



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



RIGHINI E LE ORIGINI DEL COLLEZIONISMO

N. 02 - FEBBRAIO 2023 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LXII - P.I. 12/02/2023



ISSN 1593 - 7607



30002>
9 771593 760008 1

COPPA DELLA PERUGINA

11-12-13-14 MAGGIO 2023



con i patrocini del Ministero del Turismo, della Cultura e delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili e dell'ANCI

dolcissimemozioni



ASSICURIAMO LA TUA STORIA



Concessionaria De Poi



CAMEP Club Auto e Moto d'Epoca Perugino
tel. 075 36000



Iscrizioni e informazioni:
info@coppadellaperugina.com . www.coppadellaperugina.com

IN QUESTO **NUMERO**

N° 02 - FEBBRAIO 2023

La Manovella

28 GRANDI COLLEZIONISTI
Mario Righini e il suo castello
delle meraviglie
di Roberto Valentini



OGGI COME IERI
ISO ISETTA & MICROLINO
Il futuro in un ovetto
di Luca Marconetti



56 RITMO CABRIO
L'evoluzione della specie
a cielo aperto
di Luca Marconetti



50 ALLE ORIGINI DEL MOTOMONDIALE
Piccoli e grandi costruttori...
di Franco Carmignani



64 IL PERSONAGGIO
Paolo Campanelli
Cavaliere in moto
di Paolo Conti



60 COMPETIZIONI
"La corsa più alta del mondo"
da Trafoi allo Stelvio
di Stephan Gander



FERRARI "GAMMA 208"
Ferrario agitato, non mescolato
di Luca Marconetti
e Matteo Comoglio

**NEWS**

EDITORIALE di Roberto Valentini **03**
Un grande sforzo per la cultura

LETTERA DEL PRESIDENTE di Alberto Scuro **05**
Un futuro da condividere

APPUNTAMENTI ASI **07**
Partecipare e condividere - ASI Meeting

IN PRIMO PIANO **10**
Circolazione ZTL di Roma

ATTUALITÀ **12**
ASI circuito tricolore: al via la terza stagione
con tante novità e gradite conferme

ATTUALITÀ **22**

SUL FILO DELLA MEMORIA **26**
Ottanta candeline per Merzario - di Danilo Castellarin

LMX SIREX **70**
Tornare a sognare - di Luca Marconetti

VELOCIPEDI **76**
Velocipedi: un ricco 2022 e un 2023 mondiale

VELOCITÀ & RECORD **80**
L'estetica della velocità pura - di Massimo Grandi

ABBIGLIAMENTO PILOTI **86**
Dalla pelliccia alla tuta ignifuga - di Roberto Valentini

ECCellenze DEL MOTORISMO **88**
Sparco: missione sicurezza da 45 anni
di Roberto Valentini

ASI SOLIDALE - LA BEFANA DELL'ASI **92**
La Befana buona per i più bisognosi

EVENTI E MANIFESTAZIONI **95**
Obiettivo raggiunto - di Paolo Conti

MODELLISMO **96**
Il gioco si fa serio - di Danilo Castellarin

COLLEZIONI & MUSEI **100**
Galleria Storica dei VVF della Valchiavenna
di Ugo Elio Giacobbe

IN LIBRERIA **101**



Classic Car Club Napoli

FEDERATO ASI

80125 NAPOLI - 2ª Trav. Via Augusto Righi, 42
Tel. 081 5709679 - 081 5707180 - Fax 081 7626268
e-mail: info@classiccarclubnapoli.it
web: www.classiccarclubnapoli.it

2-4 giugno
Sulla Riviera di Ulisse - Gaeta - Gita Sociale

25 giugno
Cantine e Castelli - Gita sociale

21 maggio
Borghi d'Italia - Gita Sociale

7 maggio
Gran Premio Napoli - Circuito di Posillipo
XXVI Rievocazione Storica

22-25 aprile
Tour della Penisola Sorrentina
XXIII Edizione
Argento Porsche II Edizione

26 Marzo
Raduno di Primavera - Gita sociale

19 Marzo
Assemblea CCC NAPOLI
e Premiazione Campionato Sociale

26 febbraio
Fuga Rurale Gastronomica - Gita sociale

22 gennaio
Casa Lerario con Gusto - Gita sociale

16-23 luglio
Il Triangolo d'Oro - XXVI Edizione
Ischia in Rosso - XXI Edizione - Raduno Ferrari

10 settembre
Quarant'anni di Club - Anniversario CCC NAPOLI

15-17 settembre
ASIAUTO SHOW - Manifestazione ASI

24 settembre
Giornata Nazionale del Veicolo d'epoca
Manifestazione ASI

7-8 ottobre Vespa Days

1-5 novembre 1000 Km per i Borghi d'Italia

11 novembre
Sessione di Verifica Omologazione - Auto e Moto

26 novembre A tutta "Birra" - Gita Sociale

9 dicembre
Auguri di Natale - Gran Galà con musica

in Italia

START

EVENTI 2023

... i primi 40 anni!

Arrivederci al 2024

OROSSENA
ANNIVERSARIO
1983 - 2023





La Manovella

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

Presidente
Alberto Scuro

Direttore Editoriale
Umberto Anerdi

Direttore Responsabile
Roberto Valentini

Redazione
Matteo Comoglio, Luca Marconetti

Collaboratori specializzati
Auto: Danilo Castellarin, Elvio Deganello
Moto: Paolo Conti, Franco Dauda
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 Dauda,
Luca Gastaldi, Lorenzo Morello, Alberto Scuro,
Roberto Valentini

Grafica e Impaginazione
Only One art-design

Foto e Immagini
Actualfoto, Marconetti, Comoglio, Gastaldi, Castellarin,
Conti, Morello, PressCentre, Piccinini, Ferrari spa,
Ritmo Club Italia, Archivio Gander, Archivio Montalbano,
Archivio Azzini, Casato, Sparco, Carmignani

Hanno collaborato
Franco Carmignani, Danilo Castellarin, Paolo Conti,
Gian dell'Erba, Staphan Gander, Ugo Elio Giacobbe,
Massimo Grandi, Lorenzo Morello, Rino Rao

Coordinamento editoriale
Stefano Chiminelli

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

Stampa:



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

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

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

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

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

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

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

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

UN GRANDE SFORZO PER LA CULTURA

In un momento in cui tutto aumenta - lo vediamo ogni giorno quando facciamo la spesa o il rifornimento di carburante - la quota di ogni tesserato destinata all'ASI è la stessa dai tempi della lira. Il Consiglio federale non ha ritenuto opportuno aumentarla nonostante le spese di gestione dell'ente siano aumentate e con esse quelle relative alla nostra rivista. Nella fattispecie i rincari hanno riguardato la carta, l'energia, il trasporto e la spedizione.

Uno sforzo economico notevole, che conferma la volontà di non gravare sugli appassionati le conseguenze della crisi, continuando però a garantire i servizi e, in primo luogo, a mantenere quel filo continuo con gli appassionati che è La Manovella, che raggiunge quote di diffusione che la collocano tra le testate più stampate in assoluto.

Questo grazie a voi che, con il rinnovo della tessera ASI, contribuite alla diffusione della cultura del motorismo storico in un periodo decisamente difficile per l'editoria in generale. Solo nel settore automotive alla fine del 2022 si sono perse importanti testate, prima fra tutte "L'Automobile", storico giornale dell'Automobile Club d'Italia, che ha accompagnato la vita degli automobilisti con assiduità dal secondo dopoguerra. La voce ufficiale dell'Automobile Club d'Italia, che ha conosciuto momenti esaltanti, con tirature impressionanti. È evidente che oggi l'AcI punta a canali di informazione alternativi, ma questo abbandono dispiace perché si perde una voce autorevole legata all'automotive.

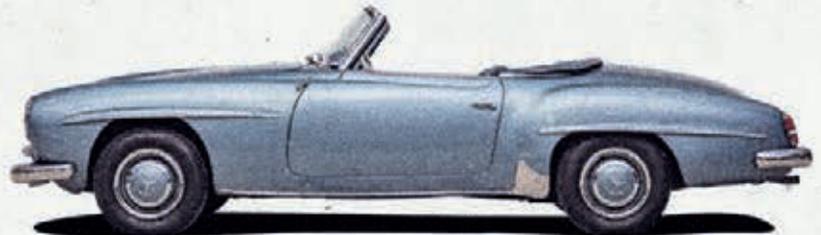
Contemporaneamente altre due testate riguardanti la storia del motorismo hanno cessato le pubblicazioni. Si tratta di "Youngtimer" e Auto Italiana. La prima era nata sull'onda del successo di questa tipologia di veicoli ed è rapidamente diventata un riferimento per il settore. Auto Italiana era invece una rivista storica, nata addirittura nel 1919, diventando poi la voce più autorevole del settore fino agli anni Sessanta. Le pubblicazioni sono state interrotte nel 1969 e, nel 2019, la rivista è tornata in edicola, ritrovando la ricercatezza e l'eleganza che l'avevano sempre caratterizzata.

Alla luce di tutto ciò risulta ancora più evidente il grande sforzo dell'ASI nel voler continuare a distribuire a tutti i tesserati e in edicola una testata che racconta e celebra la storia del motorismo. Un modo per unire tutti gli appassionati fornendo il materiale della passione: la conoscenza della tecnica e degli episodi che hanno reso possibile creare oggetti di uso quotidiano che hanno consentito all'umanità di compiere un significativo passo avanti nella mobilità individuale.

Roberto Valentini



Non tutti hanno gli stessi gusti



Ma noi ne abbiamo per tutti i gusti.

Aste Online di Auto d'Epoca e da Collezione
www.themarket.bonhams.com

UN FUTURO DA CONDIVIDERE



Cari Amici,

in questi quattro anni di mandato ho sempre mirato a creare momenti di confronto con i Club e le commissioni ASI nell'ottica di condividere e allargare il ventaglio di suggerimenti e proposte utili a dare risposte concrete alle esigenze degli appassionati. Nonostante la pandemia, che ha di fatto impedito per un lungo periodo la possibilità di incontri fisici, molte sono state le occasioni di condivisione organizzate.

Voglio ricordarne due in particolare che a mio avviso hanno dato buoni frutti. Una a Frascati, nel luglio 2020, in cui abbiamo riunito al contempo tutte le commissioni ASI per rendere la loro attività più sinergica e integrata, e l'altra a Roma nel novembre del 2021 dove si è tenuta una Convention ASI a cui hanno partecipato tutti i nostri Club federati e discusso, in diversi tavoli di lavoro, le principali tematiche inerenti le

attività della federazione. Sono state entrambe vere opportunità di crescita.

Dal 10 al 12 febbraio si terrà a Torino un nuovo evento che coinvolgerà il Consiglio Federale, le nostre Commissioni e tutti i Club federati: l'ASI Meeting 2023. La Segreteria Generale sta lavorando con grande impegno nell'organizzazione di una sequenza di appuntamenti molto varia e inclusiva.

Un coinvolgimento ampio, con la volontà di aprire le porte di Villa Rey, sede nazionale dell'ASI, destinazione di alcuni appuntamenti nell'agenda di ASI Meeting, ad iniziare dall'happening della Commissione ASI Giovani che si terrà il venerdì sera, proseguendo il sabato mattina con l'inaugurazione della sala intitolata all'indimenticabile Augusto Farneti - altro "padre" del motorismo storico italiano, un professore grande studioso soprattutto di motociclismo, che con la sua pacatezza e la sua cordialità, ha saputo affascinare tantissimi appassionati. È stato uno dei pilastri fondanti della nostra federazione. Uno dei grandi personaggi del nostro mondo come è anche Mario Righini, del quale potete leggere sulle pagine di questo numero, che sarà presente ad ASI Meeting. Durante il sabato sarà inoltre possibile visitare Villa Rey accompagnati dall'architetto e storico dell'arte Antonio Rava.

Altro momento importantissimo sarà la cena di gala del sabato sera dedicata alle "Premiazioni ASI" riferite alle manifestazioni e alle iniziative organizzate nel 2022, attività che rimangono il fiore all'occhiello della nostra Federazione permettendo di accreditarci presso le istituzioni nazionali e locali come promotori di cultura, turismo e impegno sociale.

ASI Meeting sarà però anche e soprattutto l'occasione di allestire i tavoli di lavoro delle singole Commissioni, preludio alla riunione plenaria conclusiva della domenica mattina insieme ai delegati di tutti i Club Federati d'Italia. In quella occasione non si parlerà solo di quanto fatto, ma specialmente di come affrontare insieme i problemi e le sfide che ci attendono, a cominciare dalla possibilità di continuare a circolare con i veicoli storici per poterli conservare e mantenere nel migliore dei modi.

Questa sarà l'ultima occasione di incontro dei Soci prima dell'assemblea elettiva di aprile, che darà vita a un nuovo governo. Spero che tutti i partecipanti abbiano l'onesta intellettuale di sfruttarla per il bene dell'ente e non per vita a critiche o polemiche povere di contenuti, con finalità personalistiche legate a obiettivi elettorali.

Vogliamo in quest'occasione parlare specialmente di futuro. Un futuro che dobbiamo avere la capacità di immaginare e la determinazione di realizzare.

Un caro saluto.

Presidente Automotoclub Storico Italiano

40^a 1983-2023 EDIZIONE AUTOMOTORETRO[®]

creativa.comunica.com

'83// '93 '93// '03 '03// '13 '13// '23



IN CONTEMPORANEA CON



SAVE THE NEW DATE

FIERE DI PARMA
4-5 MARZO 2023
3 MARZO GIORNATA OPERATORI

✉ info@automotoretro.it

☎ +39 011 350 936

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

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

WWW.AUTOMOTORETRO.IT



27^a MOSTRA INTERNAZIONALE DI MODERNISMO, ANTICHITÀ E COLLEZIONISMO
Parma, 4 - 12 Marzo 2023



di
Giusti e Battaglia

WANNENES
CASA D'ASTE

PARTECIPARE E CONDIVIDERE ASI MEETING DAL 10 AL 12 FEBBRAIO A TORINO

LAVORI DELLE COMMISSIONI E PREMIAZIONI CONCENTRATE NEL WEEKEND
CON LA DOMENICA DEDICATA AD “ASI MEETING”, UN MOMENTO DI CONFRONTO CON I CLUB.



Nell'ottica di un rapporto continuo e aperto con i Club e con chi opera nelle commissioni dell'ASI, i Delegati dei Club Federati e i componenti delle Commissioni parteciperanno da venerdì 10 a domenica 12 febbraio all'ASI Meeting 2023.

Fitta l'agenda degli appuntamenti e degli incontri. Si inizia venerdì 10 con la riunione del Consiglio Federale. Alle 19, sempre a Villa Rey, ci sarà ASI Giovani Meeting, al quale parteciperanno i Referenti Giovani dei Club e i Consulenti della Commissione Giovani.

