STORICI € 17
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO € 22	IL RITORNO DELLA F.A.T.A. € 20 ☐ L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017 € 40 ☐	VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO € 29 UN WOOLER € 18
	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	ZAGATO E SPADA DESIGNER € 25 □
LANCIA DELTA Gruppo A OPERA INTERA € 109 Solo Volume 1 € 49 Solo Volume 2 € 45 Solo Raccoglitore € 15	LACOLLINA DEGLI AUDACI €27	LA MALA SUERTE EDICIONES IL PREZZO DELLA VELOCITÁ € 20
	LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI € 15 LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI € 22	LA LEGGENDA DI BIG SID E LA VINCATI € 21 ☐
312P - Forse la più bella Ferrari da corsa € 85 ☐ 500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro € 23 ☐	LA PIÚ VELOCE € 21 ☐ LE AUTO DELLA INNOCENTI € 22 ☐	
	ASISHOP	
T-SHIRT BIG STRIPES € 42	TUTA DA PILOTA	GUANTI MEZZE DITA pelle e cotone Marrone Nero
□ Bianco □ Marine □ S □ M □ L □ XL □ XXL	S (solo Nero/Blu) M (solo Nero/Blu) L XL (solo Nero/Blu) XXL	\Box S \Box M \Box L \Box XL \Box XXL \Box XXXL (solo marroni) € 25 \Box
POLO REPLICA S M L XL XXL € 72 Bianco Marine	CASCO JET ☐ Bianco ☐ Nero € 85 ☐ S/55	BRACCIALE SALVAVITA AIDme ☐ Blu ☐ AZZUITO € 14 ☐
HOODIE BIG STRIPES € 92	ZAINO PORTA PC ☐ Nero ☐ Rosso/Nero ☐ BluN/ero € 68 ☐	COPRI CAPOTE per cabrio e spider Regular mt 2x1,40 € 68,00 ☐ grande 2,50x1,40 € 78 ☐
Bianco	TELO COPRIKART ☐ Argento/Rosso ☐ Argento/Blu € 72 ☐	COPRI VOLANTE UNIVERSALE € 15 □
Bianco	CRAVATTA IN SETA € 38 □	□ Nero □ Rosso □ Blu □ Grigio Argento
SNEAKER S-POLE € 98 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	HONK-SUR-HONK ☐ Bordeaux ☐ Giallo oro RALLYMENTAL ☐ Verde/Blu ☐ Grigio/Nero	TELO COPRIAUTO mod. Base mod. ELITE Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon) Rosso Blu scuro —
WINDSTOPPER € 60	OIL-OVER Blu scuro Celeste	1) da 2,55 a 3.20 mt.
Bianco Marine S M L XL XXL	SPILLA/PIN DA GIACCA € 4 □ OROLOGIO unisex mod. COLORS	3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2) € 135
FIELD JACKET € 190 ☐ Bianco ☐ Marine ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL	Nero ☐ Blu ☐ Marrone ☐ Verde ☐ Arancione € 68 ☐	4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85) € 150 ☐
GILET REPLICA € 92 □	CRONOGRAFI Mod. Pilota € 115 Mod. Steel € 185	Lungh. x Alt. al Manubrio Rosso Nero
Bianco Marine S M L XL XXL	Mod. Golden Age €130 □	A) cm 160x125 € 58 ☐ B) cm 190x130 € 68 ☐
OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING € 80 ☐ CAPPELLINO ☐ BERRETTO POMPON ☐ € 32 ☐	OROLOGI donna	C) cm 210x135 € 78 ☐
CAFFELLINO DENNETTO FOMIFON C 32	Moorea € 85 Saint-Tropez € 95 OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB € 180	D) cm 230x150
T-SHIRT SCOLLO a V ☐ Blu petrolio (ogo ASI in similpelle) € 21 ☐	PORTACHIAVI	CAR BADGE PER RADIATORE
S M L XL XXL Bordeaux Dark Grey	Mod. Silver ϵ 8Mod. 3D ϵ 8Mod. Sport ϵ 8NeroMarroneOcra	Grande (90x80) € 35,00 \square Piccolo (65x58) € 30 \square PROFUMATORE DA BOCCHETTA \in 4 \square
POLO CON ZIP ☐ Beige ☐ Nero € 29 ☐	Mod. Badge € 12 ☐ Nero ☐ Blu ☐ Rosso	ZAINETTO ASI (rif. La Manovella Aprile 2021) € 25 □
☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL ☐ XXL ☐ Blu petrolio CAPPELLINO BASEBALL ASI € 12 ☐	Confezione regalo € 3 GUANTI MEZZE DITA PELLE colore nero	BORRACCIA IN ACCIAIO inox ☐ Grigio ☐ Blu € 20 ☐
☐ Blu Navy ☐ Rosso ☐ Verde Militare ☐ Grigio ☐ Blu Royal	XSSMLXLXXL€ 28	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:		
Effettuare pagamenti anticipati corrispondenti al costo totale dell'ordine, indicando come CAUSALE "acquisto materiale ASI SERVICE sri" tramite le seguenti opzioni: - Bonifico bancario sul conto intestato ASI SERVICE srl - Banca del Piemonte - IBAN IT15C030480100000000092303		

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

TOSCANA E LE SU' GENTI: QUEST'ANNO TOCCA AL TOPOLINO CLUB FIRENZE

L'evento corale dei club federati ASI della Toscana, torna sulle verdi strade della regione più storica e culturalmente ricca d'Italia il 10 e 11 settembre per la sua 15^ edizione. La mani-



festazione - inserita a Calendario ASI come turistica culturale senza prove - viene organizzata a rotazione da uno dei 9 club aderenti (Garage del Tempo di Piombino, Kinzica di Pisa, SCAME di Siena, CAMET di Firenze, Topolino Club Livorno, Topolino Club Firenze, CASM di Venturina Terme, AMAS di Grosseto e Balestrero di Lucca). Quest'anno tocca al Topolino Club Firenze, che, come recita la locandina, porterà gli equipaggi "Dal Chianti al Mugello" in un percorso guidato immerso fra i panorami più mozzafiato della Toscana, prediligendo strade secondarie e poco trafficate: il fulcro dell'evento sarà ovviamente Firenze, mentre sabato si visiteranno il Castello di Verrazzano, Greve in Chianti e le famose cantine della zona; domenica Scarperia - con il suo celebre Palazzo dei Vicari e Museo dei Ferri Taglienti e Maiano. Info su www.topolinoclubfirenze.it oppure su tutti i siti dei club aderenti.

ASI TRANSPORT SHOW: TORNANO I "SIMPATICI MA PESANTI"!

Dopo qualche anno di stop forzato, finalmente tornano alcuni dei mezzi più emozionanti, rombanti e "simpaticamente ingombranti" della grande famiglia ASI: Corriere e Camion di tutti i tipi e le epoche! Saranno riuniti nell'evento nazionale organizzato direttamente dalla Commissione Veicoli Utilitari ASI presieduta da Alfonso di Fonzo, l'ASI Transport Show. Si terrà sulle strade della Repubblica di San Marino il 1 e 2 ottobre. Sarà di nuovo un grande evento che metterà in mostra mezzi straordinari, testimoni storici e culturali della fatica e dell'indispensabilità dei trasporti lungo la nostra Penisola e oggi restaurati e riportati all'antico splendore grazie alla grande passione dei loro proprietari. Il programma dettagliato, le modalità di iscrizione e tutte le informazioni si possono consultare nella pagina manifestazioni - Eventi ASI del sito www.asifed.it





AGOSTO

TURISTICHE CULTURALI CON PROVE

SIBILLINI E DINTORNI - Circuito Tricolore -

19° ED. "RIEVOCAZIONE STORICA CIRCUITO DELLE CALDAIE E III COPPA MELETTI" RISERVATA CATEGORIE BARCHETTE - Manifestazioni Club - Ascoli

8° TROFEO CITTÀ DELLE ACQUE - Trofeo ASI - Nocera Umbra (PG) - As olignate Automoto Storiche

2° TROFEO GIOVANI C.A.R. - Trofeo Giovani - Rieti - Club Autostoriche Rieti

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

WEEKEND CON LE VECCHIE SIGNORE ANTE 40 - Rally Delle Veterane - Mondovi' -**AN I E 40** - Kally Delle Veterane - Mor Ruote D'epoca Della Riviera Dei Fiori

C'ERA UNA VOLTA L'AUTOMOBILE Manifestazioni Club - Montoro - Club Veicoli Storici Irpino

GITE SOCIALI

GRAN PRIX DELLA CIVETTA

oni Club - Taormina - International Car Club Taormina

ESPOSIZIONE

IV ED. "SULLE STRADE DELLE ROSE" - Momenti Culturali - Roseto Degli Abruzzi Club Automoto Storiche Picenum

VEICOLI MILITARI E UTILITARI

RADUNO MEZZI MILITARI E UTILITARI D'epoca Della Riviera Dei Fiori

мото

AGOSTO

06-08

RIEVOCAZIONE CIRCUITO CITTÀ DELLA SPEZIA - Ante 1965 - Rievocative - La - Circolo Automoto Storiche La Spezia

MOTODOLOMITICA - Ante 2002 Furistiche Culturali - Trentino Alto Adige -Scuderia Trentina Storica

CIRCUITO DEL CHIENTI E POTENZA AFM L. Scarfiotti - Macerata

SETTEMBRE

MOTOGIROPUGLIA - Ante 2000 stuni - Aste e Bilancieri Automotoclub Città

03-04

DUE GIORNI PER DUE RUOTE - Ante 2002 - Gite Sociali - Territorio Marchigiano -Club Jesino Moto Auto Epoca

4 COPPA CITTÀ DI PERUGIA - Ante 1986 - Rievocative - Perugia - Automotoclub Storico

16-18

1000 TORNANTI SU E GIU' PER I GRANDI PASSI ALPINI LOMBARDI - Ante Turistiche Culturali - Bormio - Antiche Moto di Brianza

LA MUSICA DELLA MOTO - Ante 1965 Turistiche Culturali - Pesaro - Registro Storico



GIRO MOTOCICLISTICO DI SICILIA - Ante 2002 - Turistiche Culturali - Sicilia - Club Auto Moto d'Epoca Francesco Sartarelli

SETTEMBRE

ABILITÀ CRONOMETRI LIBERI

TARGA DEL MATESE - Trofei ASI - Molise

PONTE E ARGINI - Manifestazioni Club - Pordenone - Caorle (VE) - Ruote del Passato

24° CIRCUITO DI CONEGLIANO

Serenissima Storico Auto-Moto GIRO VALLE DEL LIRI - XXI EDIZIONE - IIorei ASI - Frosinone - Club Auto Moto Epoca Frusinate

ABILITÀ CRONOMETRI MECCANICI

9° MEMORIAL G.B. CALIGIURI - Trofei ASI

ABILITÀ FORMULA CRONO ASI

AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA - Trofeo Formula Crono AS eran Car Club Ibleo

RUOTA D'ORO STORICA - Trofeo Formula Crono ASI - Cuneo - Scuderia Veltro

200 MIGLIA DI CREMONA - Trofeo Formula Crono ASI - Cremona e Provi 10-11 ormula Crono ASI - Cremona e Provinc Club Amatori Veicoli D'epoca Cremona

COPPA DEI 2 LAGHI - Trofeo Formula Crono ASI - Viterbo - Veteran Car Club

RIEVOCAZIONE STORICA CORSA IN SALITA BOLOGNA - LOIANO - Trofeo Formula Crono ASI - Bologna - Loiano - Team San Luca A.S.D. Auto Moto Storiche

TURISTICHE CULTURALI CON PROVE

MANFREDONIA AL TRAMONTO IN AUTO D'EPOCA - Mani 3) - Autoclub Storico Dauno

03-04 COPPA GARISENDA - Trofei ASI - Bologna rovince Emiliane - Bologna Autostoriche GIOVANI AL VOLANTE - Trofeo Giovani -

ermo - La Manovella del Fermano **VIA COL VENTO** - Manifestazioni Club -Club Auto Moto Epoca Perugino

MONTALCINO HERITAGE - Manifestazioni

RIEVOCAZIONE STORICA CESANA -SESTRIERE - PRAGELATO - Manifestaz Club - Cesana - Sestriere - Pragelato -

TOLENTINO - COLLE PATERNO

24-25 XIV MEMORIAL MORANDI

RIEVOCAZIONE STORICA DELLA 24-25 **PONTEDECIMO - GIOVI** - Manifestazioni Club - Genova e Provincia - Veteran Car Club

1° TOUR DEI SETTE COLLI COSENTINI ccademia Cosentina Motri & Antichita

30-02 GRAN TOUR DELL'ELBA - Trofeo ASI - Isola ottobre

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

RADUNO INTERNAZIONALE LANCIA LAMBDA Manifestazioni Club - Lancia Club

GIOVANI CABRIO - Manifestazioni Club Gubbio - Automotoclub Storico

CLASSIC TOUR - Manifestazioni Club - Ceșena e Dintorni - Collectors Historic Car N5-10

LA BIANCHINA SULLE DOLOMITI

TOUR ZAGATO TRA LE MERAVIGLIE D'ITALIA - Manifestazioni Club - Varie -Zagato Car Club

LA TOSCANA E LE SU' GENTI tazioni Club - Firenze - Topolino Club

VENTI DI GUERRA E CARBONARA - Manifestazioni Club - Riccione e Dintorni -Adriatic Veteran Cars Club

TURISTICHE CULTURALI SENZA PROVE

25° HISTORIC A QUOTA 1000 - Marco

XXVI COPPA MARCHESE DEL GRILLO Culturale Piero Taruffi Automoto

20° LAGHI E CASTELLI - Marco Polo - Rieti -

II PASSEGGIATA IN ANTEGUERRA - Rally Veterane - Catania - Veteran Car Club

LA MESSINA - TAORMINA - Marco Polo Taormina - Etna - Scuderia Antichi Motori Messina

COPPA ROMAGNA - Marco Polo - Forli' - Hermitage Veteran Engine

TRANSCILENTANA - Manifestazioni Club - Cilento - Antiquariauto Auto Moto Club

DUE GIORNI DEL CONERO

SULLE STRADE DELLE TERRE VERDIANE - Manifestazioni Club - Parma Busseto-Zibello-Soragna - Ruote A Raggi

LE INGLESI E LE ALTRE TRA I CASTELLI - Manifestazioni Club - Alto Monferrato Ligure - Gavi - Veteran Club P. Bordino

CONCORSO DI ELEGANZA

5° GARDA CLASSIC CAR SHOW corsi - Bardolino - Benaco Autoclassiche

III RADUNO AUTOSTORICHE CITTÀ
DI NOCERA INFERIORE - Concorso
di Eleganza Gerardo Gustato - Concorsi
-Nocera Inferiore (SA) - Club Salerno
Autostorich 25 Autostoriche

CONCORSO DINAMICO

VI TROFEO LA DOLCE VITA - TRIBUTO A LUIGI MUSSO - Concorsi - S.Marinella -

RADUNO DI MODELLO

24-25 **XIV RADUNO NAZIONALE** - Manifestazioni Club - Cervia e Ravenna - Lancia Thema

GITE SOCIALI

AMICI IRPINI A MONTEMILETTO

XXI RAID DEL SAN MARTINO Manifestazioni Club - Palermo - San Martin Delle Scale - Veteran Car Club Panormus San Martino

TOUR ISONTIN CLASSIC - Manifestazioni Club - Club Gorizia Automoto Storiche

BARBARA - MONTECUCCO -Manifestazioni Club - Club Motori D'epoca 18

enigallia 18 RAID DEI FANTASMI - Manifestazioni Club -

22-25 1000 KM DEI 3 MARI DEL SUD Manifestazioni Club - Campania - Basilicat Calabria - Puglia - Classic Car Club Napoli

ESPOSIZIONE

23-25 **UN SECOLO IN MOVIMENTO** - Momenti Culturali - Cecina (LI) - Garage del Tempo

GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA ASI - Manifestazioni ASI - Roma 25

CONVEGNI

TAUROMENITAN STORICA - PREMIO NAZIONALE CAVALIERE AL VOLANTE Car Club Taormina

CONVEGNO: ANNI FOLLI DELLA VELOCITÀ - Momenti Culturali - Bolzano -Veteran Car Team Bolzano

I MOTORI AD ASTE E BILANCIERI Momenti Culturali - Bitonto - As Automotoclub Città di Bitonto

IMBARCAZIONI

ASINAUTIC SHOW - 100 VOLTE GRAZIE 08-11 ASINAUTIC SHOVY - 100 VCI. CARLO - Altre Manifestazioni - Lago Garda Riva Society Italia

TROVA

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

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@airco-

oled.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 tini e marche, modelli particolari per Porsche, Aurelia e Appia. Disponibilità modelli a valvola e a 6 volt, tutAutoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Disponibilità di specchietti, paraurti, scritte, capote, coppe ruote, mascherine 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 ovaliz-

zazione 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 car-

rozzeria per modelli XK, MK II, E-Type, XJ. F.III Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi per Fiat500/600/850/12 4/125/126/127/128/A112/ Alfa Romeo/Lancia/Auto bianchi, 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.virginiobram-billa.it - info@virginiobrambilla.it. Labora-torio 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.



Ricambi e Accessori per Scooter Vespa

Ci trovate anche nelle Fiere

e Mostre Scambio in tutta Italia.

Consulta il sito per l'elenco aggiornato delle fiere, eventuali giorni di chiusura e per le aperture straordinarie

del Museo Vespa / Collezione Mauro Pascoli.



UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!



Orari di apertura

Ufficio, Magazzino ricambi e Museo Dal Lunedi al Venerdi 8:00/13:00-14:00/17:00











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.

. 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 smal-tati, 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

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

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 inie-zioni 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 moto-ri portati dal Cliente - Ricambi motoristici elaborati quali: collettori a due carburatori completi e di nostra produzione, cammes da ripresa e da sali-

ta, 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 par-ziali 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 idrau-

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

F.IIi 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; specializza

MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 -Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it www.motorcarvillorba.it. Restauri completi di meccanica e carrozzeria di auto classi-che, 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.

Tiny Cars - Milano - tel. 02 313830 - enri-co.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 venerdi 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

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 fun-

9. 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

10. CAPOTE

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









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

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epo-ca 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 con-formi all'omologazione ASI. Imperiali in tessuto originale, similpelle rigida, similpelle elastica. Spedia mo 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 Tappe. 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 tes suto originale, anche su misura, per ogni vettura ca 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 tutta Italia

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

Aristide Germani - PR - Tel. 0524 525616 -335 6621130 - carburatorigermani@alice. it - www.carburatorigermani.com. Restau ro 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 inie-zioni elettroniche Weber, Bosch, Lucas. Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 8069

020 - www.autofficinatesa.it / officinatesa@tiscali.it. Ricostruzione e manutenzio-ne carburatori, nuovi e revisionati, di tutte le marche, normali e sportivi, compresa la meccanica d'auto d'enoca

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Tutti i ricambi per carburatori S rvizio messa a punto e restauro carburatori GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmaiag.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-Strombergi GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista scambista ha disponibilità di carburatori per la prica di Mober 40, 45 e Dell'Otto, carburatori per la prica

tori Weber 40, 45 e Dell'Orto, carburatori per Lancia. 500, 600, 1.100, 112 Abarth, Alfa e gruppi speciali.

12. CERCHI E RUOTI

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 Dun-

ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www. italianclassictire.com - italianclas-sictire@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 rispedia-mo 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

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

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.

4. COLLEZIONISMO

Automobilia Marcello - 334 8607277 - arcaba.marcello@gmail.com - www. automobiliamarcello.com. Ampia disponibi lita' di distintivi, stemmi, portachiavi e oggetti smal-tati, rari e introvabili e libretti uso e manutenzione. Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 tell. 349 1073193 - giuseppe.zampie-ri51@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.

15. COMPONENTISTICA E PARTICOLARI

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 o riprodotti, ma di alta qualità, della meccanica e del-

la carrozzeria per modelli Porsche 356.

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095
7647383 - info@alfaricambi.it. Ricambi e accessori originali Alfa Romeo dagli anni '60 ai giorni nostri, tutti ricambi di rara reperibi-lità per far tornare "la tua auto... nuova di nuo-- Lamierati, tappeti, guarnizioni, paraurti e capote, ecc.

Auto Ricambi USA - ME - tel&fax 095 7275166- cell 345 5994265 - ornel-la-messina@hotmail.com - Disponibilità di reperire tutti i ricambi ed accessori ori-ginali, 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, Affa 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., componenti-stica originale e non, specifici per Lancia Delta 8v./16v./Evoluzione.

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi

COSTRUZIONE:

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

OFFICIAL PARTNER:

KESSEL





dal 1945



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







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

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

CARROZZERIA: lamierati, quarnizioni, 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.....

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.

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Agente ufficiale Moss per talia. Tutti i particolari per restauro Triumph, MG,

Austin-Healey, Jaguar.

Casa del Contachilometri - BO - Tel. 51 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 deri vate, 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.centrolariano-fuoristrada.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. Disponia-mo di ogni ricambio per ogni modello Citroën Traction Avant dal 1934 al 1957

Coppola Pasquale - Volla - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppola-oldtimer.com. Disponibilità ricambi originali per

veicoli storici, nazionali ed esteri, prezzi ragionevoli.

ELVEZIO ESPOSITO TAPPEZZERIA

AUTO D'EPOCA E MODERNE - CS - Tel./
Fax 0984 36074 - info@elvezio.com www.elvezio.com. 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.

iuro 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

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 Lserie 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, l ancia 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 ricam-bi, accessori e parti rare per Jaguar anni '48-'65 (collezione parti originali e introvabili) e Aston Mar-

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, mani-

glie, 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. Disponiamo di un'ampia componentistica per il motore e la carrozzeria di tutte le vetture Lan-

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, sia di meccanica che di carrozzeria

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

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. Spedione in tutta Italia

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

Paolo Bergia - TO - Tel./Fax 0121 77391. Gommini, supporti, mollette, cuffie, giunti, tubi fre-no, boccole, ecc... per tutte le Alfa Romeo dal

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. Disponiamo 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.









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

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





Magazzino ricambi estero spare parts services and restore | via Casorati, 34 - Reggio Emilia

Magazzino e ufficio spedizioni | via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia

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.

16. CROMATURE

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

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.galvanicaspino.it - info@galvanica-spino.it. Pulitura, ramatura, nichelatura, cromatura, lucidatura di qualunque metallo. Specializzata nella cromatura di componenti di auto e moto classiche e sportive.

17. CUSCINETTI

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

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista-scambi-

sta 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.

FILT

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.

e. 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 or reoliche 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.

Secretification

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti:

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 cilinfretti rinettiori

Frenatutto di Gurioli Carlo - BO Tel. 051
874859 - Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com. Revisione e rigenerazione dele 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

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 -

ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, revisione

e vendita impianti frenanti di auto sia a tamburo che a disco, tornitura tamburi, rettifica dischi, incollaggio o rivettatura ceppi freno, ampia scelta pastiglie freno, ampio magazzino ricambi.

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

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

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 384865 - www.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.

20. FRIZIONI TRASMISSIONI

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di qualunque tipo di ingranaggio, coppie coniche, auto-bloccanti, semiassi, ecc... su misura o disegno.
Forte Angelo - Lugano - CH - Tel. 0041

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.





Restauro carburatori di tutte le marche

Restauro meccanica di auto classiche, sportive e speciali

Esperienza di mezzo secolo su veicoli da pista e rally

Via Rigosa 4 - 40069 Zola predosa (BO) Tel. e fax : 051 753250 www.labantieamianti.it - info@labantieamianti.it









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

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara. it. Disponiamo parti frizione tutte le vetture Lan-

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.

21. 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 diseano o campione con spessori e diametri a richiesta Sangalli Guarnizioni - MI - Tel. 039 6056388 - Fax 039 6056389 - 348 7319380 82 - www. sangalliguarnizioni.com. Produzione guarnizioni motore per svariati marchi quali: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, Lamborghini.

22. IMMATRICOLAZIONI, COLLAUDI - REVISIONI

Agenzia Aguggini Sas - MB - 02/963 20107 - 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.

23. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. mpia disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuo vi 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.autoricam-bisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Vasta disponibilità di fari, fanalini e catarirangenti per tutte le autovetture nazionali

British Racing Green - BS - Tel. 030 7700291 541 - Fax 030 7703493 - brgmoss@libero.it. Agente ufficiale Moss per lia. Tutti i particolari per restauro di Triumph, MG, 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 guarzo: resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione

Centro Restauri Veicoli d'Epoca srl (CRVE) - (AL) - Alessandro Giolito 339-6541474 - crvesrl@gmail.com. Impianti elettrici completi in stock Porsche 356 PreÅ, A, B, C/SC tecnica originale e a norma. Revisione e riparazione completa e/o parziale di tutti gli impianti elettrici Porsche 356 6V e Porsche 911 12V.

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

carrozzeria, interni. Reperimento

auto d'epoca e ricambi su

commissione. Tagliandi,

messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.

Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali. Interventi di ripristino parziale di meccanica,

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 nazionali dal '50

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. Amoia disponibilità di gruppi ottici, fanalini, frecce, devio luci, 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, devioper vetture Lancia d'epo

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. Disponiamo e realizziamo impianti e componenti elettrici 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

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, Flma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 - Fax 051 6620147 - 347 6572323 - info@saurosquerzanti.it - www.saurosquerzanti.it. Ci occupiamo degli impianti elettrici di tutti i

modelli Fiat Topolino, Fiat 1100 E-A-B, Balilla, inoltre disponiamo di una vasta gamma di ricambi Topolino TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06
7850442 - 06 7943596 - commerciale@
tm-motori.it. Ampia disponibilita' di fari, fanalini, frecce, devioluci e altro materiale per impianti elettrici di autovetture nazionali dal 1950 in poi.

Centro Restauri Storici

F.lli Tramontana

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

24. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

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

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

25. INGRANAGGI

INGRANAGGI PRINA - BI - TEL. 348 169 9960 - info@ingranaggiprina.it - www.ingranaggiprina.it. Cambi rawicinati, coppie enziali autobloccanti, scatole guida dirette, semiassi rinforzati, pulegge e particolari in Ergal.

26. INTERNI AUTO

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

+39 337 604555 - montaniluigi@alice.it Rifacimento, ricostruzione integrale, riparazione, pulitura, manutenzione, di interni completi di auto classiche, sportive e speciali, in pelle, stoffa, skai, vipla, e altro materiale : cuscini, braccioli, poggiatesta, moquette, cielo, pannelli porta, ecc. Esecuzione professionale con massima attenzione ai dettagli. Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606. Disponibilità di tappeti e guarni-

zioni 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











Dinopoint

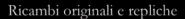
BERGAMO

Raduni ufficiali www.clubdinoitalia.it

Marco - Telefono 392 2606546 marco@dinopoint.it

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

> Specializzati in auto con motore Dino V6









Carrozzeria / Banco dima

Auto in vendita

Banco prova motori

Tappezzeria









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 ela-stica; 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 autovettu-re di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal

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. Restau ro ripristino e rifacimento di ogni componente del-la selleria di qualunque auto d'epoca e attuale, nel materiale originale: cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimento di volanti in pelle.

RC Autotappezzeria - TV - Tel./Fax 0423 949614. Si effettuano restauri e ricostruzioni interni di ogni auto d'epoca con materiale originale: cuscini, moquette, pannelli, braccioli, cielo,

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radi-ca; 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.

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 Giar-

TUTTO LAMBRETTA - RE - tel. 0522 271321 - info@tuttolambretta.it - www. tuttolambretta.it. Disponiamo di kit di ela-borazione STRATOS per tutti i modelli carenati di Lambretta dal 1958 al 1970: nuovi gruppi termici di 185 cc in ghisa (13.5 cavalli), dedicato al gran-turismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti piu' esigenti.

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 fanaleria, paraurti per Alfa Romeo Giulietta. Alfet-

Autoricambi Sassi - TO - Tel./Fax 011 2470358 - 335 6655985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisas-si.com. Ampia disponibilità di lamierati per auto

carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571
30597 - 0571 35683 - info@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 del-le vere 'opere d'arte'. Preventivi gratuiti in tutta Italia. Carrozzeria F.III 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, paraurti e parti di carrozzeria, marche nazionali ed estere, anni dal

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 in alluminio di tutte le epoche, costruzione

auto/moto/sport/fuoriserie e concept su misura del cliente, visitate il nostro sito.
F.IIi 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

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, paraurti, parafanghi,



Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca www.targhestoriche.it



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

Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



Gambetti Mario

Dal 1963 Specialista ricambi auto d'epoca

Via Isola Bianca, 71/73 - 44100 Pontelagoscuro (FE) Italy Tel. 0532/464950 - Cell. 345 8705543 - gambettimario@libero.it



RICAMBI MOTORE
RICAMBI FRENI

RICAMBI FRIZIONE
RICAMBI TELAIO

CINGHIE DISTRIBUZIONE 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

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, parafanchi + varie

GABRI-FALCO - FR - 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di lamirati per Afa 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.

29. MAGNETI

Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento, magneti e bobine auto, moto, socoter, trattori, ciclomotori ecc. Riavvolte anche in olio (a richiesta). Magneti a doppia acc. per motori spinti. Magnetista per hobby, consulenza gratuita.

30. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Disponibilità di libretti uso e manutenzione, auto - moto - camion da apni '30 a '80

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 teoniche, 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.

EPOCA CAR - VE - Tel./Fax 0421 311659. Libretti uso e manutenzione per autovetture e camion nazionali ed esteri dal 1920 al 1980.

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - Pl - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi delle parti di ricam-

bio, manuali d'officina per auto e moto, riviste, fotografie, depliants

grane, depilants.

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 disponibilità di libri esauriti e anche di difficile reperibilità. Catalogo online visibile sul sito www. gilena.it Nello D'Addio - NO - Tel. 338 4494807 - nellodaddio@libero.it. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, libri, riviste e 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.

31. MARMITTE COLLETTORI

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

F.IIi 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.

32. 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

22 MOTORE E SUE DARTI

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

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 - brgmoss@libero.it. Agente ufficiale Moss per l'Italia. Tutti i componenti per motori e qualunque parte meccanica per Triumph, MG, Austin-Healey. Dal 1996 anche Jaguar.

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

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.

dalla 1900 in poi

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 - coppolaoldti-mer@alice.it. Fornitura ricambi originali, motori completi o parti, cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Revisione integrale di ogni parte meccanica e idraulica di Citroen DS, Traction Avant e SM. Revisione di ogni singola parte idraulica in contropartita.

Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 -

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

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.

Porsche 356 (TANNER

Offriamo:

Porsche 356 Service, Biessenhofen 8580 Amriswil/Svizzera Tel. 0041 71 411 37 44 (9–12/14–18) Fax 0041 71 411 38 44 E-mail: tanner@rlataforce.ch

Fax 0041 /1 411 38 44
E-mail: tanner@dataforce.ch
http://www.dataforce.ch/tanner

- 25 anni d'esperienza nel restauro di Porsche 356
 - restauri completi o parziali
 - revisioni di motori e cambi
 - disponibilità di oltre 1000 pezzi di ricambio
- richiedete il catalogo di 60 pagine (gratuito)
- pagate i vostri ricambi con VISA o Mastercard



TURI GIUSEPPE

Via Berretta Rossa, 66/2 40133 Bologna Tel. 051/384831 Fax 051/388465 http://www.ricambljeep.com e-mail:turi@ricambljeep.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

/UTOSHOES

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.





ITALIAN CLASSIC TIRE

PNEUMATICI DI QUALITA PER MOTO D'EPOCA

vendita pneumatici, cerchi e raggi servizio di montaggio restauro ruote spedizione in 24h



WWW.ITALIANCLASSICTIRE.COM

servizio clienti anche whatsapp 334 7532806

italianclassictire@gmail.com

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 1920 el 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, 1,00, 8ltmo, 130 Abarth TC

Fiat 850, 500, 600, 1.100, Ritmo, 130 Abarth TC.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382
523630 - Fax 0382 529756 - info@gma-jag.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 4378026fax 4378066 - info@menegattocarservice. com - www.menegattocarservice.com. Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche indeni.

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.motorcarwillorba.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'enoca 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, dif-

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di tuti 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.ricambije-ep.com - turi@ricambijeep.com.

Ampia disponibilità di una vasta gamma di ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 ad oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Autovetture d'epoca italiane e straniere - applicazioni industriali - carrelli elevatori.

34. MUSEI

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

- Orari di apertura: dal lunedi 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 mg de ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi. Museo della Vespa - Collezione priva-

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

35. 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.