La giornata di sabato 11 è la più fitta di impegni. In mattinata si riuniranno le commissioni Manifestazioni Auto e Moto, Veicoli Agricoli e Militari, Legale, Club, Storia e Musei. E, nel pomeriggio, le Commissioni Manifestazioni Auto e Moto si confronteranno con i delegati dei Club sui calendari 2023. Nel pomeriggio ci sarà la possibilità di effettuare visite libere e guidate di Villa Rey insieme all'architetto Antonio Rava, storico dell'arte che ne ha sempre seguito le varie fasi del restauro sotto la supervisione delle Soprintendenze comunali e regionali. Ogni sala del piano terreno - l'ultimo ad essere stato oggetto di ripristino - è stata dedicata ad un personaggio rilevante per l'ASI e per il motorismo storico, ad iniziare da Umberto Agnelli (tessera n. 1 dell'ASI) per proseguire con Luigi Rossi di Montelera, Vittorio Zanon di Valgiurata e Augusto Farneti. Sabato 11 febbraio alle 12.30 sarà inaugurata proprio la “Sala Farneti” con tanti appassionati che vorranno

ricordare la straordinaria figura del professore scomparso nel 2014 dopo aver dedicato la sua vita alla storia della motocicletta.

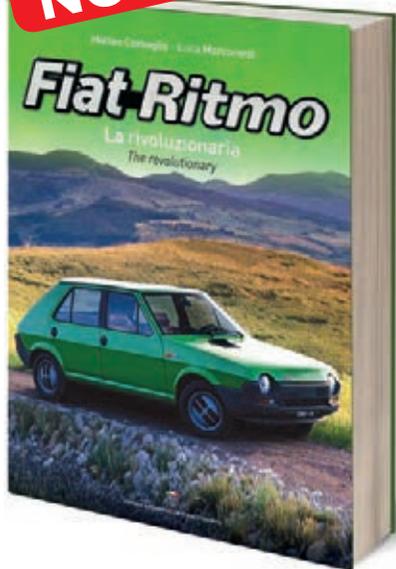
LE PREMIAZIONI AL CASTELLO DI MONCALIERI

L'evento “clou” è rappresentato dalle tradizionali e sempre attese “Premiazioni ASI” - con la consegna dei riconoscimenti dedicati alle numerose e bellissime manifestazioni organizzate lo scorso anno dai Club Federati - che si terranno nella serata di sabato alla Cavallerizza Reale del Castello di Moncalieri, alle porte di Torino. La consegna delle “Manovelle d'Oro” è il momento più importante per i Club organizzatori dei migliori eventi, che vedono riconosciuto il loro impegno. Con tante iniziative sparse su tutto il territorio nazionale, l'ASI promuove la storia del motorismo storico nel nostro Paese e contribuisce a valorizzare il territorio interessato da questi eventi.

Ma il momento di maggior spessore del weekend è la grande riunione della domenica mattina all'Unione Industriali di Torino dal titolo “ASI Meeting 2023: partecipare e condividere”: un'occasione di confronto con i Club nell'ottica di un continuo miglioramento, per analizzare ciò che è stato fatto nell'anno appena concluso e per valutare nuove idee e nuovi spunti da concretizzare in maniera sinergica e coordinata. Unità, condivisione e collaborazione caratterizzano sempre di più lo spirito di appartenenza alla Federazione, con i Club sempre al centro del grande progetto di una federazione che vive di un'unica passione. ■

IL 15 APRILE L'ASSEMBLEA ELETTIVA ASI

L'ASI Meeting anticipa di un paio di mesi l'Assemblea Ordinaria dei Delegati ASI, convocata sabato 15 aprile, sempre a Torino, durante la quale sono previste le elezioni del Presidente, dei componenti del Consiglio Federale, dei componenti dei Collegi dei Probiviri e dei Revisori dei Conti per il quadriennio 2023/2026. Si tratta di un evento sempre molto partecipato, che dimostra la vitalità dell'ente. Un dato su tutti: all'assemblea elettiva del 2019 aveva votato il 96% degli aventi diritto, un evento molto raro nell'ambito dell'associazionismo, che dimostra il grande attaccamento da parte di tutti i Club alla Federazione.

NOVITÀ

FIAT RITMO - La Rivoluzionaria € 40

Matteo Comoglio – Luca Marconetti

Pag. 224 – Formato 21 x 29,7 cm – Oltre 200 foto e immagini a colori e b/n – Testi in italiano e inglese

Una ventata di novità tecnica, stilistica, nei metodi produttivi ma anche socio-culturale: la Ritmo è la prima Fiat contemporanea e l'auto dei primati.

Ha chiuso i difficili anni '70 e aperto la strada ai trionfi degli '80 introducendo in fabbrica i robot, l'utilizzo strutturale della plastica, rivoluzionando lo spazio vitale nell'abitacolo, diventando la prima e unica vettura media a essere la più venduta davanti a 127 e Panda, rispolverando l'iconico marchio Abarth, in grado anche di ottenere significative affermazioni nelle corse. Bertone volle renderla chic e civettuola togliendole il tetto. Questo libro è un omaggio a una vettura, per anni bistrattata e considerata "un brutto anatroccolo", che la storia del motorismo ha il dovere di riscoprire e farne oggetto di studio per riportarne alla luce la straordinaria carica innovativa e la portata rivoluzionaria del suo progetto.

LA STRADA DEI MUSEI € 30 Guida alle collezioni e ai musei di mezzi di trasporto in Italia

Danilo Castellarin

Pag. 368 - Formato 21 x 29,7 cm - Copertina cartonata - Foto e immagini a colori e b/n - Testo in italiano e inglese

La "Strada dei Musei" è un'anteprima editoriale dell'Automotoclub Storico Italiano perché mai prima era stata realizzata una ricerca per dare luce ai Musei e alle Collezioni del motorismo e della mobilità. In questo volume

- frutto di otto anni di ricerche della Commissione Storia e Musei di ASI - sono catalogati, descritti e documentati oltre 250 Collezioni e Musei dedicati ad auto, moto, camion, mezzi agricoli, aerei, treni, natanti, biciclette e carrozze. Obiettivo dell'opera è offrire una panoramica sulle numerose realtà presenti nel nostro Paese, frutto di passione, dedizione, ricerca.

Alcune raccolte sono più note, altre meno conosciute ma pur sempre preziose testimoni del Novecento. Di tutte le realtà il libro fornisce indirizzi, telefoni, contatti web, aiutando così il visitatore a scoprire il MIDA, il Museo Italiano Diffuso dell'Automobile.

**NOVITÀ**

LA PRIMA AUTO A CIRCOLARE IN ITALIA € 24

Fabrizio Taiana

Pag. 192 - Formato 14 x 21,5 cm - Copertina cartonata con sovraccoperta - Foto in b/n e a colori

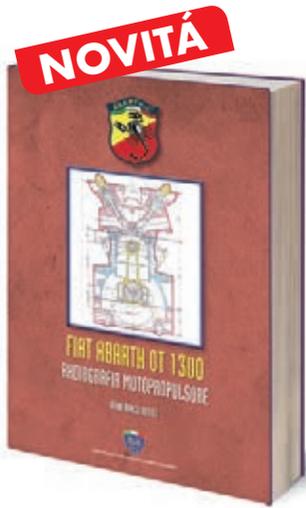
Oggi, in Italia, circolano circa 40 milioni di automobili e se volessimo contare tutte quelle che in 130 anni hanno percorso le strade nazionali, il numero sarebbe esponenziale. Ma... Qual è stata la prima auto a circolare in Italia?

Quando è arrivata? Che auto era? Era italiana o straniera? Come era fatta? Era più veloce di un cavallo? Chi l'ha comprata? Perché? Quanto costava e come funzionava? Ci voleva una patente? Dove ha circolato? Esiste ancora? Qual è stata la sua storia? Dove la si può ammirare oggi? Le risposte a queste domande e ad altre, le potete trovare in questo breve saggio basato su fatti storici accertati e dimostrati.

Talvolta emozionante, sicuramente interessante, per chi ama il mondo dei motori, ... ma anche per chi è interessato alla storia nazionale.

**NOVITÀ**

LA PRIMA AUTO
A CIRCOLARE IN ITALIA



FIAT ABARTH OT 1300 - Radiografia Motopropulsore

€ 30

Gianfranco Bossù

Pag. 184 - Formato 21 x 29,7 cm - Testo in italiano

Nell'autunno del 1964 in Abarth ci ponemmo la questione su come continuare a gareggiare nella classe GT1300 del Campionato Mondiale Marche, visto che i rapporti con la Simca erano stati sospesi e il sig. Abarth aveva ripreso la collaborazione con FIAT. La risposta, tecnicamente più logica, venne data dal sig. Fochi che propose di modificare il motore 1600 cc portandolo a 1300 cc; il sig. Abarth accolse la proposta e chiese al sig. Fochi di iniziare immediatamente uno studio di fattibilità che io iniziai e terminai in una settimana. Parallelamente il sig. Colucci fu incaricato di realizzare un Coupè prototipo G.T. Nacque così il coupè Fiat Abarth "OT 1300" che dopo aver debuttato in settembre 1965 al Nürburgring vinse nel 1966 il Campionato Mondiale Marche.

1948 COME SI DISEGNÒ LA LEGGENDA

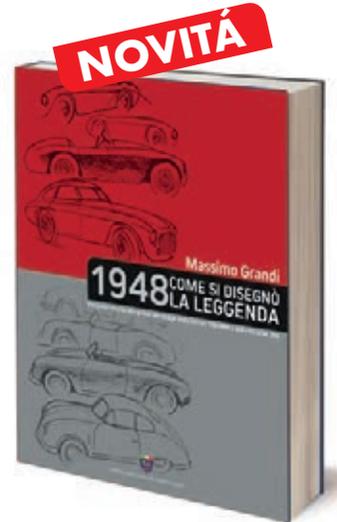
€ 28

Racconto intorno alla genesi del design della Ferrari 166 MM e della Porsche 356

Massimo Grandi

Pag. 112 - Formato 23 x 29,7 cm - Testi in italiano

In questo lavoro l'autore non vuole ricostruire le storie complesse e affascinanti della Ferrari 166 MM Barchetta e della Porsche 356 N1 Roadster, ma vuole analizzare e comprendere la genesi del loro design, le matrici, i fattori oggettivi e soggettivi alla base della loro forma in un confronto tra due auto che nascevano con gli stessi obbiettivi e quindi di medesima natura: quella sportiva e dalla stessa tipologia: lo spider due posti. Affrontando il tema della 356 roadster non era possibile non coinvolgere nel percorso la versione coupé, l'icona, insieme alla successiva 911, della produzione e dello "stile" Porsche. Ancora più interessante era osservare parallelamente la Ferrari 166 MM. Infatti è soprattutto nell'ambito delle berlinette, che si è particolarmente articolato e consolidato "l'Italian Style", che è stato ed è tuttora rappresentato dalla intramontabile auto "granturismo" italiana.



LA RUOTA DEL DIAVOLO

€ 18

Nino Balestra

Pag. 160 - Formato 15 x 23 cm - Disegni in B/N - Testi in italiano

Anche questo secondo romanzo di Nino Balestra è ricco di storie, intrecci e colpi di scena, avvolti nell'alone di charme della Belle Époque. Ripercorre fatti reali, miscelati a quel tanto di fantasia e di verosimile indispensabili per confezionare una storia affascinante, con ricostruzioni di situazioni, ambienti e fatti perfettamente coerenti. Ci sono donne affascinanti e misteriose, automobili di fine secolo e di inizio del '900, amori, tradimenti e avventure. Un libro unico per ambientazione, personaggi, modi di vivere, che riporteranno indietro il meravigliato lettore di cento e più anni. Un libro appassionante e intrigante. Il dono perfetto per l'amica, fidanzata, moglie, che spesso sbuffa per la passione del compagno per le vecchie automobili. Un terreno che è sicuro punto di incontro per entrambi. Quando si sarà letta l'ultima riga e chiusa la copertina, rimarrà l'impressione di avere realmente vissuto quei momenti... e svelato il mistero! Un romanzo per tutti, da leggere e rileggere e donare a colpo sicuro.

IL PRIVATO

La Mala Suerte EDICIONES

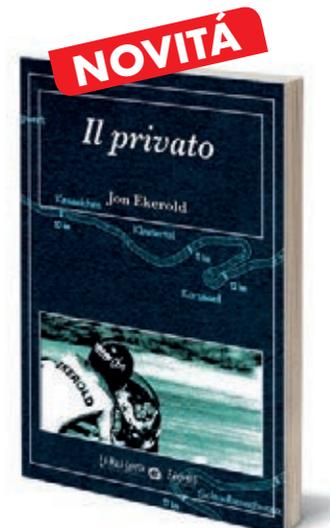
€ 20

Jon Ekerold

Formato tascabile - Testi in italiano

Jon Ekerold ci parla della sua vita da pilota indipendente, in sella ad una moto modificata, determinato a sfidare e a vincere le aziende e i loro piloti ufficiali nella lotta per il campionato del mondo, in classe 350. Si tratta di una storia unica, dove il protagonista non ci racconta solo come riuscì a realizzare il sogno della sua vita, ma anche l'ambiente e i dettagli di quella che fu una delle epoche più entusiasmanti del motociclismo sportivo, e di cui oggi non resta traccia.

La lunga carovana del Continental Circus conteneva al suo interno sia le grandi aziende coi loro piloti ufficiali che una moltitudine di piloti anonimi, armati solo della propria passione. La maggioranza non ottenne mai il proprio scopo; molti morirono nel tentativo, ma tutti diedero forma e spessore alle gare, facendo onore a questo magnifico sport. Questo libro è anche un omaggio a ognuno di loro.



CIRCOLAZIONE ZTL DI ROMA

RICHIESTE LE DEROGHE PER I VEICOLI STORICI



Il GP di Roma del 2022 è stato seguito con interesse dai romani e dai turisti.

Dal 15 novembre 2022 a Roma sono entrate in vigore restrizioni alla circolazione che in pratica non consentono ai veicoli storici di spostarsi nemmeno per le più stringenti necessità legate al loro mantenimento in efficienza e alla loro manutenzione.

Il 17 gennaio scorso i consiglieri della Città di Roma Giulia Tempesta e Mariano Angelucci (entrambi del PD) hanno chiesto di prevedere "specifiche deroghe che consentano ai veicoli certificati di interesse storico e collezionistico di circolare".

Lo hanno ribadito in una nota: "In queste settimane abbiamo ascoltato e raccolto le istanze di associazioni, club motoristici romani e di tanti appassionati proprietari di veicoli storici. In particolare, ci è stata segnalata l'opportunità di prevedere specifiche deroghe che consentano ai veicoli certificati di interesse storico e collezionistico di circolare, pur se in maniera attentamente normata, nella fascia verde ZTL di Roma. I veicoli storici non sono in alcun modo paragonabili agli attuali mezzi di trasporto, ma sono riconducibili a beni di interesse storico-culturale. Parliamo quindi" - aggiungono - "di una percentuale minima rispetto alle auto che circolano quotidianamente in città, sono veicoli che vengono usati occasionalmente e che raramente circolano in orari di punta. Veicoli, tra l'altro, che sono tenuti in altissima considerazione dai

proprietari, che non sono di certo lasciati in giro per la città. Pensiamo che la richiesta di deroghe alla circolazione dei veicoli storici con il Certificato di Rilevanza Storica, registrato in Motorizzazione, all'interno della fascia verde ZTL a Roma, possa essere una misura di buon senso che l'amministrazione dovrebbe valutare con attenzione. Quello delle auto storiche" - sottolineano i Consiglieri Comunali - "è senza dubbio un settore che rappresenta un patrimonio storico da tutelare e valorizzare. Così come lo è l'indotto economico che viene dalle tante imprese del settore come restauratori, ricambisti e organizzatori di eventi. Risorse culturali ed economiche" - conclude Tempesta e Angelucci - "che rischiano anche la chiusura a causa dell'impossibilità di circolazione dei veicoli storici certificati". ■



I consiglieri capitolini Giulia Tempesta e Mariano Angelucci.

VENETO: PER LE "VENTENNALI" MUNITE DI CRS IL BOLLO SI PAGA SOLO AL 25%

Il Consiglio Regionale del Veneto ha accolto l'art.2 della legge di Stabilità del 2023 che riduce di un ulteriore 25% - che si aggiunge al già applicato 50%, per un totale del 75% di riduzione per i contribuenti - la tassa automobilistica dei veicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità dai 20 ai 29 anni muniti di Certificato di Rilevanza Storica (CRS) e relativa annotazione sulla Carta di Circolazione. L'art.2 è stato proposto dai consiglieri regionali di Forza Italia Alberto Bozza ed Elisa Venturini.

14 - 15 - 16 APRILE 2023

CENTRO FIERA DEL GARDA
MONTICHIARI (BS)

Spider e Cabriolet



MOSTRA · MERCATO
AUTO SCOPERTE DI IERI E DI OGGI

**DOPO IL SUCCESSO
DELLA PRIMA EDIZIONE,
TORNA "SPIDER E CABRIOLET"**

Spider e Cabriolet

Chi visita
la mostra mercato
sa cosa aspettarsi...

**Il mondo delle auto
senza capote!**

www.spidercabriolet.it

Contatti

Mob. 348 5112561
Tel. 030 961148
info@centrofiere.it

EVENTI SPECIALI

- Sfilate di moda
- Interviste / Talk show
- Mostra Super car della Motor Valley
- Sezione Fuoristrada



**SEGUICI
SUI SOCIAL!**



Organizzazione



Centro Fiera del Garda
Montichiari (Bs)

Consulenza generale

VISIONUP
marketing · comunicazione
servizi alle imprese



ASI CIRCUITO TRICOLORE AL VIA LA TERZA STAGIONE CON TANTE NOVITÀ E GRADITE CONFERME

PARTE A MARZO LA 3^a STAGIONE DI ASI CIRCUITO TRICOLORE,
IL FORMAT CON LE MANIFESTAZIONI PIÙ PRESTIGIOSE.

Sono 15 gli eventi, tutti di caratura internazionale, per auto e moto, che costelleranno la terza stagione di ASI Circuito Tricolore, ambizioso format che impreziosisce il calendario degli appassionati con l'obiettivo di promuovere la conoscenza e la valorizzazione dei territori attraverso il motorismo storico dinamico abbinato a ciò che tutto il mondo ci invidia: quell'impareggiabile mix composto da eccellenze del Made in Italy come le bellezze paesaggistiche e architettoniche, l'enogastronomia, le proposte culturali, il buon vivere. Infatti, gli eventi che fanno parte di ASI Circuito Tricolore sono tutti organizzati dai Club Federati ASI, i sodalizi che ogni anno organizzano oltre 3000 manifestazioni in tutta Italia, dal Nord al Sud, dal Centro alle Isole, trasformando il motorismo storico in opportunità di promozione turistica e in strumento di sviluppo sociale e culturale.

Il progetto gode anche di importanti Patrocini che ne avallano l'importanza turistico-culturale e lo consolidano quale esperienza fondamentale per contribuire allo sviluppo del Sistema Paese: Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, Ministero del Turismo e Ministero della Cultura. Inoltre, finalizza i più recenti protocolli d'intesa che L'ASI ha siglato con importanti enti italiani quali ENIT e ANCI dei Comuni Italiani.

Si parte dal 24 al 26 maggio con "Valli e Nebbie", organizzato dall'Officina Ferrarese di Ferrara. Il 22-23 aprile ci si sposta in Romagna con "Il Primavera di Augusto Farneti" del Club Il Velocifero, dedicato alle moto. La Sicilia ospiterà il "Giro di Sicilia" del Club Panormus di Palermo dal 10

al 14 maggio; nello stesso weekend tutti in Umbria con la "Coppa della Perugia" del CAMEP di Perugia. Dal 19 al 21 maggio la Sardegna farà da sfondo alla "Coppa Gentleman Sardi" dell'AAE Sardegna; il ponte della Festa della Repubblica, dall'1 al 4 giugno, sarà la volta di "Sulle Strade della Pugliesità Doc", del Club Aste e Bilancieri di Bitonto. Il weekend "lungo" dal 22 al 25 giugno doppio appuntamento, sulle Dolomiti con "La Leggenda di Bassano" del Circolo Veneto Auto Moto d'Epoca Giannino Marzotto e della "Vernasca Silver Flag" del CPAE di Piacenza. Luglio si apre - l'1 e il 2 - con le 2 ruote protagoniste di "In Moto sulle Alpi" del VCC Torino, mentre dal 5 al 9 si potrà godere delle montagne abruzzesi con "Abruzzo Gran Tour e Circuito di Avezzano" dell'Abruzzo Drivers Club. Il 15 e 16 luglio auto e moto si incontrano per il "Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme", del Club Orobico di Bergamo; dal 23 al 26 agosto duplice incontro marchigiano, in provincia di Macerata, con le auto di "Sibillini e Dintorni" della Scuderia Marche e le moto del "Circuito del Chienti e del Potenza" del CAEM Scarfiotti; novità di quest'anno è il "Gran Tour dell'Elba", dal 29 settembre al 1 ottobre, nell'omonima isola, organizzato dal Club Balestrero di Lucca. Gran finale in sella dal 5 al 9 ottobre col "Giro Motociclistico di Sicilia", coralmente organizzato da numerosi club siciliani.





UNO STRAORDINARIO VIAGGIO IN 15 TAPPE LUNGO TUTTA LA PENISOLA

24-26 marzo	Valli e Nebbie	1-4 giugno	Strade della Pugliesità DOC	15-16 luglio	Concorso d'Eleganza di San Pellegrino Terme
22-23 aprile	Il Primavera di Augusto Farneti	22-25 giugno	La Leggenda di Bassano	23-26 agosto	Sibillini e Dintorni
10-14 maggio	Giro di Sicilia	23-25 giugno	Vernasca Silver Flag	25-27 agosto	Circuito del Chienti e Potenza
11-14 maggio	Coppa della Perugina	1-2 luglio	In moto sulle Alpi	29 set. - 1 ott.	Gran Tour dell'Elba
19-21 maggio	Coppa Gentlemen Sardi	5-9 luglio	Abruzzo Gran Tour e Circuito di Avezzano	5-9 ottobre	Giro Motociclistico di Sicilia

RICORDIAMO ENZO SILIGARDI, MARIO GARBOLINO, FEDERICO ROBUTTI, E GIUSEPPE VALLERO



Mario Garbolino.

L'ultimo periodo ha fatto registrare la scomparsa di alcuni personaggi che fanno parte della storia dell'ASI. Nel mese di novembre 2022 ci ha lasciato Enzo Siligardi, fondatore della Scuderia Trentina Storica e Consigliere Federale dell'ASI per alcune legislature. L'architetto Siligardi ha rappresentato una figura carismatica e trainante per la Scuderia, così come per l'intera Federazione.

Nella notte tra il 31 dicembre e il 1° gennaio è scomparso Mario Garbolino, organizzatore del Weekend delle Vecchie Signore e grande motore del movimento degli appassionati di auto antecetres e veteran. Ci mancherà la sua signorilità piemontese. La stessa che contraddistingueva Giuseppe Vallero, sempre presente ai raduni con la sua Fiat Zero, promotore della Galleria della Locomozione Storica, trovato senza vita nel suo garage il 10 gennaio scorso, mentre accudiva le sue auto. Il mese di gennaio ha portato via anche Federico Robutti, ex-giornalista della Domus che aveva contribuito alla nascita della rivista Ruoteclassiche. In ASI era stato presidente della Commissione Tecnica Auto per diversi anni.



Giuseppe Vallero.



Enzo Siligardi.



Federico Robutti.



CICCIO DI CEFALÙ CALZOLAIO-ARTISTA DEI PILOTI

“Ciccio di Cefalù” - al secolo Francesco Liberto, 87 anni - ci ha lasciato il 1° gennaio scorso, fenomeno siciliano che abbiamo conosciuto al Rally Targa Florio 1980 (nel '78 sostituì la famosa corsa che si disputava sul “Circuito delle Madonie” con vetture Sport). Ciccio era un simpatico calzolaio-artista, amato e apprezzato per avere inventato calzature speciali per i piloti, diventando anche fornitore ufficiale del Team Ferrari. Creava scarpe da gara su misura con le quali - a detta dei campioni - si poteva guidare per ore senza il minimo problema ai piedi. Il collega siciliano Vincenzo Bajardi sul blog www.autologia.net ricorda: “Lauda - estratto da Merzario dalla sua Ferrari in fiamme - riportò bruciatore su tutto il corpo: ad esclusione dei piedi, protetti dalle calzature ignifughe creategli da Ciccio nel suo laboratorio-negoziò sul lungomare di Cefalù”.

g.d.e.

ASI ALLE FIERE DEL 2023 CI ASPETTA UNA GRANDE STAGIONE



ANCHE NEL 2023 I SOCI TROVERANNO LO STAND ASI ALL'INTERNO DELLE LORO FIERE E MOSTRE SCAMBIO DI SETTORE PREFERITE.

Tra gli obiettivi principali dell'Automotoclub Storico Italiano c'è quella di diffondere la propria missione di tutela, conservazione e diffusione della cultura del motorismo storico, il tutto abbinato al supporto al socio a "tutto tondo" - dalla burocrazia al restauro, dalla rimessa in circolazione alla certificazione - e a iniziative che sono ottime occasioni per l'amatore per arricchire il proprio bagaglio di conoscenza - libri, conferenze, dibattiti, tavole rotonde -. Lo strumento migliore per fare ciò al meglio sono le Fiere e i Saloni di settore, presso i quali gli stand ASI, sono da anni punto di riferimento e tappa "imprescindibile" per ogni appassionato, sia esso di auto, moto, mezzi pesanti, aerei, barche, kart o biciclette.

Quest'anno si inizia presto, con la partecipazione, dal 3 al 5 febbraio, a Rally Meeting 2023, che si terrà presso il Polo Fieristico di Vicenza, evento tutto dedicato alla specialità organizzato dal pluricampione Miki Biasion. www.rallymeeting.com

Sempre a febbraio, dal 17 al 19, l'appuntamento allo stand ASI è al Parco delle Esposizioni di Novegro, a due passi dall'aeroporto di Linate, Milano, con la Mostra Scambio di Auto, Moto, Ciclo, Ricambi e Accessori d'epoca. parcoesposizioninovegro.it/fiere/mostra-scambio-3

A marzo "si fa sul serio", con la partecipazione ad Automotoretrò dal 3 al 5 marzo, che quest'anno non sarà più nei locali della Fiera di Torino Lingotto bensì nell'ambito di Mercante in Fiera a Parma Expo (www.automotoretro.it) e a quella che è ormai una delle "classiche" del settore, Old Time Show di Forlì, sabato 11 e domenica 12 marzo, organizzata da due club federati ASI quali Il Velocifero di Rimini e il CRAME di Imola. www.oldtimeshow.eu

Le fiere nella "Terra dei Motori" saranno poi le protagoniste della parte centrale dell'annata di eventi e, ovviamente, ASI sarà presente in tutte con i suoi stand e le sue iniziative: alla Mostra Scambio Moto e Auto d'Epoca del CAMER presso la Fiera Millenaria di Gonzaga (RE) dal 26 al 28 maggio (www.fieramillenaria.it/manifestazioni/mostra-scambio-camer), alla Mostra Scambio di Imola, all'interno del mitico Circuito dall'8 al 10 set-

tembre (www.mostrascambioimola.it), a Modena Motor Gallery, alle Fiere di Modena il 23 e 24 settembre (www.motorgallery.it) e infine alla Première assoluta di Bologna, Auto e Moto d'Epoca migrata da Padova, dal 26 al 29 ottobre. (www.autoemotodepoca.com)

Confermata anche la partecipazione a Milano Autoclassica, della quale non c'è ancora la certezza della data ma che sarà sicuramente nell'ultimo trimestre del 2023. Sempre a Milano (a Rho Fiera) poi, quest'anno il grande ritorno di ASI al Salone Internazionale della Moto - EICMA, dal 7 al 12 novembre. (www.eicma.it)

Per modifiche alle date, tenete sempre sott'occhio il sito www.asifed.it e la sezione "eventi".

Ci vediamo in Fiera!





ASI MOTO SHOW 2023

**AUTODROMO DI
VARANO DE' MELEGARI
(PARMA)**

12 - 13 - 14 MAGGIO 2023

20^A EDIZIONE



IL MUSEO DELLA MOTO IN MOVIMENTO

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



**Autodromo di
Varano de' Melegari
(Parma)
12-13-14 Maggio**

**ASI
MOTO
SHOW
2023**

**Tel. +39 351.2647322
www.asifed.it
iscrizioniasimotoshow@asifed.it**

Costi di iscrizione

Conduttori con almeno un motociclo ante 1922	euro	100
Conduttori Soci ASI	euro	170
Conduttori Stranieri	euro	250
Conduttori non Soci ASI	euro	250
Accompagnatori (italiani o stranieri)	euro	60

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

Pagamento (CON BONIFICO BANCARIO)

DATI DA INSERIRE:

BENEFICIARIO: ASI - Automotoclub Storico Italiano

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

CODICE IBAN: IT61A030480100000000092301

SWIFT: BDCP IT TT

CAUSALE: Iscrizione Asi Motoshow 2023

(specificare nome e cognome del partecipante)

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

**Termine
delle iscrizioni
31 MARZO 2023**

MODALITÀ E TERMINI DI ISCRIZIONE

Ogni conduttore può iscrivere non più di due motoveicoli costruiti entro il 2001. L'iscrizione comprende la partecipazione alla Manifestazione, la cena di gala, i gadget. I motoveicoli che non hanno Certificato d'Identità ASI (Targa Oro) o FIVA devono allegare alla domanda d'iscrizione due foto di ciascuna moto, lato destro e lato sinistro, formato cm. 10x15 su fondo neutro. Se la moto è carenata, aggiungere due foto lato destro e lato sinistro della moto, senza carene. I passeggeri dei sidecar sono considerati conduttori, pertanto sono tenuti a compilare la scheda d'iscrizione e a pagare metà della quota. Il pagamento deve essere effettuato con bonifico bancario. Le iscrizioni devono pervenire entro il **31 MARZO 2023** preferibilmente per email a **iscrizioniasimotoshow@asifed.it** oppure per posta al seguente indirizzo: ASI Automotoclub Storico Italiano, Villa Rey, Strada Val San Martino Superiore 27, 10131 Torino. Le iscrizioni saranno accettate a discrezione della Commissione Esaminatrice (fino a esaurimento posti) *solo se correttamente compilate e accompagnate tassativamente dalla ricevuta di pagamento*. L'accettazione dell'iscrizione verrà comunicata direttamente dalla Segreteria ASI. In caso di mancata accettazione, la quota versata verrà rimborsata integralmente.