36. 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...

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.III Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363

F.III 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'enoca.

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99
11 35 - 337 56 99 41. Disponiamo di un'ampia varietà di guarrizioni e tappeti in gomma per tutte le marche e modelli di autovetture d'epoca. Possibilità di effettuare ricostruzioni anche su campione.

37. 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

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

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



RESTRURI TOTALI E PARZIALI DI PORSCHE



www.acr-auto.com







Impregnazione di microporosita'

a trasudamenti di liquidi dai vostri motori



Via Europa, 45 - 25040 Monticelli Brusati (Bs) - Tel (+39) 030 654461 - michele@cunio.it - www.cunio.it



whatsapp 3287609646



Dal 1960 siamo specializzati nella produzione di ricambi e accessori sportivi e corsa per

FIAT 500 D - F - L - R - 126, ABARTH 595/695 GIANNINI 500/590/650

ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www.italianclassictire.com - italianclassicti-re@gmail.com - Tel. 334 7532806 anche whatsapp! Pneumatici di qualità per moto d'e-poca, profili originali rigato, scolpito e CORD, prodotti omologati. I consigliati per restauri musea-li e conservativi. Più di 2000 pneumatici vendia-mo 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'eoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, irestone 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.

38. PRODOTTI SPECIALI

Cunio Fonderia&Impregnazione Srl - BS 328 7609646 - Impregnazione di microporosita' in sottovuoto con resina su basamenti coppe pompe testate ecc. Per eliminare le trasudazioni - perdite di liquidi - perdite di pressione.

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.masoliniradiatori.com - www. framcorse.com. Costruzioni complete in vari materiali quali: alluminio, rame, ottone, repliche radiatori anche panellati a nido d'ape, restauri. Vendita e costruzio-ne di RADIATORI MOTO IN ALLUMINIO, anche maggiorati e supplementari su misura per team

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 estrema-

41. 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 pluri-

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. Azienda a gestione familiare. Prezzi concorrenziali. Specializzati in Porsche, Fiat, Lancia, Alfa Romeo, 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 qualun-que autovettura classica o sportiva. Siamo specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazio-ni strada. Autori del restauro di una rarissima

Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@ libero.it. Si effettua il restauro, la manutenzione e 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 Vil-la d'Este (2003-2004).



RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO Dispinio Brond, elle **SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE** Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC) www.virginiobrambilla.it Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 info@virginiobrambilla.it PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL



... qualunque pratica

... per qualsiasi veicolo

... di ogni età

PROVENIEN.ESTERA ORIG. SCONOSCIUTA COLLAUDI CPA/MCTC

www.agugginisas.it TEL, 02 96320107





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



Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.fer-rarese-group.it. Restauro integrale della meccanica di autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Siamo spe-

Special dal 1900 a giorni ficsur - Giarro Specializzati in auto inglesi.

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571
30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it 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.IIi Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauriamo automobili d'epo ca dagli anni '50-'60. Specializzato nei model-li 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, mar-chi italiani e stranieri, in particolare specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

Centro Restauri Veicoli d'Epoca (CRVE) - (AL) - Alessandro Giolito 339-6541474 - crvesrl@gmail.com. Dal 1984 ci occupiamo di restauri totali e/o parziali per vetture Porsche 356/911/914, la nostra lunga esperienza ci permette di eseguire tutte le varie lavorazio-ni, per un restauro professionale, all'interno della nostra azienda, compresa l'immatricolazione finale. Chiozzi Guido e Paolo - FE - Tel./Fax 0532 62814 - info@lambrettapoint.

com. Restauri integrali di tutti i modelli Inno-

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 - Tagliandi, messe a punto, finetuning, 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 ricamo nuovo o usato.

Diego e Lorenzo Maspes - CO - Tel. 031 305640. Restauri integrali di meccani-ca 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



F.IIi Morolli - MI - Tel. 349 5498353 morollirebecca36@gmail.com. Si

effettua il restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'e-poca dagli anni 1940 al 1970: disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; inoltre siamo specializ-

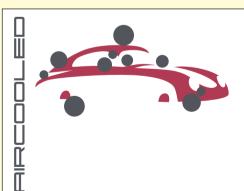
Frenatutto di Gurioli Carlo - BO Tel. 051 874859 Fax 051 6620535 - frena**tutto@gmail.com.** Eseguiamo la revisione e rigenerazione di tutte le parti frenanti per autovetture d'epoca di ogni tipo, con interventi sulle singole parti o sulla vettura stessa. Produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D - F - L - R e Topolino B C.

Jaguar & Aston - VR- tel. 348 3527978info@iaquar-aston.com, Consulenza, assistenza, ricambi, accessori e parti rare per Jaguar dal 1948 al 1965 (disponiamo di una collezione di 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.menegat-tocarservice.com. Si esegue il restauro, la riparazione, la messa a punto di ogni vet-tura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibi-lita' 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 mec-canica; preparazioni sportive e racing; ampia disponibilità di ricambi.



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



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





MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www. motorcarvillorba.it. Possiamo effettuare il restauro completo della meccanica e della carrozzeria di autovetture classiche, sportive e speciali - Reperimento e ricostruzione di componenti rari o introvabili - Service e diagnostica di vettu-

re granturismo d'epoca e attuali.

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

Vertuani Enrico Officina autorizza-

ta Citroën - PV - &0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuanienrico. com info@vertuanienrico.com. Resta ro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza guarantennale. Specializzato Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM. Mehari, 2 CV.

42. RETTIFICHE

Nuova Lunelli - MO - Tel. 059 2551230 -Fax 059 2551222. Siamo specializzati nella rettifi-ca dei motori di autovetture classiche e sportive. Realizzazioni e personalizzazioni ricambi da campione.

43. 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 ono di varie testate riviste quali: Quattroruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana.
Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122
tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com. Hobbista-scambista ha
ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, 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; disponiamo di 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'epo-ca dagli anni '20 in poi, inoltre rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, deali anni '50.

to, 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.

Co.fer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - Ci occupia-mo di eseguire saldature su: alluminio, magnesio, argentone, ghisa, ottone, rame, titanio, acciaio inox, acciaio molibdeno, saldature dolci, saldature basiche, saldature di raccorderie, saldature a tig su tut-ti i tipi di materiali; saldature a ossigeno, elettrodi, filo continuo e altro

Cunio Fonderia&Impregnazione Srl - BS 328 7609646 - Impregnazione di microporosita' in sottovuoto con resina su basamenti, conne pompe testate ecc. Per eliminare le trasudazioni perdite di liquidi - perdite di pressione.

45. 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

Pizzarelli Fausto - RE - Tel./Fax 0522 99 **1135 - 337 569941.** Si eseguono marchi, scritte e simboli per tutte le marche automobilistiche dal

E ATTUAL

SAMUELE - AR - 347 0822722 - www. **brezzisamuele.com.** Ampia disponibilita' di rivestimenti, anche su misura, per selle di motocicli nazionali.

47. SELLERIA, TESSUTI

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel. /fax 035300089 - www.cas-sinaemilesi.it - info@cassinaemilesi.

it. Equipe molto esperta e competente per rifa-cimento 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 del lavoro, con la massima

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. Inoltre disponiamo di un 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'e-poca 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.



R.C. snc di Renato Cicia & C.

·Pannelleria ·Braccioli

· Cielo · Moquette

O TAPPEZZERIA AUTO O RESTAURO AUTO D'EPOCA O INTERNI AUTO IN PELLE

*da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

via delle industrie, 10 - 31010 Onè di Fonte (TV) - Tel. e Fax. 0423 949614



SS180, RALLY 200, T5, GS150, FAROBASSO VN 1/2, VN1, VN2, 15T, V30T, V33T, 125 UIT, ACMA.





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

AUTORICAMBI SASS



AMPIA DISPONIBILITÀ DI

coppe ruota, paraurti, maniglie, lamierati, mascherine, fanaleria, volanti, modanature, fregi e stemmi e altra componentistica di carrozzeria per auto nazionali dal 1940 al 1980. Riproduzione di paraurti su disegno o campione.

Via Maddalene 15/17 - 10154 - Torino - Tel. 011 2470358 - Fax 011 2410966 - Cell 335 6655985 www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com

- Tel. 071 66616 - Fax 071 7960098 - info@luciopaolini.it - www.luciopaolini.it. Rifacimento e riparazione degli interni delle vetture attuali e d'epoca, con vari tessuti tipo: skay, vipla, pelle originale, sedili, pannel-

li, moquette, cielo.

Marmorini Angiolo snc di Nocentini Ugo e Marmorini Enzo - AR - Tel. 0575 26267 - tappezzeriamarmori-ni@alice.it. Restauro, ripristino e rifacimento di ogni componente della selleria di qualun-que auto d'epoca e attuale, rispettando l'originalità del materiale; cuscini, cielo, braccioli, moquette, pannelli, capotes, ecc. Rivestimendi volanti in pelle

RC Autotappezzeria - TV - Tel. / Fax 0423 949614 - www.renatocicia.it - info@renatocicia.it. Effettuiamo la riparazione, la ricostruzione ed il restauro completo della selleria di autovetture classiche ed attuali in qualunque materiale.

48. SERVIZI VARI Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavo-razioni 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'os-

49. SITI INTERNET

www.cicognaniguarnizioni.it. Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. Disponiamo di guarnizioni e tappeti in gomma per autovetture dal 1920 in poi, ricostruzione anche su campione

www.francoluperini.com. Il sito è una vetrina di manuali già catalogati e presenti nel sito www.manualiauto.com, inoltre sono presenti vari oggetti originali in vendita, in grado di arricchire la collezione degli appassionati sia di auto che 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 del-la 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.rossoclassic.it. Costruiamo, anche da zero, gli impianti elettrici e gli accessori inter-

50. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

ni ed esterni annessi

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 disponibili-tà di articoli a magazzino.

FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186 067 - Ampia disponibilita' cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin

F.IIi Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capasso**ricambi.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.ros**soclassic.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.

51. 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.

52. TURBOCOMPRESSORI

SAITO s.r.l. - AN - Tel. 071715693 E-mail: info@saito.it - Web: www.saito. it - shop.saito.it. Distributore autorizzato per Italia turbo Garrett, Mitsubishi, Borg Warner KKK, Mahle. Realizzazione di kit di potenziamento turbo ed esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

53. VALVOLE

MR VALVOLE di Matino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - What's app: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@fmatino.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.

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elve-zio.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 18 Totalite in Legilo - No - Legilo - Legilo - No - Legilo - No - Legilo - No - Legilo - Legilo - Legilo - No - Legilo - Legilo - Legilo - Legilo - No - Legilo - Legilo - Legilo - Legilo - No - Legilo - L ti 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.

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 57 64 85 - Fax 0341 26 16 70 - www. virginiobrambilla.it - info@virginiobrambilla.it. Ci occupiamo della creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualunque auto classica, sportiva e speciale.

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.



Telice 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 USAT**



RIPARAZIONE E RESTAURI COMPLETI - REVISION<mark>i Carb</mark>uratori **311 - Spedizion**i Giornaliere SI RILASCIANO CERTIFICATI D'IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO Chiamateci o scriveteci per un preventivo





IAGUÁR

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.



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



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: € 8.000.000,00 I.V.

PAGHIAMO REGOLARI PROVVIGIONI AI SEGNALATORI CHE CI FANNO

SOLO DAI NUMERI 1 DEL SETTORE TUTTA LA PIÙ AMPIA DISPONIBILITA' AI PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO



ALFA ROMEO GT 2000 VELOCE TIPO 105.21. 01/1974. Targhe (RE 38...) e documenti original di periodo - disponibile libretto uso e manutenzione e quida ai servizi assistenziali Alfa Romeo europa

RESTAURO MANIACALE - ITALIANA DA

€ 55.000



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT G.T. 1600 VELOCE TIPO 105.36, 02/1967 Targhe (FL36) e documenti originali dell'e noca - ISCRITTA ASI - appartenuta ad un solo precedente proprietario utilizzatore e ad un collezionista Alfa Romeo.

FONDI E LAMIERATI INTONSI CONDIZIONI MANIACAL

€ 61.000



ALFA ROMEO GIULIETTA 1300 SPRINT 750B CAMBIO AL VOLANTE, 03/1956 ISCRITTA ASI CON C.R.S. - CERTIFICATA ALFA ROMEO - SUPER RESTAURO

MANIACALE

€ 78.500



ALFA ROMEO SZ ES30 .10/1990. Tarohe (CT 93...) e doc. orig. dell'epoca - ASI con C.R.S. - ITALIANA DA SEMPRE - NUMERO 64 DI 1036 PRODOTTE - DISP. CERTIE DI COLLALIDO SZ NR. 064 - catalogo esploso parti di ricambio A.R. SZ rilegato, in scatola Alfa Romeo. SOLAMENTE 16.782KM - PERFETTE CONDIZIONI - YOUNGTIMER DI SICURA

€ 99.000



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 TIPO 939 3.2 JTS V6 24V Q4 EXCLUSIVE, 06/2007, CAMBIO MANUALE, disponibile carpetta originale in pelle completa di tutta la manualistica originale

SOLAMENTE 41.090 KM E CERTIFICATI ASSOLUTAMENTE COME NUOVA

€ 39.500



ASA 1000 GT "LA FERRARINA" 01/1964, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - disponibile ampia documentazione fotografica e fiscale attestante i lavori svolti alla vettura.

IMPORTANTISSIMO PEZZO DA COLLEZIONE RESTAURO MANIACALE - SUPERPREZZO

€ 120.000



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 Z3M ROADSTER 1[^] SERIE 321CV, 07/1997, ISCRITTA ASI CON C.R.S.

VETTURA RARA - PERFETTE Condizioni - Youngtimer di Sicura **RIVALIITAZIONE**



BUGATTI TYPE 44, 04/1929, Targhe originali (PA 003xxx) originali dell'epoca con libretto a pagine originale del 1929. ECCELSE ONDIZIONI DI ORIGINALITA' E CONSERVAZIONE PER 78 ANNI - ORIGINALE IN TUTTO. DAI DOCUMENTI A TUTTO IL RESTO - ITALIANA DA SEMPRE - PRIMA TARGA - PRIMI DOCUMENTI

€ 850.000



FERRARI DINO 206 GT BY "SCAGLIETTI" IN ALLUMINIO, 1969, Targhe (PA 50...) e doc. del periodo, libretto a pagine - iscritta ASI targa oro ai massimi livelli - ITALIANA DA SEMPRE. SICILIANA DALLA PRIMA IMMATRICOLAZIONE.

UNA DELLE DIECI PUROSANGUE CHE HANNO FATTO LA STORIA - MANIACALMENTE CONSERVATA



FERRARI 308 GTS TIPO F 106 AS CAR-BURATORI, 01/1978, meccanica revisionata da officina specializzata e qualificata su vetture Ferrari

> **CONSERVATA MANIACALMENTE** IMPORTANTE INVESTIMENTO RIVALUTATIVO

> > € 88.500



FERRARI MONDIAL COUPE' 3000 CC 235 CV/173 KW QUATTROVALVOLE. 02/1985, OMOLOGATA ASI TARGA ORO A MASSIMI LIVELLI - VETTURA TAGLIANDATA FERRARI IN DATA 03/2022 - pneumatici asso lutamente nuovi

CONDIZIONI MANIACAL

€ 45.500



FERRARI 360 SPIDER CAMBIO MANUALE, 07/2001, SOLAMENTE 34 818KM ORIGINALLE CERTIFICATI - disponibili numerose fatture attestanti i lavori e le manutenzioni svolte alla vettura, disponibili carpetta originale in pelle completa di tessera di garanzia e piano di manutenzione.

SICURA RIVALUTAZION

€ 113.500

€ 28.500

€ 43.800



FERRARI 512 BB I, 11/1982, targhe (FI D2...) e documenti originali dell'epoca - restauro altamente professionale eseguito da artigiani esperti in vetture Ferrari, DISPON FERRARI ORIG. COMPLETA DI TESSERA DI GARANZIA E PIANO DI MANUT. CON TESSERA COMPLETO GIUGNO 2018)

€ 265.000



FIAT 508 S BALILLA BERLINETTA 1000 MI-GLIA AFRODINAMICA 1935 MOTORE DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO riportato dal primo estratto cronologico che ne attesta l'origine della vettura ISCRIVIBILE 1000 MIGLIA - omologazione AS nr.0626 DEL 16-06-1973.