ABBIGLIAMENTO! È obbligatorio rispettare le indicazioni del Regolamento della Manifestazione (punto 2) disponibile su www.asifed.it

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

ASI MOTOSHOW 2023 SCHEDA DI ISCRIZIONE (compilare in stampatello leggibile)

DATI DEL CONDUTTORE

Cognome Nome Luogo e data di nascita
Indirizzo Città Prov. CAP Stato
Tel. Cell. Fax e-mail
Club ASI (se Socio) Tessera ASI n° Patente n° Emessa il
Scade il **ACCOMPAGNATORE (cognome e nome)**

DATI DELLA MOTO 1 Marca Modello Cilindrata Anno
Telaio n° Motore n° n° CERTIFICATO IDENTITÀ ASI (TARGA ORO) oppure FIVA

..... **(ATTENZIONE!** Se la moto non possiede il Certificato di Identità ASI, allegare due foto cm. 10 x 15, lato destro e lato sinistro. Se la moto è carenata, aggiungere anche due foto lato dx e lato sx della moto, senza carene)

LA MOTO HA GIÀ PARTECIPATO AD ASI MOTOSHOW? NO..... SÌ..... IN CHE ANNO/!?

DATI DELLA MOTO 2 Marca Modello Cilindrata Anno
Telaio n° Motore n° n° CERTIFICATO IDENTITÀ ASI (TARGA ORO) oppure FIVA

..... **(ATTENZIONE!** Se la moto non possiede il Certificato di Identità ASI, allegare due foto cm. 10 x 15, lato destro e lato sinistro. Se la moto è carenata, aggiungere anche due foto lato dx e lato sx della moto, senza carene)

LA MOTO HA GIÀ PARTECIPATO AD ASI MOTOSHOW? NO..... SÌ..... IN CHE ANNO/!?

NB L'accettazione dell'iscrizione della Moto 1 e/o della Moto 2 è a insindacabile giudizio degli Organizzatori (Regolamento punto 7)

DICHIARAZIONE DELL'ISCRITTO AD ASI MOTOSHOW 2023

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

Luogo Data **Firma leggibile**

Il sottoscritto dichiara di accettare ai sensi dell'art. 1341 CC espressamente le clausole numero 2/5/6/7/8 del Regolamento.

Luogo Data **Firma leggibile**

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

Luogo Data **Firma leggibile**

I dati sopra dichiarati saranno trattati da ASI Automotoclub Storico Italiano, Villa Rey, Strada Val San Martino Superiore 27, 10131 Torino

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

L'ASI MOTODAY 2023 PROMUOVE I CASTELLI PIÙ BELLI D'ITALIA

GLI APPASSIONATI TORNANO IN SELLA ALLE PROPRIE MOTO STORICHE PER IL GRANDE "RADUNO DIFFUSO" CHE INAUGURA LA STAGIONE RADUNISTICA PRIMAVERILE.

La stagione dei raduni motociclistici si apre domenica 26 marzo con l'ASI Motoday, evento diffuso su tutto il territorio nazionale, con i Club federati che organizzano simultaneamente raduni scegliendo i castelli e le fortezze presenti sul proprio territorio. Il tutto verrà condiviso con collegamenti in diretta streaming sui canali web e social dell'Automotoclub Storico Italiano.

Con questa manifestazione diffusa e condivisa, ASI mette in pratica i numerosi protocolli d'intesa siglati con enti e istituzioni quali, ad esempio, ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani), Istituto Italiano dei Castelli, Stati Generali del Patrimonio Italiano, Associazione Città dei Motori.

Si tratta di accordi finalizzati ad intraprendere iniziative congiunte sul territorio a livello nazionale e locale per la valorizzazione della locomozione e motorizzazione storica, per la sensibilizzazione, l'informazione e la formazione. Una rete di stakeholders in grado di dare contributi concreti per lo sviluppo del Sistema Paese.

Ogni Club Federato è protagonista con un proprio evento, al quale i tesserati ASI possono iscriversi autonomamente.



ASI MOTOSHOW 2023 TEMPO DI ISCRIZIONI

A VARANO DE' MELEGARI DAL 12 AL 14 MAGGIO



ASI Motoday precede il tradizionale ASI MotoShow in programma all'Autodromo di Varano de' Melegari dal 12 al 14 maggio.

La macchina organizzativa è già lanciata nei preparativi della 20ª edizione: si potrà vivere e riscoprire la storia del motociclismo mondiale, dalle origini ad oggi. L'evento, organizzato dall'Automotoclub Storico Italiano sin dal 2002, ha raggiunto ormai grande notorietà anche all'estero: migliaia di motociclette d'epoca invaderanno la pista di Varano e nei paddock si potranno ammirare mostre tematiche, si incontreranno i grandi campioni di tutti i tempi e si vivrà la magica atmosfera del motociclismo più genuino e passionale. Sono attese motociclette che vanno dai primi del '900, fino a quelle degli anni '90, suddivise in batterie per uno spettacolo mozzafiato. L'ASI MotoShow è un evento unico nel suo genere, senza eguali a livello europeo, è un'occasione per poter vedere, sentire e annusare delle motociclette che altrimenti sarebbero chiuse in un museo. Affrettatevi quindi! In questo numero troverete la scheda di iscrizione, non lasciatevi scappare l'occasione e prenotate al più presto questa esaltante esperienza, poiché i posti a disposizione sono limitati. Appuntamento quindi a metà maggio per uno spettacolo tutto a due ruote!



CASA D'ASTE
DELLA
MOTOR VALLEY

di

Giusti e Battaglia

ASTA DI AUTOMOBILIA

CIMELI, MEMORABILIA, DOCUMENTI, COLLEZIONISMO

Fiere di Parma - 4 Marzo 2023, ore 15.00



In contemporanea con l'evento internazionale



e



mercanteinfiera
Primavera

INFO

Giusti Antonio: 380 4318659 - Battaglia Mauro: 328 1941561
aste.motorvalley@gmail.com - www.giusti-auction.com



VETERAN CAR CLUB DI TORINO

APPUNTATEVI I NOSTRI APPUNTAMENTI!

federato



PROGRAMMA EVENTI 2023

4 marzo
Automotoretro
Parma

26 marzo
Motoday
ai Castelli

2 aprile
Gita di
Primavera

27 aprile
Asemblea
Soci

6 maggio
seduta di
omologazione
ASI

7 maggio
32° Interclub
Piemonte
Valle d'Aosta

13/14 maggio
ASI
MOTO SHOW
Varaxo

26/28 maggio
Triangolo
Alpino
gemellaggio francese

10/11 giugo
IN AUTO
SULLE ALPI

17/18 giugno
SUSA
MONCENISIO

1/2 luglio
IN MOTO
SULLE ALPI

23/24 settembre
XLVII
VECCHIO
PIEMONTE

15/ottobre
GIRI IN
PISTA

5 novembre
GITA di
SAN MARTINO

novembre
"EPOQU'AUTO"
LIONE

10 dicembre
Pranzo degli
Auguri
di Natale

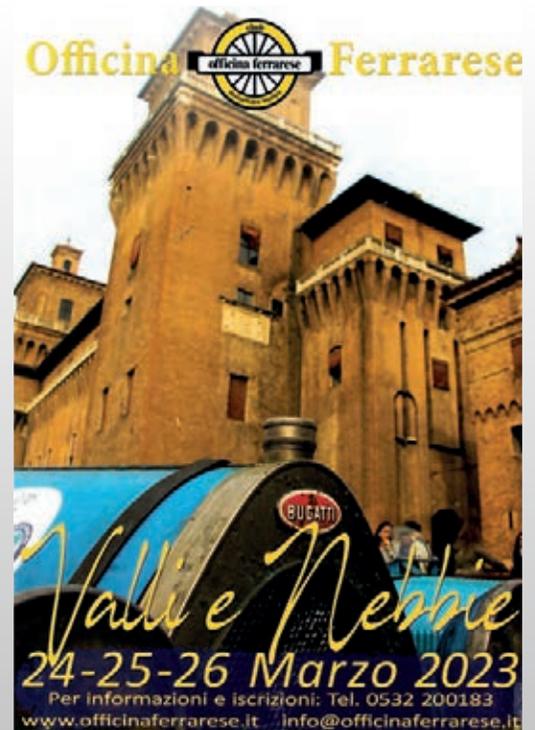
I GIOIELLI DEL PICENO RIVIVONO COL "CIRCUITO"

Tutto pronto per la 12^a Rievocazione Storica del Circuito del Piceno - Trofeo Giovannino Clementi, che torna ad aprire l'anno di manifestazioni de La Manovella del Fermano, nelle Basse Marche. Si parte venerdì 31 marzo, con ritrovo nella tranquilla località rivierasca di Porto San Giorgio. Sabato si entra nel vivo, con un percorso fra strade secondarie immerse in panorami mozzafiato, sospesi fra cielo e mare, tra nuvole e colline per giungere alla tradizionale tappa del sabato sera, Ascoli Piceno. La domenica il rientro verso la costa. Per tutte le info potete collegarvi al sito www.lamanovelladelfermano.it.



CIRCUITO TRICOLORE SI APRE CON VALLI E NEBBIE

Dal 24 al 26 marzo torna il Circuito Tricolore e, come da tradizione, lo fa con la manifestazione organizzata dal club emiliano Officina Ferrarese "Valli e Nebbie": una cavalcata nel verdissimo territorio che separa Ferrara dal Mar Adriatico, sulle sponde del fiume Po e del suo delta, alla scoperta di dimore rinascimentali e borghi contadini mantenuti intatti dalle nebbie che qui rendono tutto più romantico e placido. Ma anche la poliedricità e la brillantezza di Ferrara, città universitaria e giovane per eccellenza, faranno da sfondo a un evento unico nel suo genere, concertato come sempre da Riccardo Zavatti e dal suo affiatatissimo team, il momento ideale e il luogo perfetto per ritrovare gli amici dopo la brutta stagione e ricominciare la stagione delle manifestazioni con rinnovata carica. Sul sito del club www.officinaferrarese.it trovate già il programma e la scheda di iscrizione, altrimenti potete telefonare allo 0532 200183 o scrivere a info@officinaferrarese.it.



NEW ARRIVALS

- Jaguar E-Type 1961 Roadster -ganci esterni-
- Jaguar E-Type 1962 Roadster -Flat Floor-
- Jaguar E-Type 1962 Roadster
- Jaguar E-Type 1962 Coupè
- Jaguar E-Type 1966 4.2 Coupè

WORKSHOP

JAGUAR & ASTON

Jaguar-aston.com

www.jaguar-aston.com

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

FOLLOW ME ON INSTAGRAM

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

'83 E '93: ANNI FORTUNATI PER LA MERCEDES CLASSE G

Gli anni che finiscono col numero 3, hanno evidentemente portato molto bene alla "Geländewagen" Mercedes-Benz, il leggendario fuoristrada della Stella presentato nel 1979 e ancora oggi in commercio con l'evocativo nome di Classe G. Nel 1983 infatti, 40 anni fa, dopo solo 4 anni che è in commercio ma essendosi già ritagliato un'importante fetta di mercato nel settore dell'off-road, ecco arrivare la prima importante affermazione sportiva, la vittoria assoluta alla Parigi-Dakar con Jacky Ickx e Claude Brasseur. Il modello, in quel caso, è una W460 280 GE, dotata del più potente dei motori a benzina disponibili sulla "G", il 6 cilindri in linea di 2746 cm³ a iniezione meccanica.

Il progetto viene gestito da Mercedes-Benz France con il supporto dei tecnici tedeschi, che lavorano sul motore e sull'aerodinamica: nel primo caso, adottando gli alberi a camme della spider 280 SL R107 e quindi portando la potenza da 156 a 197 CV; nel secondo, piazzando tubi di plastica attorno al parabrezza per carenarlo e creando delle estensioni in lamiera del tetto e del profilo di coda per ottimizzare il Cx di più del 20%.

Sono gli anni più duri della "Dakar": 12.000 km in 20 tappe attraverso deserti come il Ténéré, nel sud Sahara e nel nord del Niger e molti Paesi quali Algeria, Burkina Faso, Costa d'Avorio, Mali, Mauritania fino al Senegal. La Classe G di Ickx arriva già quinta l'anno prima (mentre 3^a fu quella di Jaussaud/Brière). Nel 1983 la G di Ickx balza subito in testa ma, giunta in Niger, inizia ad accusare gravi perdite

di potenza. All'epoca sono consentiti cambi di gruppi propulsore completi e così avviene, traendolo da un'altra G partecipante, andando a vincere. Altre G sono arrivate 5^a, 6^a e 8^a. Nello stesso anno la Mercedes vince anche nella categoria camion con il 1936 AK da 355 CV (Groine/de Saulieu/Melfériol).

Poco più di 10 anni più tardi, nel 1993 (un anno importante per l'intero marchio Mercedes-Benz: da maggio infatti tutti i modelli saranno rinominati con la lettera davanti alla sigla della cilindrata, da Classe C a Classe S), al Salone di Ginevra che si apre il 4 marzo, ecco quella che, fino a quel momento, sarà la più sensazionale delle G (già presentata nella rinnovata versione W463 - a trazione integrale permanente con possibilità di bloccare tutti e tre i differenziali - già nel 1989): la 500 GE V8 dotata dell'otto cilindri di 4973 cm³ (M117E50) da 241 CV della precedente ammiraglia W126 (500 SE/SEL/SEC). Ne verranno prodotti meno di 500 esemplari ma non sarà un modello speciale fine a sé stesso: la peculiarità di fondere insieme elementi da fuoristrada "duro e puro", in grado di superare ostacoli inimmaginabili per altri con contenuti e finiture da berlina di lusso, si esprime al meglio su questa versione aprendo un filone che darà nuova linfa vitale al modello e che, in definitiva, ne è ancora oggi la particolarità assoluta e quello che le ha permesso di spostarsi, dai garage dei professionisti e di chi la sceglieva per lavoro, in quelli del jet set e dei divi della mondanità di tutto il mondo, ruolo che riveste tutt'oggi con estrema disinvoltura.

La 280 GE di Ickx/Brasseur vincitrice della Parigi-Dakar 1983.

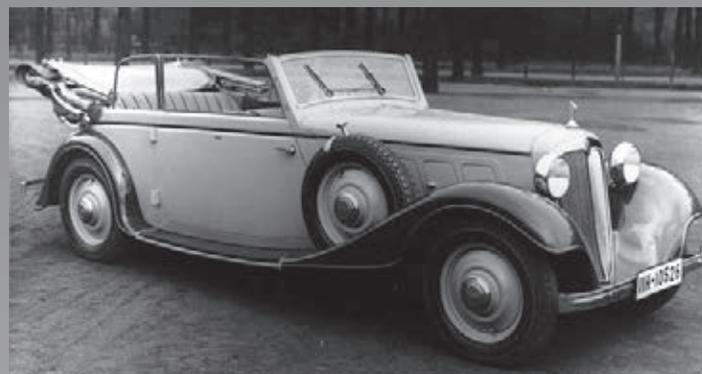


Nello stesso anno, un camion Mercedes a 4 ruote motrici (Groine/de Saulieu/Melfériol) si impone nella sua categoria. Sotto, la 500 GE V8, la prima Classe G potente e con finiture da limousine. Avrebbe aperto una fortunata saga che avrebbe portato alle versioni AMG (con motori fino a 6 litri e 12 cilindri) ancora oggi in voga.



90 ANNI FA LA PRIMA TRAZIONE ANTERIORE AUDI

Dopo la fondazione dell'Auto Union AG nel giugno del 1932, nella primavera del 1933 fa il suo esordio sul mercato una vettura di gamma media sofisticata e moderna: è l'Audi Front UW, come suggerisce il nome, dotata di trazione anteriore, abbinata a un motore due litri 6 cilindri in linea di produzione Wanderer, erogante 40 CV. Tale soluzione, derivava da anni di studi condotti dalla DKW (parte di Auto Union), iniziati nel 1931. Grazie a questa architettura assolutamente inedita per l'epoca - avrebbe avuto più ampio riscontro con la Citroën Traction Avant dell'anno successivo - Audi avrebbe gettato le basi per il suo ruolo dominante nel campo della trazione sulle ruote anteriori, caratteristica che ancora oggi, insieme alla raffinata trazione integrale Quattro, è una costante sulle vetture prodotte dalla Casa dei Quattro Anelli.





DAL 1961 ABBIAMO A CUORE I VOSTRI RADIATORI



COSTRUZIONE:

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

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi



OFFICIAL PARTNER

KESSEL

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



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



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

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

CARATTERISTICHE

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

GAMMA COLORI



GAMMA COLORI PIPING



LE BOLOGNESI DAL 1920 AL 1970

Quattro modelli degli anni '30 della produzione MM e CM, le due maggiori aziende motociclistiche bolognesi.

AL MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DEL CAPOLUOGO EMILIANO SINO A FINE MAGGIO 32 MOTO, FOTO, CARTELLONI PUBBLICITARI, VIDEO E UNA BANCA DATI MULTIMEDIALE RIASSUMONO 50 ANNI DI STORIA.

Si intitola "Antologia della moto bolognese, 1920-1970" la mostra allestita al Museo del Patrimonio Industriale di Bologna visitabile sino al prossimo 28 maggio. La rassegna ripercorre cinquant'anni di produzione motociclistica felsinea, ultima di una serie di mostre dedicate a questo settore tenutesi in questa struttura. Questa volta sono state esposte 32 motociclette delle principali Aziende attive dal 1920 al 1970, suddivise in isole tematiche per periodo e tipologia. E ancora immagini, filmati provenienti dall'Istituto Luce, come quello prodotto dal Museo "Italiani in motocicletta" basato sui cinegiornali.

La storia delle moto bolognesi è legata ancora agli anni pionieristici di fine Ottocento, con la prima gara organizzata dal Touring Club Italiano nel 1899 e le prime moto costruite nella città sono le Grazia e Fiorini nel 1904. Ma è dopo la



Un eterogeneo gruppo di modelli anni '50: alla "vecchia guardia" MM & CM si affiancano Ducati, Mondial e Morini, nuove protagoniste.

INFO

Museo del Patrimonio Industriale, Via della Beverara 123 - 40131 Bologna, tel. +39 051 6356611 - Fax +39 051 6346053, e-mail: museopat@comune.bologna.it, www.museibologna.it/patrimonioidustriale

fine della I guerra mondiale che Bologna diventa terra di motori, con i suoi tecnici e costruttori che si affermano in ambito produttivo e agonistico. Tra queste dominano la scena soprattutto la G.D e la MM, anche in virtù degli importanti successi agonistici.

Nel decennio successivo, o almeno nella prima parte, visto che poi l'autarchia a causa delle sanzioni e la successiva economia di guerra condizionano pesantemente il settore motociclistico, delle Aziende della prima ora solo la MM mantenere un ruolo di una certa importanza in campo nazionale. La G.D è penalizzata dal passaggio dalle biciclette a motore alle moto vere e proprie e nel '34 è costretta a chiudere. Tra i nuovi Marchi si mette in evidenza la CM di Mario Cavedagni, ex collaboratore G.D. Sul finire del decennio la Morini e la Mondial, che si chiama ancora solo FB, iniziano la loro produzione nel settore producendo motocarri, una soluzione scelta anche dalla DEMM per avvicinarsi al settore. Dopo la fine della seconda guerra mondiale il motociclismo bolognese conosce un nuovo impulso grazie ai modelli più economici. Il Cucciolo della Ducati diventa uno dei micromotori più diffusi, mentre la Morini 125 a 2 tempi, con il motore "ispirato" al tedesco DKW grazie alla liberalizzazione del brevetto Schnürle, diventa una delle moto italiane di maggior successo: sia nelle vendite che nelle corse, vincendo nel 1948 il primo campionato italiano del dopoguerra e bissando l'anno successivo (con la 4 tempi). Mondial vince anche il campionato del mondo '49-'50-'51. Negli anni 50, quando a Bologna sono attive ben 55 Aziende costruttrici di motociclette, Ducati amplia la produzione e le sue 98-125-175 vincono nelle competizioni e si affermano sul mercato, anche grazie al clamore positivo dell'impresa compiuta da Leopoldo Tartarini e Giorgio Monetti, che tra il 1957 e il 1958 compiono il giro del mondo in sella a due Ducati 175.

Si arriva così agli anni Sessanta, tra i più difficili per l'industria motociclistica nazionale per la costante ascesa dell'automobile. Il comparto bolognese vede l'ascesa di nuove Aziende: l'Italemmezeta, divenuta poi Italjet, Malaguti, Testi, Cimatti, Malanca, Minarelli, Franco Morini e Demm.

MA*FRA®

i cosmetici per la vostra auto

NEW FORMULA!
LAST TOUCH® 2.0
express

**CERA LIQUIDA SUPERVELOCE
PER UNA RIFINITURA PERFETTA**

CON PREGIATA CERA DI CARNAUBA



due volte campione del mondo rally nel 1988 e nel 1989

MIKI BIASION

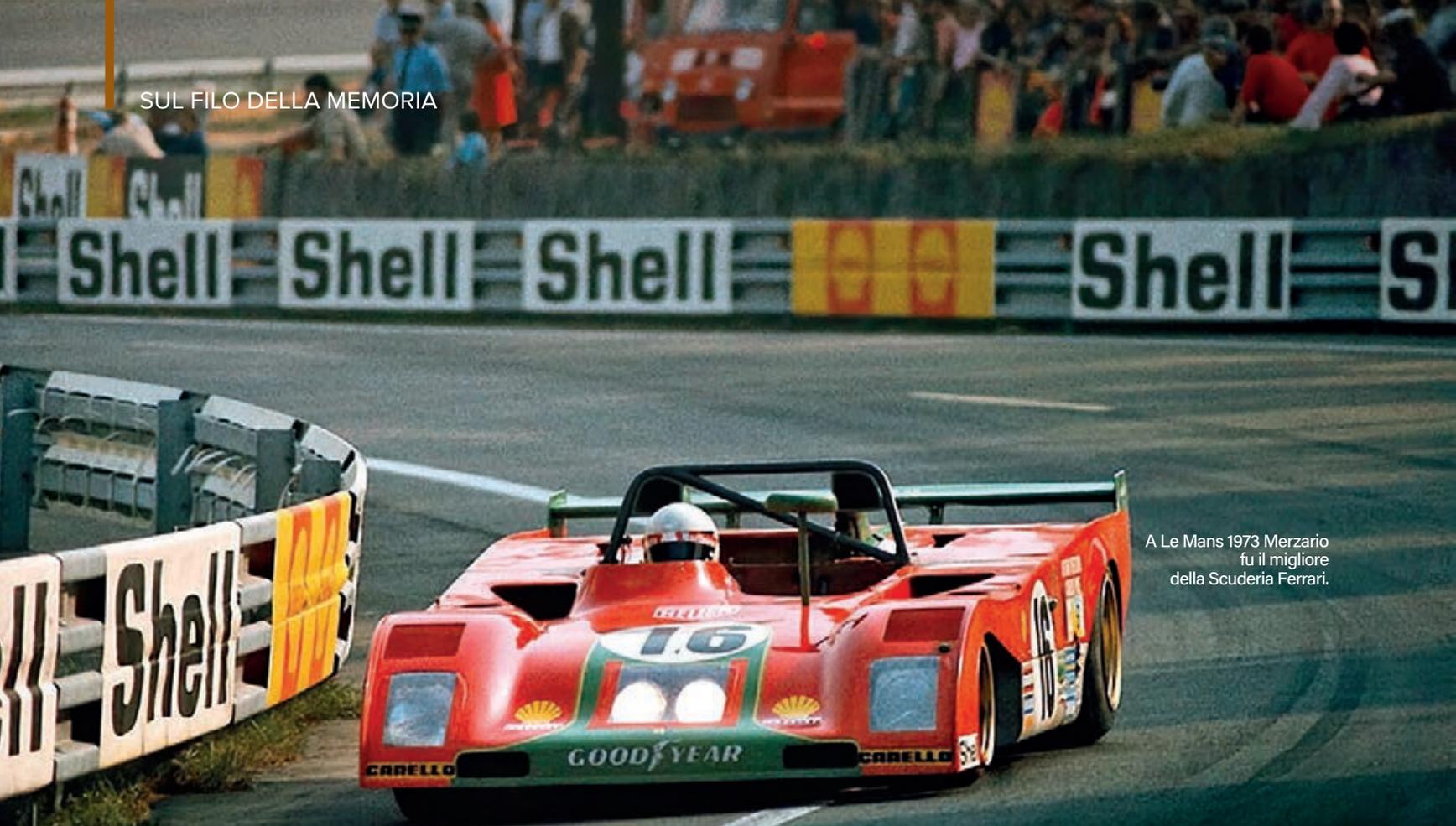
BRAND AMBASSADOR MA-FRA®

SCEGLIE LAST TOUCH® 2.0

- ✓ PIÙ PROTEZIONE
- ✓ PIÙ LUCENTEZZA
- ✓ PIÙ EFFETTO SETA
- ✓ PIÙ EFFETTO SPECCHIO
- ✓ PIÙ VELOCE DA USARE

**DISPONIBILE NEI MIGLIORI NEGOZI
E SU MAFRA.SHOP**





A Le Mans 1973 Merzario fu il migliore della Scuderia Ferrari.

OTTANTA CANDELINE PER MERZARIO

MA IL COW-BOY DELLE CORSE RESTA SEMPRE GIOVANE DENTRO.

di Danilo Castellarin

Tanti auguri ad Arturo Merzario che l'11 marzo taglierà il traguardo delle ottanta candeline. Schietto, passionale e diretto, ha affrontato le corse come la vita, sempre all'attacco. Memorabile la sua corsa a Le Mans 1973, l'ultima con la presenza ufficiale della Scuderia che proprio quest'anno tornerà alla maratona francese.

Allora, cinquant'anni fa, c'erano le 312PB di Ickx-Redman, Reutemann-Schenken e Merzario-Pace e proprio lui, Arturo, doveva fare la lepre. «*Scappa via subito*», gli dissero, «*così ti inseguono e fai arrostitire le Matra 670B di Cevert-Beltoise, Jabouille-Jaussaud, Pescarolo-Larrousse e Depailler-Wollek*».

Obbedì, scattò in testa dalla pole position, accumulando un notevole vantaggio. Poi, quando venne il turno di Pace, si ruppe il tubo della benzina e la Ferrari diventò una piscina, che impose una sosta ai box e la perdita del vantaggio faticosamente accumulato dal comasco. Eppure a fine gara, dopo 24 ore dannate, la numero 16 fu l'unica 312 a tagliare il traguardo, seconda assoluta dietro ai vincitori Pescarolo-Larrousse su Matra, altro che lepre da sacrificare.

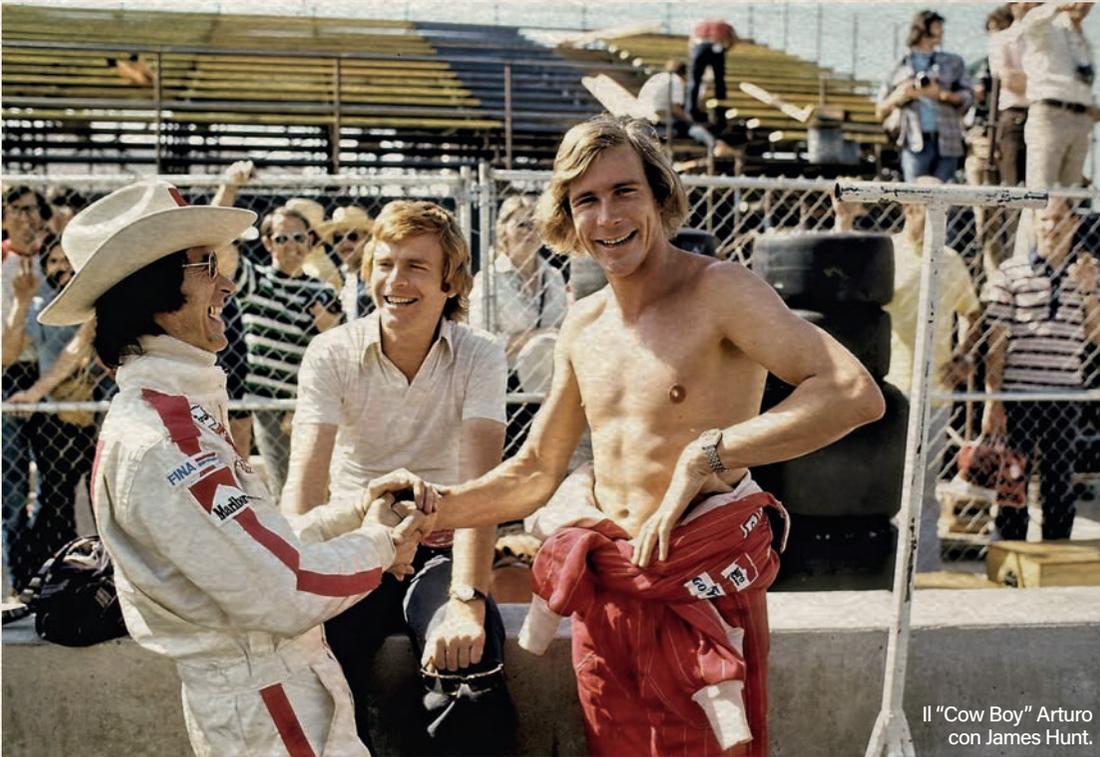
Tutto era cominciato quando suo padre Ugo, costruttore edile di Erba e Bellagio, aveva regalato due spider Alfa Romeo ai due figli maschi. Su una delle due il fratello di Arturo trova la morte, giovanissimo, in

un brutto incidente stradale.

Arturo il 14 ottobre 1962 si iscrive alla Coppa Fisa di Monza con la sua Alfa, quella che usava tutti i giorni, con hard top, autoradio e mangiadischi.

Da allora il "Fantino", come lo chiamano per la sua magrezza, di partenze ne ha fatte quasi duemila, delle quali 57 nei Gran Premi iridati di F1, dal 1972 al 1979 con Ferrari, Iso, Williams, Copersucar, March, Shadow e Merzario oltre a molte gare (e vittorie) con l'Abarth sulla quale arrivò secondo nel 1969 nel Campionato Europeo della Montagna. Nel 1972, con una Ferrari 312PB, vince la Targa Florio in coppia con Sandro Munari e la 1000 Km di Spa con Brian Redman, contribuendo alla conquista del titolo mondiale del Cavallino.

Sulle F1 di Maranello ha avuto la sfortuna di incappare nelle stagioni 1972 e 1973, anni in cui anche il grande Jackie Ickx, suo compagno di team, faticava parecchio e raccoglieva poco. Lui, Arturo, si consolò conquistando il Campionato Europeo Sport 2000 su Osella-Abarth e nel 1975, su Alfa Romeo 33, contribuì alla vittoria Alfa nel Campionato Mondiale Marche, vincendo le gare di Digione, Monza, Enna, Nürburgring e la Targa Florio in coppia con Nino Vaccarella. Nel 1976, al Nürburgring, nel GP di Germania, salvò la vita a Niki Lauda buttan-



Il "Cow Boy" Arturo con James Hunt.