CRITTA E OMOLOGATA CSAI CON FICHE **D'IDENTITA**

€ 295 000



JAGUAR XK 120 3.4 LITRE O.T.S. GUIDA SINISTRA 01/1951 certificata DAIMI FR. JAGUAR HERITAGE TRUST che attesta l'originalita' e la produzione della vettura

CONDIZIONI DA CONCORSO

€ 118.000



LANCIA FLAMINIA GT TOURING 2.8 3C TIPO 826.138, 07/1963, Targhe (MI LO...) e docu-menti del periodo, OMOLOGATA ASI - vettura di elevato prestigio - una delle sole 168 prodotte dal 1963 al 1965

TARGHETTA IDENTIFICATIVA TOURII 12948 - CONSERVATO MANIACALE

€ 79.500



LANCIA FULVIA COUPE 1.3 S MONTE-CARLO TIPO 818.630 2+2, 09/1973. Targhe (RG 83...) e documenti originali

AUTOVETTURA IN PERFETTE CONDIZION

MERCEDES BENZ 230 SL W113 "PAGODA", 01/1967, "LA MITICA PAGODA ANCHE DETTA PAGODINO", hard top in tinta car-

CAMBIO MANUALE - SERVOSTERZO - DA VEDERE E PROVARE

€ 85,500



MERCEDES - BENZ 230 SL W113 "PAGODA" CON HARD TOP, 01/1963, omologata ASI targa oro ai massimi livelli, disponibile ampissima documentazione fotografica attestante il restauro

€ 80,000



CAMBIO MANUALE CON HARD TOP. 02/1994, iscritta asi con c.r.s., vettura dotata di carpetta completa di tessera di garanzia e manutenzione con tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale Mercedes- Benz.

YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 19,500



PORSCHE 356 COUPE' 1600 SC 95CV. **01/1964,** Targhe (NO 49...) e documenti originali di periodo RESTAURO MANIACALE -OMOLOGATA ASI - ITALIANA DA SEMPRE.

DISPONIBILE AMPIA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA ATTESTANTE I LAVOR SVOLTI ALLA VETTURA

SUPERPREZZO € 99.500



PORSCHE 911 2.2 S TARGA MY '70, 01/1970. Targhe (MI 65. R) e documenti di periodo - italiana da sempre - omologata asi tar ga oro ai massimi livelli - stupendo e affascinante

RESTAURO MANIACALE - SUPERCONDIZION SUPERPREZZO

€ 124,000



ROLLS ROYCE PHANTOM VII 6.7 V12 460CV - 01/2006. SOLAMENTE 8.797 KM ORIGINALI E CERTIFICATI - vettura dall'inconfondibile, affascinante ed elegantissima linea inglese.

> **CONDIZIONI MANIACALI - SICURA** RIVALUTAZIONE - SUPERPREZZO

> > € 155.000

SILVAUTO SPA, LA REALTA' NUMERO 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA!
VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE!
DISPONIBILI FINO A 100 FOTOGRAFIE PER OGNI AUTO

DA SILVAUTO PAGHI ANCHE IN BITCOIN SIAMO SEMPRE ULTRA ALL'AVANGUARDIA!!



ACQUISTARE E/O VENDERE AUTO D'EPOCA, DA COLLEZIONE E SUPERCAR



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







Inquadra il QR code

Accesso diretto al nostro sito



PORSCHE BOXSTER 2.5 204cv, ISCRITTA ASI, ANNO 1999, ★SOLO 46.731 KM DA NUOVA★ LIBRO TAGLIANDI COMPLETAMENTE TIMBRATO. RIVALUTAZIONE CERTIFICATA! HA 23 ANNI **ITALIANA DA SEMPRE**



PORSCHE 996 CARRERA 4 CABRIO 3.400CC, °SOLO 38.000 KM DA NUOVA°, LI-BRETTO SERVICE, HARD-TOP, **EXCELLENT CONDITIONS.** IMM.2001 **INTERNI FULL PELLE CHIARA!**



PORSCHE 912 1.6, ***RESTAURATA DA NOI*** VERDE IRI ANDA MOTORE INTE-GRALMENTE RESTAURATO DA RODARE DA PERSONALE SPECIALIZZATO IN POR-SCHE CLASSIC , CERTIFICATO PORSCHE MATCHING NUMERS!
GENNAIO 1968 HA 54 ANNI!



MERCEDES UNIMOG-411, IMM. 1962, °°°NOSTRO DA 30 ANNI°°°, SOLO 8.000 KM DA NUOVA°°, CAPOTE ORIGINALE, TRAINA 6.6 TONNELLATE. HA 59 ANNI!



BMW 2000 CS coupè sport 120CV, ★UNICO PROPRIETARIO★, interni originali, matching, 4 vetri elettrici, interni

ANNO 1968 – TARGHE NERE!



targhe nere Torino, ASI TARGA ORO.

ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1960! 1° MONOVOLUME AL MONDO



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 200750D PASSO CORTO 000 IMM 1958 AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla A alla 7 TARGA RAVENNA HA 64 ANNI!



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 4WD 16V, SOLO 75.000 KM, *IN OTTIME CON-**ANNO 1989**



BMW Z1, *** BOOK SERVICE COMPLE-TO - LIBRETTO GARANZIA COMPILATO SOLO 46.000KM, COLORE TOPROT ROSSO, porte elettriche scendenti perfette, capote originale, 2.500, 170cv, ASI, CONDIZIONI TOP!.

NOVEMBRE 1990



JAGUAR MK2 3.8. ★★★ITALIANA DA SEMPRE con TARGE VARESE NERE★★★ RESTAURATA da NOI COMPLETAMENTE I colore blu con interni CARTIER. STRABILIANTE!



ALFA ROMEO 1.750, grigio indaco con pelle Cartier, combinazione cromatica favolosa, oggetto molto speciale, ancora con i suoi interni originali. **MARZO 1970** TARGA FERRARA!



ALFA ROMEO DUETTO QUADRIFO-GLIO VERDE, SOLO 79.000 KM*, ITA-LIANO DA SEMPRE con TARGA MILANO* IN OTTIME CONDIZIONU **ANNO 1989**

ACQUISTIAMO CON PAGAMENTO E PASSAGGIO IMMEDIATO LA TUA VETTURA DAGLI ANNI '50 AD OGGI!

SIAMO ANCHE ALLA RICERCA DI FERRARI E LAMBORGHINI.



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1962 ABARTH 1000 BIALBERO ASI- RESTAURATO



1961 ALFA ROMEO 2000 TOURING ASI- RESTAURATO



1974 ALFA ROMEO MONTREAL ASI TOTALMENTE ORIGINALE PERFETTO



1973 ALFA ROMEO GIULIA GTA 1300 STRADALE COME NUOVA



1970 JAGUAR E TYPE ROADSTER 4.2 TOT. RESTAURATO € 98.000



1969 LOTUS SEVEN S3 TWIN CAM



1959 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1300 € 53.800



1978 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW TARGA NERA MI € 33.800



1996 JAGUAR XJ-SC 4.000 CABRIOLET 4 POSTI € 33.800



1999 CHEVROLET CORVETTE C5 ROADSTER € 32.800



1995 ASTON MARTIN DB7 € 42.800



2002 PORSCHE CARRERA 4S 60.000 km IMMACOLATO



1969 LANCIA FULVIA ZAGATO 1300 S totalmente restaurata € 45.000



1967 INNOCENTI MINI COOPER 1000 MK1 RACING € 29.800



1998 MINI COOPER SPORT PACK € 19.800



1988 JAGUAR XJ SC 5300 V 12 italiana 2 proprietari €29.800



1989 ALPINE RENAULT GTA V6 TURBO 2500 € 33.800



1997 MORGAN +8 4.6L UNICO PROPRIETARIO 60.000KM ORIGINALI



1993 BENTLEY BROOKLANDS € 33.800



1957 MERCEDES 220 S CABRIOLET PONTON TARGA NERA € 89.800



1977 PORSCHE 911 CARRERA 3.0 due proprietari € 86.000



1968 MERCEDES BENZ 600 (W100) presumibilmente ex



1978 MERCEDES BENZ 450 SL ORIGINALE ITALIANA 4 POSTI € 39.800



1965 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600 totalmente restaurata



1966 ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 BOLLINO ORO totalmente restaurata

www.cristianoluzzago.it

NERVESAUTO

Via delle Industrie, 10 - 31040 Nervesa della Battaglia (TV) 335 82 62 808 (Gastone Olivotto) info@nervesauto.com

ww.nervesauto.com



Jaguar XJS V12, 1990, carrozzeria colore verde inglese, 5345 cc. 3 carburatori, sedili interni color biscotto, targata italiana



suto, in buone condizioni, conservata, completa di mascherina corretta, targhe nere Ravenna.



Giulia 1300 Ti berlina, 1966, interni beige in tes- Fiat 124 Spider BS1 1600, 1972, 2 carburato- Triumph TR3A, 1960, 1.991cc, guida a sx, colore documentati da foto.



ri, lattonata, motore e meccanica rivisti, lavori Prime rose, interni neri con piping bianco, capote in buone condizioni, finestrini di colore nero.



Fiat 500 F. 1972. interni rosso-bordeaux. 499 cc. targhe nere da sempre italiana. Tettuccio apribile, venduta con revisione effettuata



Fiat 1100 modello 110 103 di colore grigio/beige ed azzurro, interni in tessuto, motore 1098cc, cambio al volante, gomme a fascia bianca.



Alfa Romeo Alfa 75 1.6 IE cat. 1993. colore grigio metallizzata con interni in tessuto, 1570 cc, targata italiana.



Austin Mini Cooper MK2, 1968, colore verde, interni neri, motore corretto 998cc, sedili originali, pneumatici sportivi riportati su libretto, ASI.



Lancia Appia III serie, 1960, 1090 cc, targhe nere, colore grigio abbinato ad interni grigi in tessuto. Vano motore in ordine, ben conservato.



Autobianchi Stellina, anno 1964, colore rosso, interni neri, 767cc, cerchi a raggi, con capote in canvas nera (tessuto).



TR3A, 1959, quida a sx, originariamente di colore azzurro con interni blu, lattonata, da verniciare, con documenti



Triumph TR4 IRS, da restaurare, è rimasta ferma per anni quindi richiede un restauro totale. È un esemplare guida a sinistra, completo.



AUTO · MOTO · RICAMBI · VINTAGE · RARITÁ **ESPOSIZIONE E VENDITA**

Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Pontevico (Brescia) - Tel. 0309306788 Paolo 335 1675138 - 335 5660581



ROVER 2000TC, 1975, conservata splendidamente, revisionata la meccanica, lucidata e perfettamente marciante



JAGUAR XJS CABRIO 4.0, 1995, appena river-€ 29,000 tratt.



DKW JUNIOR, 1963, vettura da restaurare.



TRIUMPH HERALD 1200, cabriolet, da restauro. documenti inglesi, guida a destra, tutta originale. € 4.000 traft.



VOLKSWAGEN T3 1.6 DIESEL, 1982, restauro integrale, disponibili tutte le foto, veicolo personalizzato, perfettamente funzionante. € 18.000 tratt.

MERCEDES W123 200T SW RESTAURATA

auto in ottime condizioni, perfettamente funzio-

nante pronta a viaggiare.



LANCIA FULVIA COUPÈ 1.3, 1974, vettura

ALFA ROMEO 75 INDY 1.8, 1991, funzionante, da restauro, interni e pannelli ottimi. € 5.000



LANCIA FLAVIA 1.8, 1965, da restauro, radiata d'ufficio, tutta originale e completa. € 4.800 traft.



MERCEDES 250 SW, 1989, DIESEL, BIANCA, RESTAURATA, aggiornata a restyling



FIAT TOPOLINO 500C, da reimmatricolare,



funzionante, auto di provenienza svizzera.





FIAT TOPOLINO A, bicolore, da reimmatricolare, € 10.000 traft







IL NOSTRO SHOWROOM

PRIMI IN ITALIA DAL 1975

SCOPRI DI PIU'!



1954 JAGUAR Xk120 FHC



1958 LANCIA AURELIA B24 S OMOL.ASI ORO



1957 LOTUS XI MILLE MIGLIA OMOLASI (1 DI 270)



1964 MASERATI 3500 GTI TOURING OMOL.ASI ORO



1962 MASERATI 3500 GTI SEBRING VIGNALE



1972 ALFA ROMEO MONTREAL



1959 ALFA ROMEO



1964 ALFA ROMEO 2600 TOURING OMOLASI ORO



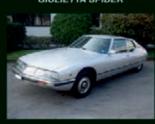
1969 FIAT DINO SPIDER 2000



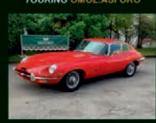
1962 FIAT 600 D MULTIPLA



1969 FIAT 124 VIGNALE EVELINE OMOL ASI ORO



1972 CITROEN SM CARBURATORI



1970 JAGUAR 4.2 S2 FHC



1955 PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER OMOLASI ORO



1969 VOLKSWAGEN PORSCHE 914/4 1700



1961 BENTLEY S2 RHD OMOL.ASI ORO



1969 MERCEDES BENZ 600 LIMOUSINE SWB EX INNOCENTI (1 DI 15)



1960 MG A 1600 ROADSTER MKI



1963 MG B ROADSTER MKI PULL HANDLE



1958 AUSTIN HEALEY 100/6 BN6

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









Via Donizetti n°1 - 24060 Casazza (BG) - tel. 035 0173659 - cell. 380 6971605 - panza-auto@outlook.it



TRIUMPH SPORTS '60 ASI



FIAT 1500 L '65



GOLF CABRIO 1.5 GLS '85



BENTLEY TURBO R AS



FIAT COUPE 2.0 20V ASI



LANCIA APPIA I SERIE '51 ASI



AUTOBIANCHI BIANCHINA '65





OLDSMOBIL ROCKET 88 '57



CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 TIP-TOP AS



BMW 518, '81









ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA

Tel: 328 3553543

FAVA NICOLA BROKER AUTO CLASSICHE DA COLLEZIONE





BRABUS Conservata Anno 2003

Ferrari 308 GTS Carburatori. Iscritta ASI con CRS e Targa Oro. Anno 1980



BMW 2002, Conservata, Condizioni da concorso Anno 1972



Ferrari Dino GT4 Targa Oro A2 PERFETTA! Anno 1977



Da collezione a serie limitata. Anno 1981



Restauro professionale Anno 1971



Porsche 911 Carrera 4 Anno 1989



Ferrari 348 TS Condizioni impeccabili Anno 1991



Mercedes 320 SI Conservata. Anno 1994



Jaguar XK 140 FHC Anno 1957



Lancia Flavia Sport Zagato Completamente restaurata. Anno 1965



Jaguar MK4, Carrozzeria perfetta, interni conservati. Anno 1949

WWW.VINTAGECARITALIA.IT











AUTO - CICLI - MOTO

RICAMBI SPORTIVI E D'EPOCA **ESPOSIZIONE E SFILATA**

STORICHE - MODERNE E SPORTIVE DA CORSA PILOTI - TEAM - SCUDERIE - CLUB

Info Tel. 335.6610134 - 0422.911698 - Fax 0422.913140 mostrascambio.tv@gmail.com



VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.COMM.IT



ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2000 - 1982 17.500 F



ALFA ROMEO DAUPHINE - 1964 8,500 €



ALFA ROMEO 1900 M AR51 MATTA - 1953



ALFA ROMEO GIULIETTA T.I. - 1961 21.500 €



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE - 1959 89,000 €



FERRARI 330 GT 2+2 I SERIE - 1964



FIAT 2300 BERLINA - 1961



FIAT 500 C TOPOLING BELVEDERE - 1953 10.500 €



FIAT 508 BALILLA BERLINA - 1936



FIAT 508 C CAMIONCINO - 1939 17.500 €



FORD ANGLIA 105E ESTATE DE LUXE - 1965



JAGUAR MARK X 3.8 SALOON - 1964



JEEP WAGONEER SJ - 1976 19.500 €



LANCIA ARDEA IV SERIE - 1951



MERCEDES 220A PONTON W180 - 1955 27.000 €



MINI MINOR 850 MKI INNOCENTI - 1966 12.500 €



NSU PRINZ 4L - 197



PORSCHE 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET - 1985

City Motors - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - Via Maria Bricca, 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia Tel. (+39) 011.968.26.55 r.a. - www.citymotors.comm.it - e-mail: citymotors@comm.it

La Libreria dei MOTORI di Paolo MAGGI sarà presente alle Fiere di :

IMOLA - MODENA - GONZAGA (Ex Reggio) - PADOVA - NOVEGRO - Milano RHO

Cellulare: +39 335 5242243 - mail to: info@maggiemaggi.com





Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920 Ricostruzione anche su campione

www.cicognaniguarnizioni.it info@cicognaniguarnizioni.it

Guarnizioni e tappeti in gomma



















■似菜■ Tel.+39(0)544-83311 Fax.+39(0)544-84606 Via dei Fabbri, 1 (zona artigianale) 48011 Alfonsine (RA) - ITALY -

GUIDA AGLI AFFARI -

MOTO **VARIE CERCO VENDO**

ABARTH

1300 OT PROTOTIPO WORD CHAMPIONSHIP, 1967 completamente restaurata, da concorso, motore riportato a nuovo. Tel. 328 3553543 - nicolafava@ vahoo.it



1300 S SCORPIONE FRANCIS LOMBARDI, 1970, rarissima, 70.000 km originali, perfettamente conse condizioni pari al nuovo. Visibile a Brescia, Tel. +39



155 - 1.7 TWIN SPARK. 1994. marciante. 255.500 km. Interni come nuovi. Carrozzeria quasi perfetta Manutenzioni ordinarie costanti. Modello con CATE NA di distribuzione. Sempre in garage. Non ancora iscritta ASI ma con i requisiti per una immediata registrazione. € 2.700. Tel. 328 6614760. valesi83@

164 2.0 TWIN SPARK, 1987, omologata ASI targa oro, colore nero, perfetta, accessoriata, ruote in lega originali Alfa Romeo, unico proprietario, immatrico lata ott. 1987, Km 170.000. € 5.000. Tel. 0331 263079

2000 SPIDER, 1980, omologata ASI targa oro, vettura in perfette condizioni sia di meccanica che di carrozzeria, capote ottima, colore rosso, € 32,000, Tel. 348 5637820

ALFETTA GT 1.6 TIPO 116.04. 05/1978, targhe (TO S08...) originali dell'epoca, iscritta asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica – SUPERCONSERVATO – LAMIERATI INTONSI. € 13.500. Tel. 348 5503882.