Le Ferrari F1 312B2 del 1972 di Merzario e Ickx.

dosi nelle fiamme, all'attacco, come sempre. Gesto ancora più nobile perché proprio Lauda aveva preso il suo posto a Modena, un paio d'anni prima.

Durante un'intervista mi raccontò che Ferrari era machiavellico e bisognava stare molto attenti perché metteva uno contro l'altro col gioco del rovescio. Gli chiesi cos'era questo gioco. «Ora ti spiego», mi disse. E iniziò a raccontare...

«Lui arrivava da me, parlava col tono cordiale, la voce morbida e mi faceva spifferare quello che voleva. Solo che dopo, se io a lui dicevo bianco, lui girava la frittata e diceva agli altri che avevo detto nero. Così creava situazioni di grande tensione e conflittualità, sospetti, diffidenze e trame invisibili che certo non giovavano alla serena gestione della squadra. Io ero più legato a Forghieri, questione di pelle. E chiesi al 'Commenda' di lavorare con Mauro. Così, prima nei prototipi e poi anche in F1, organizzarono due squadre distinte, una con Forghieri e io come pilota, coadiuvato da Carlos Pace, l'altra con Colombo e Caliri che preparavano la macchina di Ickx e Redman. Ai box poco ci mancava che tirassero su un muro. La tensione scoppiò alla Mille Km. del Nürburgring 1973. Ero in testa con la 312PB e mi misero per due volte il cartello 'slow' per cedere il posto a Ickx. Io li facilitai ancora di più. A due giri dalla fine mi fermai ai box, piantai

la macchina e me ne tornai a casa. «Signori mi sono rotto i coglioni, non sono qui per giocare», gli dissi. Gli occhiali di Forghieri si appannarono. Io me ne tornai in albergo, poi a casa. Ironia della sorte, all'ultimo giro, la 312 di Ickx-Redman si ritirò per noie tecniche e vinse la Matra. Una disfatta. Gli stava bene».

Come la prese Enzo Ferrari?

«Lo affrontai il giorno dopo, ancora su di giri, era un lunedì mattina. Gli dissi che io correvo per vincere e non per cedere il posto al ragazzino belga. Poi, visto che domenica dopo si correva il gran premio di Montecarlo, gli spiegai che se voleva appiedarmi doveva farlo subito perché io avevo altre offerte. Non era vero niente, ma avevo un diavolo per capello. Lui rimase muto e mi tranquillizzò, assicurandomi che la mia macchina per Montecarlo era già pronta. Aveva capito perfettamente che io e Forghieri eravamo sulla strada giusta e non gli sembrava vero di usarmi come ariete contro il clan Fiat. Era machiavellico il Vecchio. Perché se noi sbagliavamo, lui, Ferrari, poteva sempre dire alla Fiat: «Che volete, ho provato a lasciarli giocare, ma hanno pasticciato». Se invece le cose andavano bene, il gioco tornava comodo a lui, perché dimostrava alla Fiat che a Modena si lavorava meglio che a Torino».



Con Munari ottenne una bella vittoria alla Targa Florio 1972 su Ferrari 312PB.



Merzario e Castellarin.



Con l'Alfa 33 TT 12, il pilota comasco conquistò la vittoria insieme a Mario Andretti alla 1000 Km di Monza del 1974.

MARIO RIGHINI E IL SUO CASTELLO DELLE MERAVIGLIE

NEL CUORE DELLA MOTOR VALLEY LA COLLEZIONE RIGHINI
ESALTATA DA UN CONTESTO UNICO. LA STORIA DI UN
COLLEZIONISTA ALLA SOGLIA DEI 90 ANNI VISSUTI CON
UN'UNICA PASSIONE.

di Roberto Valentini - foto di Roberto Piccinini



LA filosofia di restauro e conservazione di Mario Righini si nota già prima di entrare nel castello di Panzano di Castel Franco Emilia dove è custodita la sua collezione. Il portone è infatti in perfetta efficienza, ma conserva i segni del tempo, così come tutto il resto della costruzione di origine medioevale, vocata all'agricoltura. Pochi fronzoli, ma tanta praticità, espressioni tipiche di questa zona.

“Per le mie automobili cercavo una cascina che avesse un'ampia stalla - spiega Righini - ma poi mi è stato proposto questo castello che si

sviluppa in orizzontale e non in verticale come quasi tutti gli altri. Un castello dedito all'agricoltura, con ampi magazzini ben conservati, dove la collezione ha trovato gli spazi necessari.”

In un contesto davvero eccezionale, come sono i veicoli esposti, che collocano Mario Righini tra i più importanti collezionisti al mondo. L'annuario “The Key of Classic Car World”, realizzato da Antonio Ghini, lo indica stabilmente tra i primi 45, ma questo aspetto non interessa più di tanto a Righini che si considera “collezionista da sempre”.

In effetti la sua passione nasce nell'infanzia, vissuta a Comacchio,



Mario Righini con la Auto Avio Costruzioni del 1940, una dei pezzi più preziosi della sua collezione.

dove il padre aveva creato un'impresa di demolizione nel 1936. *"Auto e moto facevano parte della mia vita e ho presto affiancato mio padre nel suo lavoro. Durante la guerra c'era molto da fare. Bisognava smontare le automobili per ricavarne l'acciaio per la produzione bellica. Molte volte piangeva il cuore nel dover demolire automobili obsolete ma ancora molto belle ed eleganti. In quegli anni, smontandole, ho imparato molte cose e ho capito le differenze tra i vari marchi. Le Fiat, con la loro costruzione semplice erano automobili affidabili che duravano nel tempo; le Lancia erano molto*

eleganti e ricercate e le Alfa Romeo erano tecnicamente eccezionali e di grande bellezza".

LA PASSIONE PER LE ALFA ROMEO

Mario Righini non nasconde la sua grande passione per il marchio del Biscione: *"mi hanno sempre affascinato e, quando ce ne è stata la possibilità le ho sempre conservate".*

Nella collezione alcuni pezzi veramente pregiati. *"L'Alfa Romeo 2300 8C Monza è una delle mie preferite."*



L'Alfa Romeo 2300 8C Monza (portata in gara anche da Tazio Nuvolari), la Ferrari 500 Mondial e una Moto Bianchi da competizione.

È del 1931 e correva con i colori della Scuderia Ferrari. Quando è stato fatto il film su Ferrari l'avevo prestata volentieri alla produzione. La conosco bene e la sua storia è affascinante. Progettata da Vittorio Jano, ha corso e vinto con Tazio Nuvolari la Targa Florio del 1931 e del 1932. Venne soprannominata 'Monza' per la vittoria al GP d'Italia". Sulla vettura c'è lo stemma del Cavallino: "Sì, quando l'abbiamo rimessa a posto sapevamo che quest'auto aveva corso con i colori della Scuderia Ferrari".

La sua passione per le Alfa gli ha fatto riempire un grande magaz-

zino con diversi esemplari che vanno dalla RL SS del 1921 alla 8C di ultimissima generazione.

"Quelle che mi piacciono di più sono le due 6C carrozzate Zagato. Tra le prime che avevo visto con il mio babbo prima della guerra e questo modello mi è rimasto nel cuore. Una linea pulita ed efficace per le competizioni. Ancora oggi sono divertenti da guidare. Ma anche le più recenti e popolari. Nel dopoguerra la Giulietta fece epoca. Ne presi subito una, una berlina Ti, bellissima perché ci andavi dove volevi. Poi la Giulia, il massimo: sportiva, comoda, ci andavi a lavorare e a fare i viaggi".





Un altro magazzino ospita diverse Alfa Romeo, una Lamborghini 350 GT Superleggera, una Cisitalia D46 nelle condizioni di uso, conservando anche le ammaccature da incidente.

Non a caso tra le auto scelte per il servizio fotografico c'è una Giulia Spider. *“Con la Giulietta, la Giulia è stata una spider alla portata di molti, ma con prestazioni e una linea di auto di classe superiore”.*

Quante sono le Alfa Romeo della sua collezione?

“Credo 40 o 50. Ne ho avute tante. Alcune le ho cedute anche ai musei. Con quello di Arese ho collaborato molto”.

Molto apprezzate da Mario Righini sono anche le Alfa Romeo 6C

fuoriserie interpretate da diversi carrozzieri. *“Una di quelle che preferisco è la Villa D'Este, molto moderna per l'epoca e una grande eleganza. Le realizzazioni di Touring Superleggera erano eccezionali e questa carrozzeria credo sia stata importantissima per Alfa Romeo. Ho anche una versione cabriolet che si trova nelle condizioni di origine e che non voglio restaurare ma solo conservare. Tra le altre automobili particolari in questo capannone c'è una 6C lunga a 6 posti. Le auto sono belle tutte soprattutto quando la meccanica va bene. I carrozzieri possono fare tanto, ma se l'auto non va ...”* ➔



Da sinistra, nella collezione trovano spazio anche auto più antiche: una De Dion Bouton Vis-à-Vis, una Velobenz e altri modelli. Mario Righini con le sue Alfa Romeo preferite: le 6C 1750 carrozzate Zagato. Mario Righini mostra con orgoglio uno dei magazzini del castello dove sono sistemate le auto e le motociclette.





Con il nipote Massimiliano, che si occupa della collezione, e la Auto Avio Costruzioni 815.



Un'altra panoramica dell'esposizione.

IL DOPOGUERRA E L'INIZIO DELLA COLLEZIONE

Terminata la guerra l'attività di demolizione si trasforma. *"Bisognava far ripartire il Paese e le risorse non c'erano. Mancavano le materie prime per costruire automobili e mezzi commerciali. Fortunatamente vennero lasciati in Italia numerosi mezzi militari degli Alleati e mio padre ne acquistò a centinaia, ricondizionandoli e trasformandoli. Ricordo che molte Fiat 520 divennero trattori, quelli che poi vennero denominati 'carioche'. Aiutarono senz'altro l'Italia a risollevarsi. Ci volevano auto dalla meccanica semplice, facili da ripristinare".*

Ma la collezione come è nata?

"Durante la guerra mi ero riproposto di conservare quante più auto possibili e, una volta terminato il conflitto, molte vetture venivano portate alla demolizione. Non solo auto molto diffuse, ma anche modelli unici, più esclusivi che avevano finito la loro vita e non servivano più. Anche auto da corsa non più competitive. Qualcuna l'abbiamo messa a posto e poi rivenduta, altre le abbiamo conservate".

Il fatto di trovarvi in una zona con tante realtà industriali importanti vi ha in qualche modo aiutato?

"Sì. C'era Maserati ... La Ferrari è venuta fuori qualche anno dopo, ma la Maserati aveva cominciato a correre anche prima. La Ferrari è venuta fuori nel '47. La Auto Avio Costruzioni non si chiamava Ferrari. Qui ce n'è una, l'altra è andata rotta. Io l'ho fatta restaurare e ci ho corso anche delle 1000 Miglia. È un'auto piacevole e facile da usare. Ha molti componenti Fiat. All'epoca si cercava di costruire con ciò di cui si disponeva e questo è un esempio di come si faceva allora. È una delle poche che ho dovuto restaurare in modo radicale, intervenendo sulla carrozzeria, ma ne valeva la pena. È l'unico esemplare esistente e segna l'inizio della carriera di costruttore di Enzo Ferrari". In effetti fa un certo effetto toccare un oggetto tanto prezioso e significativo per la storia del motorismo mondiale. Ma il contesto in cui è conservata la rende ancora più autentica. L'auto è infatti parcheggiata all'interno di un piccolo garage che in origine era probabilmente una stalla. Le fanno compagnia altri 4 modelli di grande pregio. La Ferrari 500 Mondial del 1953 carrozzata Scaglietti: *"È una gran bella macchina. Anche qui è stato necessario un restauro più completo, ma è*



La Lancia Stratos e la Fiat 8V carrozzata da Pinin Farina.

un mezzo davvero spettacolare". Questo modello è stato prestato all'ASI per allestire lo stand di Auto e Moto d'Epoca a Padova. Di fianco alla Ferrari Mondial l'Alfa Romeo 2300 8C guidata da Nuvolari. Poi una rara Fiat 8V elegantemente carrozzata da Pinin Farina nel 1955 e una Lancia Stratos: *"L'ho comprata nuova in una concessionaria di Roma che stava per chiudere e l'ho sempre conservata".*

Nel magazzino più grande ci si perde tante sono le auto par-

cheggiate vicine in fila, tutte di gran pregio. Non solo Alfa Romeo, anche se sono in netta maggioranza, ma anche modelli più antichi, come la Fiat Chiribiri da record del 1912, lunga più di 7 metri, a forma di siluro con motore di 7000 cm³. È una vettura conservata, che monta ruote in legno. Tra le altre "divagazioni" anche una Rolls-Royce Phantom I appartenuta al conte Rossi di Montelera che l'aveva fatta carrozzare dagli Stabilimenti Farina nel 1928. ➤



Mario Righini premiato al Circolo della Biella da Matteo Panini.



La Auto Avio Costruzioni 815 nelle sue condizioni attuali.



Una delle preferite: l'Alfa Romeo 6C cabriolet carrozzata Touring Superleggera.

Nella collezione non mancano moto, corriere, trattori, un idrovulante ed una bicicletta a doppia trazione dei primi anni del '900. La filosofia su restauro e conservazione di Mario Righini precorre quella dell'Automotoclub Storico Italiano, ente che ha visto nascere, così come l'intero fenomeno del collezionismo italiano.

"All'inizio sono stati alcuni romani a conservare auto considerate vecchie. Poi sono venuti i milanesi e i torinesi, che erano già strutturati con il museo di Biscaretti sotto lo stadio comunale di Torino". Si cercò subito di condividere la passione comune: *"Ci volle comunque del tempo perché, anche se erano in pochi, c'erano molte divisioni, soprattutto al nord. Gente di buona volontà si mise intorno a un tavolo già alla fine degli anni Cinquanta, ma l'ASI è nato molto più avanti".* ■

CHI È MARIO RIGHINI

Sposato, con due figlie e tre nipoti, due dei quali seguono le orme del nonno affiancandolo in azienda, Mario Righini sa che la sua collezione sarà in buone mani e continuerà a testimoniare con i propri gioielli la storia internazionale e italiana del motorismo.

Collezionare automobili d'epoca è un'arte e un mestiere: Mario Righini, con poesia e sentimento, tramuta la passione di una vita in un impegno ed un'azienda in cui ha creduto e che ha portato per questo al successo.

L'azienda nacque nel 1936 da una tradizione di famiglia, che diventò un mestiere di 3 generazioni.

Con la Ferrari 500 Mondial, esempio di tecnologia italiana del dopoguerra.





Sopra, accanto alla Ferrari 500 Mondial
c'è una motocicletta Bianchi 500 4 cilindri compressore.
A destra, Mario Righini davanti a uno degli ingressi del magazzino.
In prima fila la Fiat Chiribiri da record del 1912.
Sotto, eccezionale la location della collezione:
il castello di Panzano a Castelfranco Emilia.