ALFETTA GTV 2.000 CC, 1979, molti lavori eseguiti documentabili, Km 50.000, testata rifatta agosto 2021, tenuta sempre in garage, € 10.000 non tratt. Tel. 333



DUETTO 1600 CODA TRONCA, 1974, omologata ASI, unico proprietario dal 1977, libretto e motore originali, perfettamente funzionante, carrozzeria color giallo pa glierino come nuova, capote e gomme nuove. € 36.000 Tel. 388 8549744 - 0583 494952. mppetrini@libero.it.



GIULIA SUPER 1600 TIPO 105.26 S. 03/1967 "BOI-LINO ORO", targhe (FI 38..) e documenti originali dell'epoca - disponibile libretto (tagliandi) di servizio ALFA ROMEO dell'epoca perfettamente CONSULTABILE. € 39.900. Tel. 348 5503882



GIULIETTA SPRINT, 1965. Conservata con intervent stratificati negli anni, Cambio a 5 marce. Targhe nere e libretto originali dell'epoca.Equipaggiata con Volante Nardi e radio, Visibile a Brescia, € 39,800, Tel, 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



SPIDER 2000 VELOCE CODA TRONCA, 1975, omologa ta ASI, colore rosso, interni pelle nera con capote nera, targhe nere (VR....), 1.000 Km dal restauro, completamente originale e perfetta, autoradio Alfa, per amatori, auto in condizioni eccezionali. Visibile in provincia di Modena. € 39.000. Tel. 348 8122938.

AUDI

100 CD, 1987, 2.200 cc, alimentazione a benzina, cam bio automatico. Km 50.000 originali, usata pochissimo tenuta sempre in garage. € 10.000 tratt. Tel. +39 339 1974028. kobol.claudio.53@gmail.com



AUSTIN HEALEY

100-6, autovettura bellissima. 2+2 posti, il mezzo è in perfette condizioni di utilizzo. Visibile a Brescia. € 49.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristiano luzzago.it



3000 MKI, 1961, autovettura pari al nuovo, da concorso. Km 10 000 dal restauro, accessoriata colore giallo con bande nere, visibile a Genova. Valuto permuta con collezionista. € 59.000. Tel. 335 5604632.



AUTOBIANCHI

BIANCHINA CABRIOLET, 1967, colore grigio, Km 48.600, la vettura ha subito un restauro di carrozzeria, rifacimento interno, capote, cromature e gomme la meccanica è totalmente d'origine, revisionati frizione e messa a punto motore. € 26.500. Tel. 335 287137, 1311cesarin@gmail.com.





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.





PA 039 5320813 Fax 039 5320812



info@rimsandrims.com

www.rimsandrims.com







DAL 1961 ABBIAMO A CUORE I VOSTRI RADIATORI



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



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



Ventilatore reversibile Limora con pale ad alte prestazioni

Aspira o spinge l'aria, basta girarlo e invertire la polarita'!

- ► 15 diametri differenti
- ▶ 12 Volt o 6 Volt
- ► in stock
- ► pale paraboliche
- ► ottimizzazione aerodinamica
- ► aumento del flusso d'aria stesso consumo di energia. A buon mercato grazie a grandi quantità acquistate!

Ogni ventilatore costa solo 78€ Limora.com/Limora-Ventilatore



Manicotti del radiatore rinforzati in Kevlar o in silicone

Tipico manicotto in gomma rinforzata in fibra sintetica. Rigido ed elastico al tempo stesso, resistente alle alte temperature e alla pressione esterna!

per esempio: Austin Healey BN4 a BJ8 senza riscaldamento: set da 2

con riscaldamento: set da 4

198€

TIT 159€ Mini 479135

Radiatore ad alte prestazioni in alluminio

Riproduzione fedele all'originale, rifinita in modo fantastico ... Ancora 3 kg in meno di carico sull'asse anteriore! La migliore rete in alluminio ad alte prestazioni disponibile sul mercato.

Austin Healey • Jaguar • Triumph • MG • Mini • Range Rover • Land Rover • Lotus • Alfa Romeo



Liauido di



raffreddamento additivo chimico

Chimica super intelligente Riduce la tensione superficiale del liquido di raffreddamento. Riduce la temperatura del motore. Bottiglia da 355ml sufficiente per 20 litri di refrigerante. Miscibile con qualsiasi altro

liquido di raffreddamento. Motori a benzina

303509 Diesel	19€
342352	20€

Attrezzo del radiatore questo piccolo strumento rappresenta un prezioso aiuto. 348635

Paraurti per MGA disponibile in stock



28€

47€

44€

Rostro paraurti 6108

Paraurti posteriori 170€

Paraurti anteriori 5263 260€

4 X 28€ + 1 X 170€ + 1 X 260€

= 398€

disponibile in stock:

Tendicatena idraulico

"EAC3629A" per Jaguar, Land Rover, Daimler 317573

"12H3292" per Austin Healey, MG, Alfa Romeo



Impianti di scarico in acciaio inox per tutte le classiche britanniche

Impianto di scarico realizzato secondo le nostre specifiche da 304/406 "Sheffield Stainless". Controllo della qualità senza compromessi, superfici impeccabili e saldature tip-top, accuratamente lucidate. Prodotte per noi in esclusiva. splendidamente elaborate, si adattano perfettamente sotto la macchina!



Griglia del radiatore disponibile in stock cromato MGB fino a ottobre 1969 • MGC (1967-69) 14406

Paraurti Acciaio inox V2A disponibile in stock per esempio: MGB • MGB V8 • MGC 522810





Jaguar XJ12, XJS, EV12, Mercedes W111, 116

potenza

• quasi raddoppiata la capa-

Jaguar XJ12, XJS, EV12, Mercedes

citàdi raffreddamento

W111, 116, 3.5, 4.5, 6.9 (tutti i

modelli V8) Opel Diplomat 5,4,

Compressore d'aria disponibile in stock

Nuovo di fabbrica, ultramoderno compressore d'aria esclusivamente per noi!

- 5,9 Kg invece di quasi 16 Kg
- Sostituisce 1:1 il vecchio compressore.
- Nessuna modifica



Jaguar XJS e XJ40

disponibile in stock

Compressore aria condizionata nuovo per Jaguar XJS e XJ40 "CCC4929" 481277 290€

Si consiglia vivamente di sostituire il filtro disidratatore

Pezzi di ricambio per auto d'epoca inglesi





Contattateci oggi stesso

Enrico Marchetti e Katarzyna Kaczmarczyk vi aiuteranno, chiamando il seguente numero:

Italia 0321 1644 232

o Oppure, visitate il nostro sito **Limora.com** nella versione italiana.

Questo

è anche un

efficace additivo

refrigerante

Anche cool

grigio scuro

Union Jack

38€

54€

Ombrello

455741

532851



Triumph

Pompa benzina per modelli TR 5 - 6 ad iniezione

Pompa pronta per l'installazione montata su piastra di montaggio con filtro, tubi e cavo di collegamento. Sostituzione perfetta della pompa originale Lucas. 306980



Ugello di iniezione 289404

138€

248€

Banda termica per terminale di scarico

- 1000°C. Bianca. Resistente a temperature fino a 1000°C.
- 2 Banda minerale, nera, resiste fino a 650 °C diretti e 1090 °C di irradiazione e permanente fine 520 °C.
- 3 Fibra di carbonio e titanio di alta tecnologia, con pietra di lava. Resiste fino a 980 °C di calore diretto e fino a 1370 °C calore irradiato. Permanente a 650 °C.

				C 11 N	
		Larghezza	Lunghezza	Codice-No	Prezzo
	ensummentant	25 mm	4,5 m	478981	17€
0		50 mm	4,5 m	478983	32€
0		25 mm	15 M	478985	76€
	RECENTERED	50 mm	15 m	478987	108€
5555533333555	25 mm	4,5 m	478982	17€	
2		50 mm	4,5 m	478984	32€
	25 mm	15 M	478986	76€	
		50 mm	15 M	478988	108€
THE PROPERTY OF THE PARTY OF TH	25 mm	4,5 m	505204	20€	
A		50 mm	4,5 m	505205	40€
3		25 mm	15 m	505202	76€
	1666666666	50 mm	15 M	505203	108€

Tutti disponibile in stock:

Nuovo sterzo per quasi tutti i veicoli britannici LHD o RHD, anche ad alto rapporto.

Triumph TR4 - TR6, Stag TR7, Spitfire, MGA, MGB, MG TD TF, Midget, Jaguar E-Type, XK ecc.

per esempio:

Scatola sterzo Triumph Spitfire 1500 lhd 11211



BIANCHINA MODELLO SPECIAL, 1966, omologata ASI, berlina, autovettura in ottime condizioni, da vedere e provare, modello Fantozzi, targhe originali come tutto il resto, perfetta, nessun lavoro da fare, valuto scambio o permuta con Alfa Romeo AlfaSud. € 6.000. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@

TRASFORMABILE + CABRIO, 1961, omologate ASI, pari a nuove, accessoriate, impeccabili, da concorso, no perditempo. A genova. € 23.000. Tel. 335 5604632.

BENTLEY

R TYPE SALOON, 1954, bicolore verde scuro e grigio selleria in pelle marrone; ha interni nuovi, tetto apribile, radio dell'epoca, vano motore vissuto ed originale. Targata italiana ed iscritta all'ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com. www.nervesauto.com.



53, 1962, colore nero, interno in pelle rossa, guida a destra, autovettura in buone condizioni. Visibile a Brescia. € 32.800. Tel. +39-328-2454909 info@ cristianoluzzago.it.



RMW

316 COUPÈ, 1993, ASI, colore blu met., cerchi in lega e cerchi in ferro con gomme 4 stagioni all'80%, aria condizionata, antifurto, chiusura con telecomando. € 5.500. Tel. 348 3951180. maurogiulio.maggioni@gmail.com. 318 I, 1988, 1800 cc con impianto GPL, ottime condizioni generali, 4 porte, colore bianco, certificata. € 4.900. 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. € 15.000. Tel. 348 5503882



M 535I (E28), 10/1984, targhe (vi 64 ...) e documenti originali di periodo – italiana da sempre – VETTURA CONSERVATA MANIACALMENTE – PERFETTA IN OGNI SUA PARTE. € 36.500. Tel. 348 5503882.



CADILLAC

DE VILLE CONVERTIBLE, 1965, buone condizioni generali, motore V8 7 L., primo modello con fari verticali, buona meccanica, capote elettrica, interni

originali conservati, da immatricolare come veicolo storico con C.R.S. € 18.500. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it .



CHRYSLER

LE BARON 22001 CAT TURBO 146 CV, 1988, targa ORO, 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

B 11 TRACTION AVANT, 1954, 2.000 cc, bellissima, freni e frizione nuovi, gomme nuove, in ordine dentro fuori, come nuova. € 15.000. Tel. 389 8792235.

COBRA

BRIGHTWEEL 427 AC COBRA COBRETTI, 1976, colore blu metallizzato abbinato ad interni azzurri, motore Rover 3528cc, cambio manuale, guida a sinistra, volante

in legno, capote nuova ancora imballata, targata Italiana. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www. nervesauto.com.



FERRAR

TESTAROSSA, 1991, colore rosso, interni in pelle nera, un solo proprietario da nuova per oltre trent'anni, Km 51.000, tutti i richiami in Ferrari, ultimo eseguito a gennaio 2022, impeccabile, targhe di prima immatricolazione, vernice originale. Trattative riservate. Tel. 348 8122938.

FIAT

1'100 TV COUPÉ PININFARINA, 1954, marciante, prezzo dopo visione. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

1100 103 TV (TURISMO VELOCE), 01/1954, GIAR-DINETTA VIOTTI CAMBIO AL VOLANTE, targhe (BR...) e documenti di periodo – vettura d'epoca perfetta e pronta all'uso – vettura rarissima marchiata FIAT. € 39.500. Tel. 348 5503882.



Visita www.asimusei.it

per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani





1100 B, 1948, di colore verde, con motore tipo 1100 B da 1089cc. Ha vecchio libretto datato 1948 e foglio complementare a scopo collezionistico. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com



1100 B MUSONE, 1949, trasformata in pick-up, da restauro completo, cerchi appena sabbiati e vernicia 4 pneumatici nuovi, completa di tutte le sue parti targhe originali Asti, no documenti. € 3.900. Tel. 348 4417840. 20170911mb@gmail.com.



1100 - 103 BAULETTO CAMBIO AL VOLANTE, 07/1955, targhe (CR 02 ...) originali dell'epoca iscritta ASI con CRSC - RESTAURO MANIACALE. € 18 000 Tel 348 5503882



1200 CABRIOLET, 1958, omologata ASI, tipo trasformabile, in ottime condizioni. € 47.000. Tel. 388 6014643. quartararogiuseppe@hotmail.it



1200 CC GRANLUCE, 1961, da restaurare. € 5.900. 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch. 128 GRUPPO 5, 1970, colore celeste, massima pre parazione HTP gruppo 5, 1.300 cc, come nuova, mai incidentale, solamente una gara, cambio Bacci, carbura tori da 45, sospensioni posteriori a bracci indipendenti. Prezzo impegnativo. Tel. 339 7992280. 1400 FARINA, 1950, conservata, documenti e targhe

originali. 3 esemplari costruiti, eleggibile Mille Miglia Tel. 328 3553543 - nicolafava@yahoo.it.



1'500CC OSCA CABRIOLET, 1960, autovettura da restaurare. € 10.000. 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'e ca con libretto a pagine, VETTURA MOLTO RARA IN QUESTA CONFIGURAZIONE - SUPERPREZZO. € 16.500. Tel. 348 5503882



500 D TRASFORMABILE, 1964, omologata ASI targa oro, restauro completo di tutto, documenti originali. 380 2511083.

500 F, 1967, omologata ASI con CRS. colore sabbia. autovettura perfettamente funzionante ed in ordine. €

9.800. Tel. 335 7275358. giovanni@piffero.net.

500 L CARROZZERIA BALBI, 1974, modello Tilly spiaggina, colore bianco, vettura dotata di capote inve auto in perfette condizioni. € 12.000. Tel. 335 287137 1311cesarin@gmail.com



500 R (TIPO FIAT 110 F/II), 10/1973, TETTO APRIBI-LE, targhe (BG 34...) e documenti originali dell'epoca unico proprietario utilizzatore dal 1973 al 2019, dal 2019 ad oggi appartenuta ad un noto ed importante collezionista bergamasco – RESTAURO MANIACALE. € 8 500 Tel 348 5503882



600 D MULTIPLA, 01/1965, targhe (NA 33...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine – vettura introvabile in queste condizioni - MANIACALE – CONDI-ZIONI DA CONCORSO. € 27.500. Tel. 348 5503882.



600 SAVIO JUNGLA, 01/1973, targhe (MI S9...) originali dell'epoca – ITALIANA DA SEMPRE – omologata ASI targa imi livelli – DIVERTIMENTO ALLA GUIDA AS SICURATO - CONSERVATO, € 9.000, Tel. 348 5503882.



ABARTH 750 GT ZAGATO, 1959, omologata ASI targa oro, vettura 100% originale e completa, restaurata, motore + cambio originali in cassa, visibile a Montecarlo su appuntamento. € 98.000. Tel. +33 6 40 616422. am@peninsularealestate.mc



BARCHETTA, 1997, autovettura conservata, molto € 5.600. Tel. 339 7122843

GAMINE VIGNALE, 1968, omologata ASI targa oro, ristrutturata, telino estivo, autoradio, cerchi Borrani, gomme nuove, porta pacchi inox, interni nuovi, visibile a Genova. No perditempo. € 35.000 tratt. Tel. 335 5604632.







Leader mondiali in sistemi di ricarica su misura e avviamento.

Need British parts? www.angloparts.com **Quality Parts & Service**

Il nostro distributore in Italia: Via Alessandro Volta 2 I-31020 Villorba (TV) T: +39 (0)422 321 500

AUSTIN HEALEY - MINI - JAGUAR - MG - TRIUMPH - LAND ROVER - MORRIS MINOR



Una famiglia una passione

MUSSO GOMME

PNEUMATICI PER AUTO E MOTO DA COLLEZIONE I TORINO



Distributore ufficiale Italia pneumatici da collezione.

Corso Giulio Cesare 117 b - Torino - Tel. +39 011852019 - info@mussogomme - www.mussogomme.it

NUOVA 500 D, 1964, completamente 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.



REGATA 70 STATION WAGON, 1986, colore grigio metallizzato, revisionata, compreso impianto GPL, in omaggio motore di scorta più numerosi ricambi, unico proprietario, passaggio di proprietà incluso. € 850. Tel. 347 2550401.

RITMO 65, 1981, vettura sanissima, niente ruggine, sempre in box, Km 67.000 originali e garantiti, distribuzione, freni, gomme, batteria, manicotti vari, tutto nuovo, inteni bellissimi, revisionata. € 3.600. Tel. 335 8009188.

RITMO BERTONE 85S CABRIO, 1984, omologata ASI targa oro, auto è stata completamente restaurata sia di carrozzeria che di meccanica. Visionabile in prov. di Benevento previo appuntamento. \in 15.500. Tel. . argentog@libero.it.

RITMO ABARTH 125 TC 2000CC, 01/1983, targhe (Roma 01...f) e documenti originali dell'epoca - CON-SERVATO MANIACALE – ITALIANA DA SEMPRE. € 23.000. Tel. 348 5503882.



SPRING 850 CC, 1970, tutta originale con capote in ottime condizioni, revisioni regolari. € 12.000. Tel. 338 1156464 - 06 50933534. gianni pesce@tim.it.



TOPOLINO, 1954, come nuova, freni, frizione e gomme nuovi, bellissima dentro fuori, colore grigio topo. € 7.500. Tel. 389 8792235.

UNO CS, 1990, vettura sanissima, sempre in box, gomme e freni nuovi, interni originali perfetti, revisionata, no ruggine. Invio foto su richiesta. € 1.600. Tel. 335 8009188.

FORD

MUSTANG FASTBACK, 1965, simbolo delle Muscle Cars Americane, ottime condizioni generali, restaurata di carrozzeria e meccanica, interni originali conservati, motore Ford 302 c.i. revisionato, vettura provenienza USA da immatricolare. € 45.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it .



THUNDERBIRD, 1956, vettura in buone condizioni di conservazione, interni originali, motore originale V8 292, rara con cambio manuale, Continental Kit, iscritta ASI, targhe e documenti italiani in regola. € 38.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it.



INNOCENTI

AUSTIN A40 BERLINA TIPO G31/1 – 1^ SERIE, 01/1962, targhe (TN 41...) e documenti originali dell'epoca, iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica – un solo ed unico proprietario – SOLA-MENTE 45.199 KM. € 8.500. Tel. 348 5503882.



JAGUAR

2.5 V6 EXECUTIVE, 1994, colore grigio, vettura in ottime condizioni di carrozzeria, interni e meccanica, tutta originale, pochi km, pari al nuovo. € 8.600. Tel. 335 287137 · 1311cesarin@gmail.com.



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, tagliandata, doppie chiavi e libretti. € 12.900. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



XJ 12 COUPÈ, 1976, colore regency red, interni in pelle cinnamon, matching numbers, CRS, buono stato generale: iniezione revisionata, 6 ammortizzatori, vinile tetto, guarizioni lunotto/parabrezza, candele, pompa benzina nuovi, gomme al 90%, cambio olio, Km 145,000. € 34.500 tratt. Tel. 335 7248449. stefano_beach@yahoo.it.



XJ6, 1989, omologata ASI, azzurro met., tetto elettrico, manuale, 4 fari, interni in pelle beige, iniettori nuovi, trentennale (esente bollo), passaggio agevolato, gommata, tendina lunotto, statuetta cofano, Km 120.000, revisione 2023, conservata, stupenda. € 8.000. Tel. 348 5182377.

XJ6 3.6 SOVEREIGN, 1989, modello Sovereign, 3.600 cc, sei cilindri, 212 cv, Km 85.000, colore grigio antracite metallizzato, targa e documenti originali, interni in pelle, condizionatore, cambio automatico, ottime condizioni generali. € 9.999. Tel. 338 5877458.

www.asimarket.it



LANCIA

APPIA II SERIE, 1958, modello C10S, color beige interni in tessuto abbinati, colorazione originale, motore 1090cc, targhe nere el libretto a pagine, iscritta all'ASI. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com



APPIA III°SERIE, 1963, unico proprietario, conservata in garage, carrozzeria ed interni in buono stato, visibile a Mondovì (CN), € 6,000, Tel. 338 6102025.



APPIA VIGNALE LUSSO COUPÉ, 1961, bicolore, auto vettura da restaurare. € 9.800. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

AUGUSTA BERLINA LUSSO, 01/1933, targhe (TO 58...

AUGUSTA BERLINA LUSSO, 01/1933, targhe (TO 58...) - restauro maniacale – raro esemplare con ruote a raggi – italiana DA SEMPRE. € 26.500. Tel. 348 5503882.



AURELIA B20 2.500 CC III°SERIE, 1953, omologata ASI targa oro, vettura in buone condizioni, targa originale, visibile in Abruzzo. Tel. 335 5691282.

BETA H.P. EXECUTIVE VOLUMEX 2.0 136 CV, 10/1983, targhe (MI 72XXXT) e DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - vettura d'epoca e da collezione in perfette condizioni – da vedere e provare – pronta all'uso. € 19.500. Tel. 348 5503882.



BETA MONTECARLO, 1984, bellissima, perfetta, mai incidentata, motore ottimo con soli Km 34.820, per età avanzata. Prezzo adeguato all'oggetto. Tel. 338 3380714.

BETA MONTECARLO TARGA, 1982, Km 51'000 – molto bella, autovettura con targhe italiane. € 23.000. Tel +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch. COUPĒ PININFARINA 3 B, 1963, omologata ASI cor CRS, colore grigio pastello, interni in pelle rossa nuovi cromature perfette, completa di ogni particolare, revisionata, visibile a Bologna. Tel. 347 4321980. info@infortunisticacie.it.



DELTA 1.300 CC 1°SERIE, 1982, colore grigio scuro, ferma per 30 anni, effettuato tagliando con cambio olio e filtri, distribuzione e pompa dell'acqua, freni e relativa pompa, batteria, gomme e altro. Revisione 2023, perfetta di carrozzeria e interni, meccanica con solo 39.000 Km. € 5.200. Tel. 320 1169319.

FLAVIA 1.800 CC, 1964, prima serie, targhe nere, colore grigio vinovo, autovettura restaurata maniacalmente. € 12.000. Tel. 342 8429042. vecchimacinini@gmail.com.



FLAVIA 1800CC COUPE' INIEZ. KUGELFISHER, 04/1966, TIPO 815.430 1^ SERIE, targhe (TO 78.....) autovettura con documenti originali dell'epoca con libretto a pagine – iscritta e omologata ASI – omologata FIVA con documento d'identità" FIVA – SUPERCONDIZIONI – SUPERPREZZO. € 20.500. Tel. 348 5503882.



FULVIA COUPE 1200 S1, 1965, bellissima, conservata in perfetto stato, tutti gli interni originali di primo equipaggiamento, meccanica affidabilissima. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



FULVIA GT 1216CC TIPO 818.200 BERLINA, 07/1967, LEVA LUNGA, Targhe (MI E2...) e documenti originali dell'epoca - rara versione FULVIA GT 1216cc – omologata ASI 3^ grado targa oro ai massimi livelli – PRODOTTE SOLAMENTE 5.426 UNITA'. € 8.500. Tel. 348 5503882.



FULVIA HF 1200 1A SERIE, 1966, totalmente originale, certificata, oggetto di ampio servizio su giornale automo-bilistico. Visibile a Brescia. Tel. +39-328-2454909 - info@ciristianoluzzago.it.



FULVIA ZAGATO, 1971, ASI targa oro, colore roso Palermo, conservata sempre in garage dello stesso proprietario. € 37.500. Tel. 389 1158815. www.mdvracing.com

MASERATI

BITURBO, 1983, omologata targa oro ASI, autovettura in ottime condizioni, perfetta, motore revisionato. € 12.000. Tel. 0364 591835.



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

18 - 19 - 20 **NOVEMBRE** 2022

Vuoi vendere la tua auto?

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla? **Milano AutoClassica** ti offre la possibilità di riservare un tuo spazio all'interno della manifestazione.

Per ricevere informazioni: invia una mail a:

info@milanoautoclassica.com Indicando alcuni dati quali:

NOME - COGNOME - CITTÀ - RECAPITO TELEFONICO - EMAIL Marca - Modello - Anno di Produzione

oppure inquadra il Qr Code qui sotto:



Segreteria organizzativa: EMAC / Tel +39 0572 70.152 / e-mail: info@milanoautoclassica.com

FIERA MILANO RHO

www.milanoautoclassica.com



BITURBO 2.500 CC, 1984, ottimo stato, Km 130.000, ben tenuta, sempre in garage. Valuto la migliore offerta. \odot 9.000. Tel. 349 5260719.

MERAK 3000, 1973, totalmente restaurata, perfetta di tutto, omologata ASI. Visibile a Brescia. € 69.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



MISTRAL 4.0, 1966, autovettura totalmente restaurata perfetta di meccanica e carrozzeria. Visibile a Brescia. € 186.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



MATRA

530 SX, 1972, auto completamente restaurata sia di meccanica che carrozzeria, monta motore Ford con Km 19.240, causa età avanzata. Prezzo dopo visione e prova. Tel. 338 3380714.

MERCEDES

200 W123 4 MARCE, 06/1979, "FIRST PAINT", targhe (MI 68...M) e documenti originali di periodo – italiana da sempre – vettura d'epoca in ottime condizioni di conservazione – APPARTENUTA SEMPRE ALLA STESSA FAMIGLIA. € 8.500. Tel. 348 5503882.



230 SL PAGODA, 1966, totalmente restaurata, Certificato di rilevanza storico ASI rilasciato nel 2020, AUTO

RADIO BECKER EUROPA, HARD TOP. Visibile a Brescia. € 79.800. Tel. 328 2454909. info@cristianoluzzago.it.



260 E SPECIALE, 1986, ASI, Km 125.000, solo 293 esemplari, ottimo stato, ben tenuta, full optional. Valuto la migliore offerta. € 10.000. Tel. 349 5260719.

280 S, omologata ASI, perfetto, 110mila km originali, nessun danno, piu 3 ricambi completi stessa auto. Tel. 320 3530000. valtermagno67@gmail.com.



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.



350 SL R107 CON HARD TOP, 01/1971, targhe (RC 27...) e documenti del periodo – ITALIANA DA SEMPRE – ISCRITTA ASI. € 17.900. Tel. 348 5503882.



500 CL, 2001, omologata ASI con CRS, auto di colore grigio metallizzato con interni neri in pelle, full optional, possibile prova con vostra persona di fiducia. Prezzo interessante. Tel. 370 1502426. ppiva@hotmail.it.

CLK 230 KOMPRESSOR CABRIO, 1998, omologata ASI, perfetta, autovettura tenuta in modo maniaca-le, cronologia tagliandi, completa di fatture e lavori svolti, full optional, qualsiasi prova, no perditempo. € 11.500. Tel. 347 1190994. riccardostefani3@gmail.com.



SL 280 V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft+hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. €110. Tel. 338 3498505.



MG

A 1500 1^ SERIE, 03/1957, iscritta ASI - iscritta e omologata CSAI con fiche d'identità' - qualsiasi prova - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 33.500. Tel. 348 5503882.



A 1600 MKII, 1960, pari a nuovo, motore, fondi, capote gomme, batteria ed interni nuovi, no perditempo. Da

privato collezionista. Visibile a Genova. \leqslant 33.000. Tel. 335 5604632.



A ROADSTER, 1962, colore rosso, interni in pelle marrone, conservata in modo eccellente, motore rifatto (documentato) da officina altamente qualificata, usata poco ma regolarmente ed in piena efficienza e funzionalità. € 30.000. Tel. 349 3666590.



B, 1969, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, causa trasferimento all'estero. € 20.000. Tel. 335 6327167. marcello.mentini@gmail.com.



B GT, 1980, colore azzurro, interni in tessuto, 1800cc, guida a sinistra, tettuccio apribile e cerchi Minilite. Questa MGB GT è stata lattonata e riverniciata da noi, presenti le foto dei lavori eseguiti. È targata Italiana con CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



IN PRIMO PIANO



ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE 450 CV, 05/2008 € 345.000



ALFA ROMEO 4C COUPE' 1.750CC TBI 240 CV, 07/2017 € 77.500



ALFA ROMEO 4C SPIDER 1750 TBI 240 CV, 09/2015 € 86.500

SILVAUTO S.p.A. - Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200 - Tel. 035/830800 (R.A.) - FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882 - info@silvauto.it

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 PER TUTTO AGOSTO Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

IL SITO PER VENDERE LA TUA AUTO D'EPOCA - Tel. 02 5656 9997 / info@oldcar24.com



OldCar 24.com

24

Compra e vendi in tutto il mondo!

B ROADSTER, 1966, colore blu abbinato ad interni blu con piping azzurro, motore 1800cc, equipaggiata con capote in vinile nera, cerchi a raggi nuovi, gomme nuove, ventola e radiatore olio. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com. -www.nervesauto.com.



PA RACING, 1934, totalmente restaurata di meccanica e carrozzeria, proveniente da Museo quattroruote e museo IFAS, targhe italiane nere degli anni 60, in vendita a una frazione del costo del restauro. Visibile a Brescia. € 53.800. Tel. +39-328-2454909 info@ cristianoluzzago.it.



TD C (COMPETITION), 1951, colore rosso, vettura rara in perfette condizioni, totalmente restaurata di carrozzeria e meccanica. € 38.000. Tel. 335 287137. 1311cesarin@gmail.com.



MORRIS

MINOR 1000 TRAVELLER, 1970, colore verde foglia classico abbinato ad interni verdi, motore da 1.000cc, legni in buone condizioni, marciante. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com. www.nervesauto.com.