L'Iso Isetta seguita dalla sua versione contemporanea, il Microlino. L'Isetta del nostro servizio è tutta originale ed è stata immatricolata a Siracusa nel 1954, poi reimmatricolata a Trapani nel '60. È poi arrivata in Umbria, dove Fabrizio e Leonardo Comucci, padre e figlio collezionisti fiorentini, l'hanno acquistata nel 1995.

Sotto, da sinistra, seduti nell'Isetta, il progettista Ermenegildo Preti, il vice presidente della Iso Autoveicoli Ladavas e il presidente e fondatore Renzo Rivolta.

Isetta

IL FUTURO IN UN OVETTO

GENIALE, PRATICA, BEN COSTRUITA E (FORSE TROPPO) ORIGINALE: NON AVRÀ IL SUCCESSO SPERATO E SARÀ PRESTO SOPPIANTATA DA VETTURE BEN PIÙ TRADIZIONALI.

A 70 ANNI DAL LANCIO LA ISO ISETTA È UN BELL'ESEMPIO DI INNOVAZIONE E TECNOLOGIA CHE AVREBBE ANTICIPATO IL FUTURO, COSÌ COME L'ATTUALE MICROLINO, CHE A LEI SI ISPIRA.

di Luca Marconetti - foto di Roberto Piccinini

Inizio anni '50. Immaginate un uomo con una discreta disponibilità finanziaria (perché all'epoca, anche per comprare la più economica delle utilitarie, bisognava essere di classe agiata) che entra in un concessionario e si trova di fronte la vettura che vedete nelle immagini di queste pagine: ha solo due posti, mentre a lui ne servono quattro; per salirci si apre... tutto il frontale, tramite un grosso portellone; non si capisce dove sia il muso e dove la coda; ha sì quattro ruote, molto piccole ma quelle posteriori sono praticamente attaccate; per accedere al minuscolo motore bisogna togliere la "pancia" di lamiera come sulla Vespa. Insomma: non è né carne né pesce e non va bene, meglio spendere qualcosa di più e comprare un "auto vera", tipo quella che arriverà nel 1955 e si chiamerà Fiat 600.

Eppure nella mente del progettista Ermenegildo Preti e in quella del "patron" prima della Isothermos poi della Iso Autoveicoli - eclettica azienda di Bresso (MI) che, nel Dopoguerra sarebbe stata impegnata su più campi della mobilità privata - Renzo Rivolta, la bontà del progetto c'è tutta: colmare il gap esistente tra la Fiat Topolino, l'auto più economica, eppure ancora inavvicinabile per molti, all'epoca esistente e una motocicletta, offrendo un mezzo minimo, col propulsore di un motorino ma l'abitabilità di una vettura e che garantisca un tetto sopra la testa, oltre a una migliore stabilità di marcia.

L'OVETTO NON COMPRESO IERI CHE PIACE OGGI

Da quel 1953 a oggi sono passati esattamente 70 anni e di cose ne sono cambiate molte, una per tutte l'avvento dell'elettrico che, dal canto suo, avrebbe sdoganato tipologie e forme di veicoli meno convenzionali, come citycar minime dall'aspetto geometrico e squadrato, oppure molto tondeggianti e fumettistico... ecco che quindi, paradossalmente, con gli occhi di oggi, l'Isetta è vista con simpatia e quale frutto di una genialità ieri "troppo avanti" ma che nel Nuovo Millennio è entrata negli interessi dei collezionisti - come Fabrizio e Leonardo Comucci, proprietari di questo splendido esemplare che illustra il nostro servizio, e di molti altri che l'hanno rivalutata quale modello degno di essere ricordato e tramandato alla stregua di modelli ben più blasonati e sofisticati - e perfino in quelli di aziende che offrono soluzioni innovative per la mobilità del futuro come la Micro Mobility System, nata a Küsnacht, sul lago di Zurigo, nel 1996 per azione del suo fondatore Wim Ouboter, che, quando nessuno ancora ci pensa, mette un minuscolo motorino elettrico a un monopattino per girarci nella sua città, dando vita, nel 1999, al Kickscooter; da lì, anche con i suoi figli Oliver e Merlin, sarebbe arrivato a presentare al Salone di Ginevra 2016 la Microlino, vetturessina (è stata omologata nel 2018 come "quadriciclo pesante" L7e) a batterie adatta a trasportare comodamente 2 persone negli spostamenti urbani che viene assemblata in Italia, a La Loggia, in provincia di Torino, nel nuovo stabilimento della società Microlino Italia, nata dalla joint venture tra la Microlino Mobility System e la Cecom, azienda storica dell'indotto automotive torinese. Anche lo stile della carrozzeria della Microlino è italiano e torinese, della Icona Design.



La particolarità più spiccata della celebre vetturessa è l'apertura dell'intero frontale tramite il pratico portellone, col gruppo volante-sterzo-piantone che segue il movimento.



L'essenziale ma curata e bella strumentazione. Sopra, il divanetto singolo che può ospitare due o, al massimo, tre persone. Della vettura si sono mantenuti i documenti originali come il foglio complementare. Sotto, la chiave d'apertura originale e la maniglia.



La ventilazione dell'abitacolo è garantita dal deflettore triangolare. Nei disegni di Michelotti appariva un vetro singolo, che non si potette mantenere a causa degli elevanti costi di produzione.

Perché abbiamo voluto aggiungere anche lei in questo servizio? Le immagini parlano meglio di tante parole: sono identiche!

Come si è partiti da un visionario flop commerciale per arrivare a una rivalutazione tanto marcata da riproporre l'Isetta in veste modernissima e nuova faccia di un mezzo del futuro che sta riscuotendo tantissimo interesse (soltanto al lancio ne sono stati raccolte più di 35.000 prenotazioni) Proviamo a scoprirlo.

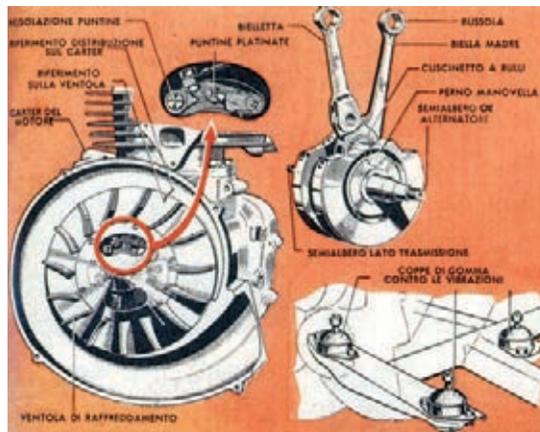
ISETTA, NEMO PROFETA IN PATRIA

I prototipi della prima vettura della Iso, che sarà chiamata molto prosaicamente "Isetta", presentati a giugno 1953, montano il 198 cm³ della motocicletta Iso 200 che, per i modelli di produzione, salirà a 236 cm³. Si tratta di un due tempi a 1 cilindro sdoppiato (una "bielletta" si aggiunge a una "biella madre") con camera di scoppio unica e pistoni supplementari di lavaggio, ai quali viene aggiunta una ventola laterale di raffreddamento e l'avviamento elettrico. Per la ciclistica, Preti pensa in prima istanza a tre ruote, due davanti e una dietro ma poi si procede a utilizzare uno strettissimo retrotreno a due ruote piazzate molto vicine tra loro (tanto da poter fare a meno del differenziale) e motrici, con il motore piazzato a destra così da compensare col peso del conducente che si siede a sinistra. La trasmissione avviene con un'economica doppia catena in luogo di un più complesso e pesante albero di trasmissione. La potenza massima erogata dal 236 cm³ è di 9,5 CV a 4500 giri, il peso di appena 330 kg, dati che le garantiscono un buono spunto nella marcia urbana. Il cambio è a 4 marce, dotato di retromarcia. La paternità della linea, anche se ufficialmente è da attribuirsi alla Iso stessa, potrebbe avere origini ben più nobili, poiché, alcuni documenti attestano nel 1951 una collaborazione tra la allora Isothermos e Giovanni Michelotti, che avrebbe tratteggiato uno schizzo della vetturessa-scooter. Questo, caratterizzato da volumi molto tondeggianti a metà strada tra un uovo e la cabina di un elicottero leggero, assomiglia molto al disegno della vettura che sarà poi di serie, tranne alcuni particolari che, per economia, dovranno essere modificati. È il caso per esempio della finestratura laterale, composta non da un vetro unico come nei bozzetti di Michelotti ma da un deflettore più un elemento trapezoidale rovesciato curvato verso il tetto. Fulcro attorno al quale

si sviluppa l'intera impostazione stilistica e tecnica, è l'unico portellone anteriore, che sia da accesso che da frontale. Particolarissimo, una volta aperto, è il comportamento del blocco volante-strumentazione-piantone, che segue, tramite snodi, il movimento di rotazione, agevolando così l'ingresso dei due (o tre) passeggeri. L'abitacolo, molto spartano, è caratterizzato dal divano unico, asportabile e - come recita una brochure dell'epoca - "utilizzabile per il campeggio". Nonostante lo spirito francescano, il prezzo sarebbe lievitato a 335.000 lire nel 1954, appena 90.000 lire meno della Fiat Nuova 500 che sarebbe apparsa 3 anni dopo, decretandone l'insuccesso in Patria (sono appena 1420 gli esemplari completati, quasi tutti nel 1954, 105 nel '55 e appena 17 nel '56) e facendo prendere a Rivolta la decisione di concederne la licenza di fabbricazione a ditte estere: la francese Velam, la spagnola Borgward-Iso, la Brasiliana Iso-Romi e soprattutto la tedesca BMW. In Germania il fenomeno delle Bubble Car avrà ben altra portata e la Casa bavarese, uscita dilaniata dal II Conflitto mondiale, proprio grazie all'Isetta ha iniziato una scalata che l'avrebbe portata a quello che è oggi, un marchio Premium globale e sinonimo di innovazione e prestigio come pochi altri. ➤



Tipico del modello è il motore a due tempi, che emette il caratteristico "fumo" di scarico.



Sopra, da sinistra, le caratteristiche tecniche del propulsore - con il tipico cilindro sdoppiato - e il sistema di boccole in gomma applicate al telaio. Il propulsore monocilindrico a due tempi Iso di 236 cm³, derivato dal 198 dello scooter Iso 200. Anche la Microlino (sotto) è caratterizzata dal portellone frontale.





A differenza dell'Isetta, i proiettori a led sono inseriti in dei gruppi posizionati ai lati del parabrezza. Sul frontale spicca invece una fascia luminosa.



Sopra, a sinistra, gli interni essenziali ma tecnologici della Microlino: si controlla tutto tramite due schermi, quello più piccolo piazzato sulla traversa della portiera, touch.

Il divano unico che può ospitare due persone, come sull'Isetta. Lo spazio però, è maggiore.

Sopra, il selettore del cambio automatico e il tasto per aumentare le prestazioni indicato da... un razzo sul tetto.

La portiera si apre automaticamente attraverso un tasto vicino alla scritta del modello. Il "bulbo" dei proiettori, funziona anche da specchietto retrovisore.

MICROLINO, UNA BUBBLE CAR DAL DESIGN RETRÒ

I progettisti della Microlino hanno studiato un mezzo essenziale e fruibile, in grado di rispondere al 95% delle esigenze della mobilità quotidiana degli utenti in città: 1 o 2 posti a sedere, economicità, praticità, agilità e, se possibile, risparmio e massima resa sotto tutti i punti di vista. Si spiega proprio in questo, quindi, la scelta dello stile "bubble car" e più specificamente dell'Isetta quale netta e immediatamente identificabile fonte di ispirazione. Basta affiancarle per scorgere analogie: nell'intero profilo della fiancata, a "guscio d'uovo", col padiglione ricurvo che è un tutt'uno con la carrozzeria eliminando qualsiasi volume sporgente su frontale e coda; nell'unico portellone-muso anteriore, che permette ai due occupanti l'accesso all'abitacolo; nel tetto in tessuto presente in determinati allestimenti, che si può aprire come sull'Isetta; nella fanaleria anteriore, anche se i "bulbi" che inglobano i proiettori a led della Microlino, sono posizionati affianco ai montanti del parabrezza e non in basso sui parafanghi; nelle bombature dei passaruota e soprattutto nel profilo del parafango posteriore, col caratteristico taglio basso e le prese d'aria che raffreddano il propulsore (che sulla Microlino sono diventate motivo grafico). Elemento, quest'ultimo, che ci introduce anche all'ultima, importante somiglianza, fra le due vetture, l'impostazione meccanica "tutto dietro", col piccolo motore piazzato fra le due ruote posteriori. Le analogie, nonostante siano parecchie, finiscono, ovviamente qui ma i creatori della Microlino sono orgogliosi nel sostenere che, quella visionarietà e quel genio che ieri portò Preti a creare l'Isetta, sono stati il più importante sprone per creare qualcosa di tanto moderno oggi.

Vediamo quindi ora le caratteristiche di questa modernissima city car del futuro. La Microlino presenta quattro "punti di appoggio", poiché le ruote posteriori sono distanziate come su una vettoretta e non gemellate come sull'antenna. Senza contare i materiali, la scocca in acciaio e con elementi in alluminio, l'attenzione alla sicurezza attiva e passiva, i metodi produttivi che sono quelli di oggi - molto avanzati, tanto che la Micro Mobility System, nel 2020 è stata nominata da FastCompany una delle 5 aziende più innovative in Europa - la novità più importante è il motore a propulsione elettrica: un'unità asincrono che fornisce 89 Nm di coppia e 12,5 kW di potenza continua con picchi, in modalità "Sport", a 19 kW, utili a dare - grazie



La grande differenza fra le due vetturette sta nel posteriore: la Microlino ha un asse vero e proprio per essere più stabile. Sotto, a destra, il progetto Isetta ebbe successo col marchio BMW. Nell'immagine la versione 250, a sinistra e la Export, più rifinita.



anche al peso contenuto in 500 kg - spunti e accelerazioni sorprendenti (0-50 km/h in 5 secondi). È disponibile con tre diverse capacità di batteria: da 6, da 10,5 o da 14 kW/h, per rispettive autonomie di 95, 175 o 230 km. La ricarica - oltre che nelle colonnine che si stanno diffondendo un po' in tutti i centri urbani - è possibile con una normale spina domestica, come quella che si usa per ricaricare uno smartphone, e si completa in meno di 4 ore. La lunghezza totale di 2519 mm, le permette di essere parcheggiata "di traverso" nei normali stalli di sosta longitudinali, occupando meno spazio di una Smart. Essendo un quadriciclo pesante (quindi con velocità massima limitata a 90 km/h), può essere guidato con la patente A che si consegue a 16 anni. È disponibile in tre allestimenti, Urban, Dolce e Competizione, caratterizzati ognuno da specifiche prestazionali ed estetiche che li ren-

dono unici. Tutti saranno disponibili dai primi mesi del 2023 con la normale produzione. A questi invece si aggiunge l'unico già disponibile, Pioneer, in tiratura limitata a 999 esemplari. La Microlino, già in vendita in Svizzera nel solo ricco allestimento Pioneer a 20.990 CHF che, ha un prezzo in linea con le vetture di categoria A tradizionali alle quali si propone come valida alternativa: in allestimento Urban (già dotata di doppio schermo interno) sarà di circa 15.000 € con un lancio sul mercato italiano previsto nel secondo semestre del 2023.