OLDSMOBILE

CABRIO, 1972, omologata ASI, conservata senza ruggine, mai incidentale, capote elettrica, ben gommata e nessun rumore strano, Km 80.000. € 22.300. Tel. 045 902393



OPEL

1900 GT, 1973, TOTALMENTE RESTAURATA di meccanica e carrozzeria, blue metallizzato, regolarmente immatricolata. Visibile a Brescia. € 29.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



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

PEUGEOT

106 XN 3P 1.1, 1997, omologata ASI, uniproprietraio, mai incidentata, Km 34.000, sempre revisionata, custodita in garage, pneumatici, batteria, marmitta e servosterzo nuovi, perfetta, addita a neopatentati, euro 2, colore verde metallizzato. Visibile a Stresa. € 2.200. Tel. 338 9387327. marina.rigolone@

206 WRC SERIE NUMERATA, 1999, 2.000 cc, stradale, solo ribassata con ammortizzatori regolabili, per il resto è tutto ok, pronta da passaggio e per utilizzo, no perditempo e curiosi, no scambi. Visibile in Romagna. Tel. 349 5842859.

PORSCHE

911 L 2.0 PASSO CORTO, 1968, autovettura da restauro. Motore e cambio di origine. Certificata Porsche. #6602 Polo Red. Rara 911L: interni pelle, volante legno, 5 cerchi Fuchs, cristalli azzurri, motore 130hp e filtri K&N performance. Prezzo su richiesta. Tel. 335 8107154.



911 \$ 2.2, 1970, omologata ASI targa oro, parzialmente restaurata, verniciato carrozzeria esterna di colore blu, motore nuovo Km o, il resto totalmente conservato, come nuovo. € 160.000. Tel. 339 4070270. petrusf3@alice.it. 912 TARGA SOFT TOP, 1968, omologata ASI, conservata in ottime condizioni, libretto tagliandi, fatture dei lavori eseguiti dal '68 ad oggi, colore verde, uso e manutenzione, vari accessori. € 72.000. Tel. 339 4070270. petrus1975@live.it.

914 - 4 1.7, 1972, in ottime condizioni, motore volkswagen, catalogata nel Registro Italiano 914, colore nero L041, originale in tutte le sue parti, cerchi Pedrini. € 29.000. Tel. 328 4757520. mauromabritto@gmail.com. 924, 1977, colore nero, la carrozzeria è in buono stato, il motore completamente rifatto, dispongo anche di un treno di gomme completo di cerchi in lega. L'autovettura è Iscritta ASI. € 7.000. Tel. 340 3382144.

924 TURBO, 1983, vettura di colore grigio metallizzato, targa, interni e vernice originale. € 12.000. Tel. 338 4770421. mangela.brunetti@gmail.com.

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.



996 TURBO 3.600 CC, 2000, auto perfetta, tagliandata, interni in pelle e accessori al carbonio (20), gomme nuove. € 68.000. Tel. 333 2565870.



RENAULT

4CV, 1958, tipo R1062-Sport, motore 748cc in ottimo stato con carburatore appena revisionato, restaurata in

precedenza con interni nuovi, carrozzeria in ottime condizioni, paraurti e coppe ruota cromati appena restaurati. Tel. 0422 779222 di pom., 335 8262808 (Gastone Olivotto). info@nervesauto.com. www.pervesauto.com.



SUBARL

IMPREZA WRX STI II SERIE, 265 CV, AWD, "BLO-BEYE", targhe (CG...) e documenti originali – disponibile libretto tagliandi con tagliandi effettuati e timbrati in rete SUBARU – SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 39.500. Tel. 348 5503882.



TRIUMPH

SPITFIRE 1.500 CC, 1980, colore nero abbinato ad interni color magnolia, cilindrata 1500cc, due posti, equipaggiato con capote, due servo freno, cerchi originali. Appena riverniciato a specchio, visibili foto del lavori eseguiti. Con CRS. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ROADSTER 2000, 1949, auto quasi completamente restaurata. € 40.000. Tel. 335 8070875. colarossi@atiø.it.



IN PRIMO PIANO



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER "AMERICA" GUIDA SINISTRA, 07/1955 € 950.000



LANCIA AURELIA B24 S CONVERTIBILE CON HARD TOP, 09/1957 € 335.000



LANCIA AURELIA B20 GT IV^SERIE, CAMBIO A CLOCHE NARDI, 10/1954 € 118.000

SILVAUTO S.p.A. - Grumello d/M. (BG) Via Roma, 200 - Tel. 035/830800 (R.A.) - FILO DIRETTO/WHATSAPP: 348.5503882 - info@silvauto.it

SILVAUTO SPA, LA REALTA' N° 1 IN ITALIA NEL MONDO DELLE AUTO D'EPOCA! VISITA IL SITO WWW.SILVAUTO.IT AGGIORNATO IN TEMPO REALE. APERTI DAL LUNEDI' AL SABATO CON ORARIO CONTINUATO 8.00 – 22.00 PER TUTTO AGOSTO
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca



di Automobili, Cicli, Motocicli d'Epoca, e relativi Ricambi ed Accessori NIZZA MONFERRATO (AT) 03 Settembre 2022

Piazza Garibaldi - Nizza Monferrato (Asti) - Area espositiva di 18.000 mq.

Per informazioni telefonare ai numeri:

0141 721492 - 348 5173255 - 0141 721097 - www.veteran-nizza.com



CALENDARIO PERMANENTE DELLE PRINCIPALI FIERE E MOSTRESCAMBIO

ALBENGA - SV - Club Ruote D'epoca Riviera dei Fiori - Tel/Fax : 0141 993766 - 339 1135501 - 370 3103102 - salvatore.manno48@gmail.com - info@ ruotedepoca.it - 43° MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: DICEMBRE 2022 - P.ZZA F. CORRIDONI (presso Stazione Ferroviaria) - E' necessaria la prenotazione - Per gli espositori e' obbligatorio il tesserino per Hobbisti

AREZZO - Alte Sfere Srl - Tel. 335 7072902 - www. arezzoclassicmotors.it - info@arezzoclassicmotors. it - AREZZO CLASSIC MOTORS: 14/15 GENNAIO 2023 - AREZZO FIERE - 21.000 mq coperti - Orari pubb.: 5ab 8.30-19 - Dom 8.30 - 18.

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337/645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: MAGGIO 2023** - Umbria Fiere - Sup. espositiva coperta: 6.000 mg - Orari pubb.: 8.00 - 19.00.

BUSTO ARSIZIO - VA - Moto Club Anni '70 - MOSTRA SCAMBIO - AUTO BICI MOTO D'EPOCA E RICAM-BI: 22/23 OTTOBRE 2022 - MALPENSA FIERE - Espozizione gratuita auto di privati - Ingresso 5 euro - Orari pubblico: sabato e domenica: 8.30 - 17 - Info: 338 2016966 - info@automotodepoca. eu - www.automotodepoca.eu

CAORLE - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 347 5883200 - ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA - 25° 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: 21/22 GENNAIO 2023 - 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'EPOCIA: 4/5 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 : MAGGIO 2023
- CENTRO TURISTICO BALNEARE - GASTRONOMIA ITTICA.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - 44* 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 - WMERCATORETRO': GIUGNO 2023 - 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; ridottié 8. Orari al Pubblico: sabato 9 -19; domenica 9 -18.

NOCERA INFERIORE - SA - Consorzio Bonifica Sarno - Via Giuseppe Atzori- MOSTRASCAMBIO AUTO, MOTO E RICAMBI D'EPOCA : DATA DA DESTINARSI - per informazioni: 0828 851499 - www.mostrascambio.net - info@mostrascambio.net

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - MOSTRASCAMBIO: 11/12 NOVEMBRE 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: MAGGIO 2023 - 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: MAGGIO 2023 - 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: 9/12 FEBBRAIO 2023 - Lingotto Fiere.

TREVISO - SPORT SHOW - Tel. 335 6610134 - mostrascambio.tv@gmail.com - www.sport-show.it 13° MOSTRASCAMBIO: 8/9 OTTOBRE 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 mg coperti, 30.000 mg scoperti - Ingresso € 5 con parcheggio int. fiera - Gli spazi int./est. ai pad. sono a prenot. obbligatoria - Orario: Sab. 8.30/18.00 - Dom. 8.30/17.00.

VILLA POTENZA - MC - Circolo Auto-Moto d'Epoca Marchigiano "Lodovico Scarfiotti" - tel. 366 1886343 - fax 0712504821 - mostrascambio@caemscarfiotti it - www.caemscarfiotti.it - CENTRO FIERE DI VILLA POTENZA (MC) - 38° MOSTRASCAMBIO: 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.

VOLKSWAGEN

GOLF GL 1100 CC FORMEL E, 1982, 50 cv, 3 porte, colore argento met., Km 98.000, certificata, secondo proprietario dal 2005 per conservazione, ottime condizioni, eventuali ricambi disponibili. € 7.700. Tel. 338

CADDY AUTOCARRO, 1989, omologato ASI, vettura in buone condizioni, ottima meccanica, alimentazione diesel, colore bianco, collaudato. € 6.000. Tel. 329 2593476

GOLF GL MK1 1095 CC 5 PORTE, 11/1981, Targhe (BS 75...) originali dell'epoca - vettura conservata ma niacalmente - PERFETTA IN OGNI DETTAGLIO - CONDI ZIONI DA CONCORSO. € 8.000. Tel. 348 5503882.



GOLF V5 170 CV CAMBIO AUT., 2001, auto con 2 proprietari, Km 78.000, cambio automatico e sequenziale, 2.300 cc con 5 cilindri, con navigatore, nessun lavoro da fare. € 10.000. Tel. 335 6110313. matteo@penengofuoristrada.it.



MAGGIOLINO 1500 CC, 1967, in famiglia fin da nuovo, motore, interni e carrozzeria rifatti. Visibile a Verona. € 20 000 Tel 348 1400989



MAGGIOLONE 1302, 1972, targa originale Milano....., colore grigio metallizzato, vetro piatto, disopongo inoltre di qualche ricambio per suddetta vettura. € 6.500. Tel. 347 9813219, albertofornai@gmail.com

347 9813219. albertofornai@gmail.com.

MAGGIOLONE 1303, 1975, auto riverniciata colore blu
Porsche D5Q, capote Karmann, interni e pneumatici
nuovi, cerchi Pedrini, ottime condizioni. € 19.000. Tel.
328 4757520. mauromabritto@gmail.com.

PASSAT 2.0, 1992, modello Station Wagon, 1984 cc, 115 cv, provvista di gancio traino, climatizzatore, vettura in ottime condizioni generali, certificata. € 2.800. Tel. 338 5877458.

VOLVO

940 TURBO I.E., 1996, 2.000 cc, 155 cv, sempre a benzina, unico proprietario fino al 2017, poi conservata, colore verde oliva, interni ottimi, carrozzeria in ordine, diversi lavori di meccanica eseguiti, ottime condizioni generali, certificata. € 4.900. Tel. 338 5877458.

ALTRE MARCHE

ANSALDO 4 A SPORT, 1922, omologata ASI, versione competizione, ruote scoperte, restauro del 1975, funzionante, ottime condizioni. € 75.000. Tel. 335 6531771. ERMOLLI FORMULA 3, 1977, vettura conservata e funzionante, motore 2.000 cc Alloni/Toyota, 205 CV, senza strozzatura carburatori, primissimo esemplare costruito, con carrello, telaio sano non piegato, no incidenti, visibile in Romagna. No perditempo. € 22.000. Tel. 349 5842859.

JBA FALCON, 1982, omologata ASI, revisionata, bella e brillante da far girare la testa. Con finestrini, capote e gomme in ottime condizioni. A malincuore la vendo perché non faccio più i raduni tranne un centinaio di Km/anno. € 15.000. Tel. 348 281.7476.



MORETTI 600 BERLINETTA, 1951, cambio al volante 4 marce, autovettura storica in perfette condizioni – RESTAURO MANIACALE. € 57.500. Tel. 348 5503882.



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.



FUORISTRADA

MERCEDES G (W461), motore 2.5 diesel (serie 0M601 depotenziato 84 cv), chilometraggio inferiore a 100.000, manutenzioni sempre regolari, ed altro. Inolltre cerco rivista Auto n°4 del 1987. € 1.200. Tel. 0185 939353

SUZUKI SAMURAI SJ 413, 1990, grigio scuro metalizzato, Km 75.000, 5 marce, 5 ruote di ricambio con accessori originali, paracolpi anteriore, kit protezione fanaleria, radio Blaupunkt com mangiacassette dell'epoca, cinghia di distribuzione sostituita nel 2022. € 6.000. Tel. 388 1936066.

TOYOTA LAND CRUISER BJ40 (A), 1980, alimentazione a gasolio, 2977 cc, marciante, in buone condizioni, revisionata, circolante. € 15.000. Tel. 333 1268954. carlocingolani@alice.it.

INDUSTRIALI E MILITARI.....

MERCEDES MOD. 409 AUTOCARRO, alimentazione diesel, 3.000 cc, motore completo di ogni accessorio (serie OM615 88 cv), chilometraggio motto elevato, albero motore spezzato tra 4° e 5° cilindro, si avvia, inoltre dispongo di alcune parti meccaniche per Mercedes 220D del 1969. Tel. 0185 939353.

MOTO

AERMACCHI HD 350 SPRINT, 1971, esemplare unico, carrozzeria Sprint, motore TV originale della casa non modificato, cambio a 5 marce, restaurato professionalmente e totalmente, motore e telaio stesso numero. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.

IN PRIMO PIANO



TRIUMPH TR6 2500

anno 1975, conservato, carrozzeria colore verde smeraldo originale, interni in pelle nera profili verdi, motore 2500 cc, guida a sinistra, targata italiana. Versione a 3 carburatori con motore originale a 6 cilindri. Generalmente ben conservata con capotte in buone condizioni, portapacchi cromato e cerchi originali.

L'auto è presentata come da foto, visione di persona consigliata. Su richiesta, trasportiamo a destinazione.

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

Visita www.asimusei.it













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

AJS 500 CC MODEL 20, 1954, omologata ASI targa oro, perfetta, documenti regolari e d'origine. € 10.000. Tel. 335 6468789. ferrari.enry@virgilio.it.



BERELLI LEONCINO, 1955, omologato ASI targa oro, 125 cc, 2 tempi, perfettamente restaurato, completo di documenti regolari.

3.500. Tel. 338 6066833. sanvito.roberto@gmail.com.

BIANCHI BIANCHINA 125 CC, 1950, conservata con tutte le sue parti originali, targa in ferro 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, motociclo militare, immatricolata civile 01/1979, conservata perfettamente, tutta originale, iscritta al Registro Storico Italiano "E. Bianchi". Per invalidità. € 3.500 tratt. Tel. 340 5358141 - 0541 694220. cesilva44@gmail.com.

BMW K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, 4 cilindri in linea, 1.000 cc, nera met., carenatura integrale, borse da viaggio laterali, bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. € 3.600. Tel. 338 5877458. BMW R 80, 1985, omologata ASI, km 108.000, perfetta, pronta a partire, borse e copriserbatoio originali, chiave accensione snodata, libretto di circolazione e manutenzione originali. € 6.500. Tel. 337 256011. lucafavage@gmail.com.



BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredato di numerosi ricambi di scorta quali: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc.... Esemplare unico in Europa. € 16.000 tratt. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



COLLEZIONE MOTO, dispongo di una ventina di motocicli degli anni '50/'60 da restaurare, varie marche quali Benelli, Moto Guzzi, Laverda, Rumi, ecc.... Prezzi da concordare. Tel. 338 4770421. mangela.brunetti@gmail.com. GILERA GIUBILEO 98 CC, 1959, omologato ASI targa oro, restauro totale, documenti regolari € 2.200, inoltre dispongo di un Moto Guzzi 175 Lodola del 1956, restauro totale, targa ASI, documenti regolari € 3.000. Tel. 059 549226.

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.

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 e altri ricambi. Tel. 333 8758147.

ISOMOTO 125 CC, 1953, omologabile ASI, riverniciato con codice colore LeCler originale, montato conta chilometri con marchio ISO, provvisto di targa, libretto, foglio complementare e misura del P.R.A. dove risulta cancellata d'ufficio. Stupendo, da collezione. € 2.100. Tel. 349 6844119.

LAVERDA 350 CC, 1981, iscritta ASI, moto rara, Km 40.035, perfettamente conservata, batteria nuova, libretto uso e manutenzione, causa limiti di età. € 3.500 tratt. Tel. 340 5358141 - 0541 694220. cesilva44@mail.com

LAVERDA 750 S, 1969, serbatoio bianco con fascia rossa, freni originali Grimeco, omologata FMI, valuto eventuale permuta con auto d'epoca di mio gradimento. Visibile a Campobasso. € 15.000. Tel. 329 2722604. MONDIAL 160 SPORT, 1954, tutta originale, completa, funzionante con targa e misura, radiata d'ufficio. € 950. Tel. 0523 896247.



MOTO GUZZI 50 CC FURGHINO, 1971, restaurato come da foto, documenti da passaggio, valuto anche scambio con Vespa anni '60 con documenti in ordine. € 1.500. Tel. 333 4380311 - 331 3585954.



www.asimarket.it

MOTO GUZZI AIRONE SPORT, 1951, targa Oro FMI, omologata motocarrozzetta, ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@iibero.it.

MOTO GUZZI NUOVO FALCONE 500, 1975, militare, nuovissimo, tutto originale di fabbrica con solo Km 10.000, più un'altro smontato per ricambi, entrambi con dispaccio dell'asta. € 10.000. Tel. 349 6367901 - 06 5611197.

MOTO GUZZI V 35, 1978, motociclo in buone condizioni, omologata FMI. Tel. 031 879145 ore serali.
MOTOBI CATRIA 175 LUSSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomiserandino@libero.it.
NIMBUS 750 CC, 1938, omologata ASI targa oro, perfetta, documenti regolari. € 12.000. Tel. 335 6468789. ferrari.enry@virgilio.it.



PARILLA 125 TURISMO, 1952, restaurato completamente con motore a 4 tempi revisionato, targa in ferro, perfetto, parte subito, affidabilissimo, documenti pronti per il passaggio di proprietà. € 1.490. Tel. 349 6844119.

PIAGGIO APE, 1959, perfetta, documenti regolari. € 14.000. Tel. 335 6468789.



PIAGGIO VESPA 125 SUPER VNC, 1966, colore verdino PIA303, 125 cc, omologata 2 persone targata, da sempre italiana. Recentemente restaurata dai precedenti proprietari. Libretto a pagine originale e nuovo, con targa originale. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com. - www.nervesauto.com.



PEUGEOT SV 50 GĚO, 1992, conservato, già tagliandato, perfetto per CRS, non targato, unipro, 15 k, rosso bordeaux. € 500. Tel. 347 5383088. pietro.cuniberti@

NAUTICA

CANOA A REMI, 1950, costruita interamente in legno dai cantieri Solcio. € 2.200. Tel. 347 2550401.

MOTOSCAFO, 1940, costruito in legno di mogano, tipo runabout, interamente restaurato. € 15.000. Tel. 347 2550401.

VARIE

BOLLI D'EPOCA, '28/'83, per auto, moto e motorini, camion, copie da veri originali d'epoca, no rifacimenti al PC. Per auto € 13, moto € 6. Tel. 388 1221569. s.badoni@virgilio it.



CALESSE TIPO SPIDER, 1880, trainato da un cavallo da tiro, capote in cuoio rifatta, perfetta per sposalizi e grandi feste, in ottimo stato. A chi offre di più. € 12.000. Tel. 349 5260719.

CANDELE LODGE GOLDEN, dispongo di 2 (ultime) confezioni, introvabili ed originali per tutti i modelli di Alfa Romeo Alfetta, Giulietta, GT, Giulia; GTV, Alfasud, posso spedire in tutta Italia. € 25 cad. + sped.. Tel. 339 2566528. renzomenegatti@gmail.com.



CARRELLO PORTA MOTO UMBRIA RIMORCHI, 2003, in ottimo stato, senza ruggine, tenuto ion box, con

targa ruota di scorta, revisionato fino al 2023, senza manutenzione. € 600. Tel. 339 3963899.



CASCO DA MOTO D'EPOCA, 1950, in ottime condizioni, appartenuto a importante pilota centauro da corsa. Posso spedire in tutta l'Italia. € 200 + sped.. Tel. 339 2566528. renzomenegatti@gmail.com.



CERCHI CROMODORA, dispongo di due coppie misura 13x65 e 14x65 in buono stato e non incidentati. Da sabbiare. € 480. Tel. 339 3963899. aerosculturamarrani@alice 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.



MATERIALE VARIO, dispongo di vari distributori di benzina, insegne Alfa Romeo, targhe America, emblemi e scritte di vetture italiane e di altri stati. Tel. 338 9369456.

MOTO GUZZI MOTOCARRO ERCOLE 500, '50/'60, dispongo di 2 motori, 1 con avviamento elettrico, l'altro avviamento a pedale e carburatore MC 26 F con filtro ari, serbatoio e manubrio con manettini. Prezzi da concordare, scontati per vendita in blocco. Tel. 347 4286328.

MOTOCICLI VARI, Benelli Letizia con motore di scorta 125, targa d'epoca, Ducati Cucciolo tec. Siata, Ducati 55, Atala Ceccato + altri modelli 50 cc, fari per BSA, Norton, bielle e cilindri Sertum, BSA, alberi motore, ecc... Su richiesta invio foto. Tel. 328 7894109.

PER 131 ABARTH, dispongo di in cambio in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimer-teile@hluewin.ch

PER ALFA ROMEO, 1975, dispongo di 4 cerchi in lega marcati Alfa Romeo Speedline, tutti in perfette condizioni, solo da riverniciare, misura 135TR 340FH-38, 4 fori, girano diritti. Posso spedire in tutta Italia. € 250 + sped.. Tel. 339 2566528. renzomenegatti@ smail.com.



PER ALFA ROMEO - MOTORI, tipo A.R. 1315, A.R. 00106, A.R.00102, A.R. 00112, A.R. 00121, A.R. 00514, A.R. 00548, A.R. 512, A.R. 00530, A.R. 00526, A.R. 01678. Tel. 339 9369456.

PER ALFA ROMEO 64, dispongo di varie parti quali cofano anteriore completo di scudo, cofano posteriore, sportelli destri. Tel. 339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.

PER ALFA ROMEO DUETTO, '85/'94, dispongo di porte, cofani, paraurti, fanalini anteriori, strumenti, filtro aria, ruote in lega e metallo e altro materiale.

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 GIULIA SPIDER 1'600CC, dispongo di 1x Cofano Motore (nuovo) e due porte. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

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 APE ANNI '90, dispongo di due porte usate in buono stato colore rosso. € 100 comp. sped.. Tel. 338 3391744

PER CITROEN DS E DS CABRIOLET, dispongo di ricambi nuovi e usati. Tel. 335 5945776.

PER FIAT 124 BERLINA MK1, dispongo di una coppia di parafanghi anteriori nuovi dell'epoca. € 150 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT 130, dispongo di bellissimi cerchi originali, misura 6 1/2 X 14, girano perfettamente. € 350. Tel. 339 6994058, giuseppe.salvian@gmail.com.

339 6994058. giuseppe.salvian@gmail.com.
PER FIAT 501 - 503, 1926, dispongo di motori, cambi
e differenziali. Tel. 335 6457372.
PER FIAT ABARTH 125 TC, dispongo di un motore

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 E LANCIA, dispongo di un Volumex in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimer-teile@bluewin.ch.

PER FIAT TOPOLINO A - B - C, 1936, ottimi cerchi Fergat, molto belli, anche con coppe con logo Fiat, sanissimi, ok, da verniciare. Tel. 339 6994058. giusepoe.salvian@mail.com.

PER JAGUAR TUTTI I MODELLI, fino 1991, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali d'officina in italiano o in inglese, originali o copie rilegate, per alcuni modelli anche su CD-ROM. Tel. 329 4252338. anmisg@vahoo.it.

PER LANCIA APPIA III°SERIE, da vettura demolita con Km 80.000, dispongo del motore con cambio e tutte le sue parti usate. Tel. 339 1987696.

PER LANCIA AURELIA, 1950/51, convogliatore abitacolo restaurato e manometro pressione olio cruscotto più carburatore Solex revisionato. Prezzo dopo visione. Tel. 329 0454819. robmaz2021@libero.it.

PER LANCIA AURELIA B/10, 1950, ceppi freni con tamburi anteriori usati e riscaldatore abitacolo tutto restaurato. € 300 cad. Tel. 329 0454819. robmaz2021@libero.it.

PER LANCIA FULVIA COUPĚ, 1974, strumentazione completa, sfondo colore nero, più cruscotto e volante in legno. Anche singolarmente. € 150. Tel. 338 5882081. cracchi@hotmail.com.
PER LANCIA FULVIA COUPĚ MK1, dispongo di un

PER LANCIA FULVIA COUPÈ MK1, dispongo di un paraurti posteriore, usato ma in ottimo stato. € 170 comp. sped.. Tel. 338 3391744.

PER MASERATI GHIBLI, 1972, dispongo dei paraurti anteriore e posteriore come nuovi. € 4.200. Tel. 335 227956. mikifalco@gmail.com.



PER MASERATI MERAK, dispongo di 1x Motore 114, 1x Motore AM 107 – 4'200 cc. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER MERCEDES 190 (W201), dispongo di un motore efficiente Km 260.000 € 800, più molte altre parti (cofano, parafanghi, porte sport. baule altro), treni coppie pneumatici ok varie dimensioni. Tel. 0185 939353.

PER MERCEDES 220 D (SERIE W115), 1969, mot. compl. blocc. (difficile sblocco in assenza danni) ed inottre ogni compt. te trasm.ne (cambio diff.scat. sterzo pinze fr.: effic.ti e vern.ti). Cedo treni pneum. ok. Tel. 0185 939353.

PER RENAULT 4, 1970, dispongo di tutti i cristalli,

PER RENAULT 4, 1970, dispongo di tutti i cristalli, sia fronte, lato che retro. Tel. 330 419741. angeli. rag@yahoo.com.

PER TRIUMPH TR6 (MOD. AMERICA), 1972, dispongo di un kit completo di alimentazione composto da: 3 carburatori Weber DOCE 42 nuovi (italiani), 1 collettore di aspirazione nuovo più tutti i leveraggi. € 1.650. Tel. 339 1406080.

PONTE SOLLEVATORE, per autovetture. Vero affare Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com. **RACCOLTA FERRARISSIMA,** come nuova, dal numero 1 al numero 25. Tel. 380 6971605.



RIVISTE AUTO, italiane e straniere, degli anni '50, '60 e '70, testate quali Auto Italiana, Il Pilota, Style Auto, Gente Motori, Aru, Motor Revue, ecc.... Spedisco su richiesta elenco completo via e-mail. Tel. 347 9813219. albertofornai@gmail.com.

RIVISTE LA MANOVELLA, dispongo dei numeri che vanno dal 1977 a dicembre 2021. Si accettano offerte. Tel. 388 1936066.

RIVISTE RUOTECLASSICHE, dal primo numero a dicembre 2021, con cartelle custodia fino al 2011. Tel. 388 1936066.

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, esc. Tel 333 2493694

d'Epoca 1995 al 2020, ecc.. Tel. 333 2493694.

VARI RICAMBI, dispongo di numerosi pezzi provenienti da auto anni '40/'50 e '60 per voi mercatini tipo Novegro Milano. Automotoretrò Torino, ecc.... Prezzi da concordare. Tel. 338 4770421. mangela.brunetti@gmail.com.

VARIE AUTO/MOTO, ricambi di carrozzeria Mercedes anni '70, carrozzino Indian, Bianchi Mobylette, DKW Hobby, vari numeri di Motociclismo anni '50. Tel. 339 6616415

VARIE RIVISTE, La manovella, 90 numeri dal 2010 al 2020 € 50 in blocco, più Motociclismo e Motociclismo d'Epoca, anche anni '50, dispongo di decine di numeri, inoltre riviste su moto, libri, documentazione varia. Tel. 339 6616415.

VOLANTI, dispongo di vari modelli per Giulietta spider, Sprint, SS 1.600, 1750, 2.000, Giulia GT. Inoltre cruscotti sempre per Alfa Romeo vari modelli, scritte e stemmi. Tel. 338 9369456. VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia.

VOLUMI AUTO, in ottime condizioni, Fiat e Lancia. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCQ

ALFA ROMEO ALFETTA, auto in ottime condizioni, con livrea Carabinieri dell'epoca. Quotazione Ruote-Classiche. Tel. 331 9717671.

GIORNALI/RIVISTE, numeri di Quattroruotine vecchi e nuovi, prezzi modici. Tel. 334 8216800 - 338 6698789, automartinelli@gmail.com.

6698789. automartinelli@gmail.com.

JAGUAR E TYPE COUPÈ, '61-171, solo originale o perfettamente restaurata, 2 posti, guida a sinistra, vettura regolarmente immatricolata in Italia, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. anmigg@

MODELINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18, anche rotti. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MOTO BIANCHI SPORT STELVIO 250 CC, '50/'52, possibilmente con targa Viterbo 12853 avuta per 20 anni. Tel. 349 6367901 - 06 5611197.

PER TRIUMPH SPITFIRE MKI/MKII, 1963, differenziale usato/ricondizionato, valuto eventuale scambio con motore MKII. Tel. 347 8911006.

PORSCHE 911, 1988, modelli 2000, 2200, 2400, 2700, 3000, 3200, 912, 964, 993, 996, 997, coupé, turbo, speedster, valuto anche Ferrari e Alfa Romeo d'epoca, anche da restaurare, massima serietà, ritiro in tutta Italia, prezzo adeguato. Tel. 333 9370257. lasagna.paola1965@libero.it.

SONO DISPONIBILI I <u>COFANETTI UFFICIALI</u> DE La Manovella PER RACCOGLIERE I 12 NUMERI DELL'ANNO E CUSTODIRE LE VOSTRE COLLEZIONI. PER ACQUISTI E INFORMAZIONI, CONTATTATE IL NUMERO 011 0133124



DE MANUELLA OPIGANO UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCIUB STORICO ITALIANDO		
□ 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

	DEDI	ΛП	IDDII	$\cap \wedge \neg$		ווו וח	NI A I		٦
CEDOLA	PERL	.A P L	JDDLI	CAL	IUIVE	יט וט	N AI	NNUNCIO	J

□ Abbonato	☐ Socio ASI tessera ASI n°	. 🔲 Non abbonato
Marca	modello	anno
	aratteri, compresi di spazi e punteggiatura)	
	Nome e Cognome	
	,	
in basso) intestati a GRAF	o o bollettino c/c postale (vedi nella sezione "ABBONA FART s.r.l. per un importo di €pe	er n. uscite
LE FOTOGRAFIA E COPIA I Compilare in tutte le sue dimenticare il n° di telefor rà due numeri dopo la dat	GAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDO DELLA TESSERA ASI. Per esigenze di spazio verrà pubblica e parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo no, fax o e-mail. L'eventuale fotografia deve essere orizzo ta di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo se eicoli non storici e più copie della stessa inserzione.	ato <u>un solo numero</u> di telefono. o chiaro e comprensibile. Non ontale. La pubblicazione avver-

I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

- Per i soci A.S.I. e abbonati: Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono gratuite e valide per <u>una pubblicazione</u>.
 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 <u>commissionate contemporaneamente</u> € 6,00.
- Per gli operatori del settore e privati:

La tariffa per un annuncio di solo testo è di \in **14,00**, e di \in **9,00** per le successive ripetizioni commissionate contemporaneamente. La tariffa per gli annunci con fotografia è di \in **30,00** per la prima pubblicazione e di \in **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.

ABBO	NAMENTI	E COPIE	ARRETRATE
ADDO			

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	Cogn	nome		
ViaCA	\P	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.** \in **180** - Via aerea **USD** \in **240** - <u>Arretrati</u>: Italia/Estero: \in **7,00** a copia + spedizione.

Prezzo cofanetto 12 € + spedizione





RIMUOVE SENZA FATICA OGNI TRACCIA DI INSETTI

FACILE, VELOCE, EFFICACE E NON SERVE STROFINARE







ESU MAFRA.SHOP

GUARDA IL VIDEO >







24 e 25 SETTEMBRE 2022

MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA

EMOZIONE - AFFARI - PASSIONE

Commercianti - La Strada degli Artigiani Editoria - Automobilia - Ricambi Oggettistica - Incontri

MOSTRE

IL CAMPIONE DI IERI: NUVOLARI 130 ANNI

LE SPIDER DI OGGI DELLA MOTOR VALLEY

50 CINQUANTINI



www.motorgallery.it

Main Partner



Partner

BPER:
Banca





MOTOR VALLEY



Info e prenotazioni: Tel. +39 059/4924794 Mobile +39 380/5862021 commerciale@motorgallery.it

SEGUICI SUI SOCIAL!





















Organizzazione e promozione