Si ringrazia per la disponibilità l'Educatore della Santissima Annunziata di Poggio Imperiale a Firenze, scelta come location per il servizio fotografico, e il general manager di Microlino Italia Michelangelo Liguori.

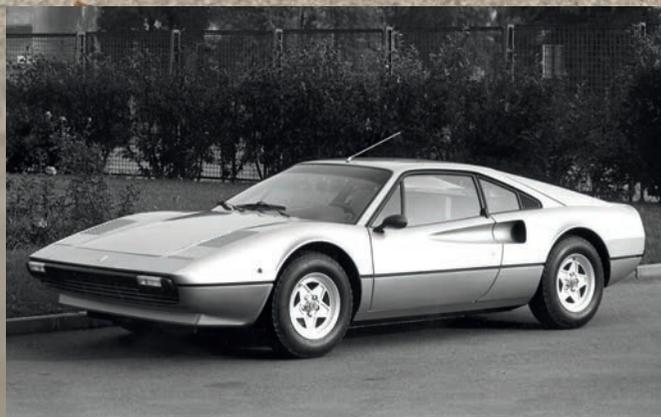
FERRARINO AGITATO NON MESCOLO

NACQUE DA UNA COSTOLA DELLA 308 MA POI, CON LE VERSIONI SOVRALIMENTATE, AVREBBE BRILLATO DI LUCE PROPRIA. LA 2 LITRI "ALLA MANIERA DI MARANELLO" OGGI STA SALENDO NELLE QUOTAZIONI E NELL'INTERESSE DEGLI APPASSIONATI DEL MARCHIO, ATTESTANDOSI COME "IL FERRARINO" PER ECCELLENZA.

di Luca Marconetti e Matteo Comoglio



Da sinistra, la 208 GTB viene lanciata nel 1980 per il solo mercato italiano, dove le cilindrata oltre i due litri vengono scelleratamente tassate con IVA al 36% invece che al 18: il motore è infatti il V8 della 308 ma ridotto a 1990,6 cm³. La stupenda linea di Pininfarina non cambia: frontale a cuneo, parabrezza molto inclinato, padiglione minimo, coda sfuggente. Le grosse prese d'aria sulle fiancate servono per far respirare il vano propulsore (quella a destra per la scatola del filtro, quella a sinistra per il radiatore dell'olio).





Per Enzo Ferrari vendere auto stradali era solo un mezzo per guadagnare soldi da destinare allo sviluppo dei modelli da competizione, gli unici che contassero veramente. Ma a un certo punto del Secolo scorso, nei drammatici '70, le cose si mettono maluccio per tutti e vendere vetture esclusive, potenti e dalle meccaniche per palati finissimi, non basta più: ci vuole apertura a una clientela più vasta, non ci si può più rivolgere solo a un'élite ristrettissima e al vertice del jet set ma ammiccare a una borghesia sì, parimenti esigente e amante del bello ma meno altolocata che in passato... non è un caso che, proprio in questo momento, nascerà il detto, un po' da "arricchito" un po' da snob, "mi sono fatto il Ferrarino": perché di questo, effettivamente si tratta, di una "Duemila" identica all'omologa "Tremila" ma adatta a non finire sotto la scure fiscale che all'epoca penalizza fortemente le vetture oltre, appunto, i due litri con l'iva al 36% invece che al 18; una delle tante scelte scellerate dei nostri governanti.

Se non lo aveste ancora capito, stiamo parlando della Ferrari 208. E fin qui l'abbiamo fatta facile ma sarebbe un errore imperdonabile risolvere la sua storia così, perché, come vedremo, la 208 nelle sue varie versioni, sarebbe stata in grado di ritagliarsi una sua non trascurabile

nicchia di mercato e oggi rappresenta non solo alcune particolarità per l'azienda - la prima vera Ferrari 2 litri (perché le Dino, erano Dino e basta) con un V8 e, soprattutto la prima stradale di Maranello col turbo - ma anche un momento storico-culturale che ha influenzato drasticamente le scelte dei produttori dell'epoca.

UN V8 PICCOLO PICCOLO

La 208, disponibile per il solo mercato italiano, quindi unicamente con la guida a sinistra, appare sul mercato nel 1980 e piace subito perché è identica alla 308 presentata 5 anni prima - sta riscuotendo un successo oltre le aspettative - come lei disponibile fin da subito in variante chiusa GTB (Gran Turismo Berlinetta) o con tettuccio amovibile Targa GTS (Gran Turismo Spider): è la stessa operazione fatta con le Dino a quattro posti 308 GT/4 e 208 GT/4 ma, nonostante la medesima sigla e la stessa architettura - 8 cilindri disposti su una V di 90° piazzati per traverso dietro ai sedili - rispetto a quest'ultima ha un motore totalmente diverso, derivato da quello della 308 (del quale infatti mantiene la corsa di 71 mm) e con una cilindrata di 1990,6 cm³ (sigla interna F 106 CB 000). ➤



Le protagoniste del nostro servizio sono due GTS, una 208 Turbo del 1983 e una Turbo della fine del 1986.



Da sinistra, la 208 GTB Turbo viene lanciata al Salone di Torino '82: si riconosce per lo spoiler anteriore maggiorato, le cinque feritoie supplementari sotto la calandra e una presa d'aria orizzontale aggiuntiva al centro del cofano anteriore (nera satinata, come le due sopra le calotte faro, prima in tinta). La maggiore caratterizzazione sportiva passa poi per una ulteriore presa d'aria Naca per lato, alla base dei parafranghi posteriori, utili a raffreddare freni e pneumatici e uno spoilerino nero in cima al montante posteriore.

FERRARI "GAMMA 208"



Oltre ai cerchi da 14" calzati con i tradizionali Michelin TRX (205/70 VR14), a richiesta erano disponibili i pneumatici Pirelli P7 ribassati (205/55 R16 davanti, 225/50 R16 dietro) su cerchi in lega, sempre con disegno a stella, da ben 16", come nel caso di questo esemplare. La 208 GTS Turbo perde lo spoiler superiore nero della GTB.

Cifra stilistica che contraddistinguerà tutta la gamma 208 come le altre Ferrari dell'epoca, è la scalfittura verniciata di nero satinato che divide trasversalmente l'intera carrozzeria in due "metà", retaggio delle Dino.



Sotto al cofano impera il vistoso airbox verniciato di rosso della turbina KKK fra le bancate di cilindri, con la scritta maiuscola "TURBO".

In coda appare la denominazione dedicata. Bellissima la codina incassata con i tradizionali proiettori tondi. Altra peculiarità della GTS sono i pannelli "a griglia" che sormontano i vetri laterali e, nel caso di quello sinistro cela il tappo carburante. La strumentazione completissima, simile a quella delle monoposto coeve di Maranello. Oltre a tachimetro e contagiri, sono presenti indicatore livello carburante, temperatura dell'acqua e manometro olio, mentre temperatura dell'olio e pressione del turbo sono sul tunnel.



L'auto, disegnata come da tradizione da Pininfarina e prodotta da Scaglietti, è bellissima: la sua linea nervosa, dinamica e sinuosa è caratterizzata da un incisivo frontale a cuneo, che prosegue fino a un parabrezza molto inclinato e curvato, un padiglione basso e teso e conclude in una coda rastremata e sfuggente, con quel sublime vezzo del "ciuffo" generato dall'accento di spoiler sopra la codina incassata e trunca, con i caratteristici proiettori tondi. Completano l'opera bellissimi cerchi a stella da 14" (disponibili con canale maggiorato a 7,5"), enormi prese d'aria che invertono il profilo bombato delle fiancate come delle branchie utili a far respirare il vano propulsore (quella a destra per la scatola del filtro, quella a sinistra per il radiatore dell'olio), la scalfittura verniciata di nero satinato che divide trasversalmente l'intera carrozzeria in due "metà" perfettamente combacianti (tratto stilistico tipico in molti progetti Pininfarina coevi), sulla GTS, i vistosi pannelli con feritoie in plastica nera (quello di sinistra cela il bocchettone di rifornimento) che celano i vetri posteriori, le prese d'aria in tinta sopra ai fari a scomparsa sul frontale e, infine, il meraviglioso cofano motore, un guscio unico vincolato alla traversa centrale del tetto, che comprende i lunghi montanti concavi e le generosissime griglie per raffreddare il motore. In pratica una rivisitazione moderna e proiettata negli anni '80, delle stupende Dino 206/246 GT che la 308 ha di fatto sostituito.

Tale bellezza dovrebbe suggellarsi su strada con prestazioni da brividi... invece la 208 è una delle Ferrari meno potente di sempre: nonostante la batteria di 4 carburatori doppio corpo Weber 34 DCNF, è dotata infatti di appena 155 CV a 6600 giri/min; per fare un esempio, sono appena 20 in più di una paciosa Lancia Beta Trevi Volumex.

Però permette di non incappare nelle astruse leggi di cui sopra, ha il Cavallino ben visibile su muso e coda e dentro è lussuosa come le sorelle a 12 cilindri: come sulla 308 l'abitacolo di questa "due posti secchi" è un tripudio di pelle disponibile in diversi colori, c'è l'immancabile selettore del cambio in alluminio spazzolato, si può avere l'aria condizionata, l'autoradio e i dettagli sono curati e preziosi. ➤



La GTS è caratterizzata dal tettuccio asportabile ricoperto dalla tipica finitura granulosa che, se asportato, trova posto dietro i sedili. Sotto, a sinistra, gli interni sono curati e lussuosi come sulle altre Ferrari. Numerose le tinte per la pelle (rivestimento standard) e gli abbinamenti con la moquette disponibili. A destra, la tipica strumentazione sul tunnel centrale con l'irrinunciabile selettore del cambio in alluminio. Da notare la presenza del condizionatore d'aria.





In alto, a sinistra, i frontali della 208 Turbo (a sinistra) e della successiva Turbo (a destra). Quest'ultima presenta un frontale fortemente rivisto e riammodernato nella zona inferiore della carrozzeria. A destra, il layout della nuova GTB Turbo è ripreso da quello della sorella maggiore 328: per migliorare il coefficiente di penetrazione e l'aerodinamica, il profilo a cuneo si ammorbidisce, appare una calandra color alluminio a tutta larghezza, meno inclinata, inglobante le luci di posizione, di profondità e le frecce, oltre al Cavallino Rampante. Sopra, sul cofano anteriore c'è ora una sola presa d'aria centrale in tinta, come il paraurti, mentre spoiler e brancardi sono neri opachi, come sulla Testarossa presentata l'anno prima. Qui a sinistra, le fiancate hanno un profilo più pulito grazie al riposizionamento delle maglie porta; lo spoiler, diventato a richiesta sulla 328, rimane di serie su tutte le Turbo. La GTS mantiene il tettuccio asportabile nero.

Anche il resto della meccanica è raffinata: telaio tubolare composto da tralici di acciaio, carrozzeria con elementi in alluminio, 4 ruote indipendenti con bracci oscillanti e barre stabilizzatrici, 4 freni a disco, cambio a 5 marce con rapportatura dedicata, distribuzione a due alberi in testa per bancata con due valvole per cilindro, monoblocco e teste in alluminio.

Sarà un timido tentativo ma presto, anche la "cadetta" della gamma Ferrari anni '80, avrebbe potuto esprimersi molto meglio di come fatto fino a quel momento.

TURBO, SÌ, PERCHÉ?

A fine anni '70 in F1 compare il turbo, presentato da Renault. Come sempre Ferrari sarà riluttante ma alla fine Forghieri, con lo zampino di Materazzi, se ne convince e, mentre per la sonnolenta stagione 1980 corre ancora la vetusta 312 T5, a Maranello si lavora sulla nuova monoposto sovralimentata, "sdoppiata" nel prototipo denominato 126 CK (dove la C sta per "Competizione" e la K a indicare l'utilizzo di due turbocompressori KKK), presentato il 9 giugno ed esordiente nelle prove del GP d'Italia il 14 settembre, dove si piazza 8° con Villeneuve alla guida e quello denominato 126 CX (ossia "Comprex", un compressore volumetrico prodotto dalla Brown Boveri): perché Forghieri non si accontenta di replicare la "soluzione-Renault" coi due turbo, anche se, alla fine, sarà la strada da seguire anche per Ferrari. Se il 1981 con la CK sarà un anno "sperimentale" (5° nel Mondiale Costruttori, 7° Villeneuve in quello Piloti), prima con la C2 nel 1982, poi con la C3 nel 1983, sarebbero arrivati i titoli iridati Costruttori.

Così come ha funzionato nelle corse, alla fine, il turbo approda anche sulla più piccola delle stradali, in aiuto agli asfittici 155 CV della 208 aspirata (che esce di produzione). Nella 208 GTB Turbo presentata al Salone di Torino del 1982, la sovralimentazione del 2 litri trasversale V8 (F 106 D 000), è affidata a una turbina singola, prodotta sempre dalla KKK, dotata di valvola waste-gate e pressione limitata a 0,6 bar ma che, in abbinamento all'iniezione meccanica Bosch K-Jetronic, garantisce una potenza che si innalza "di botto" a 220 CV a 7000 giri/min, ben 65 più dell'aspirata, 240 Nm di coppia e prestazioni finalmente interessanti (242 km/h di velocità massima, 0-100 km/h in 6,6 secondi), superiori a qualsiasi 2 litri all'epoca in commercio ma soprattutto un comportamento rabbioso e coinvolgente tipico Ferrari, senza vuoti di potenza o tentennamenti. ➤



Sopra, il posteriore è anch'esso più morbido, equipaggiato con 5 fenditure in più per il raffreddamento. A sinistra, le Naca laterali sono più generose, i cerchi da 16" (con pneumatici 205/55 R16 davanti e 225/50 R16 dietro) di serie, sono più moderni e piatti.

A destra, in alto, la strumentazione - a fondo arancio - ha ora manometri turbo e olio e temperatura acqua in vista, mentre a centro plancia sono migrati temperatura olio, indicatore livello carburante e orologio. Il cofano motore è interessato da sfoghi più generosi, come quelli introdotti dalla 308 Quattrovalvole. Sotto, il vano motore si riconosce per l'intercooler Behr che sovrasta il gruppo propulsore. La turbina ora è una IHI.



Sopra, gli interni presentano un pannello centrale tipo quello delle Mondial e della 328. In generale sono più curati e rifiniti. Sotto, il pannello centrale con i tasti a sfioro risulta più elegante



È presente anche l'accensione elettronica, con centralina Marelli. A darci conferma della poderosa iniezione di potenza, anche alcuni dettagli stilistici: un più pronunciato spoiler anteriore, cinque inedite feritoie supplementari sotto la calandra anteriore, una presa d'aria orizzontale aggiuntiva al centro del cofano anteriore (nera satinata, tinta utilizzata anche per le due sopra le calotte fari), una Naca per lato, alla base dei parafranghi posteriori, utili a raffreddare freni e pneumatici, uno spoilerino nero in cima al roll-bar posteriore, la denominazione dedicata e, sotto al cofano, il vistoso airbox della turbina fra le bancate di cilindri verniciata di rosso, con la scritta maiuscola "TURBO". A richiesta sono disponibili i pneumatici Pirelli P7 ribassati su cerchi in lega da ben 16" in luogo dei Michelin TRX di serie. Nei primi mesi del 1983, ecco la 208 Turbo GTS (come quella del nostro servizio), con le medesime caratteristiche della GTB fatta eccezione, ovviamente, per il tettuccio amovibile e l'assenza dello spoiler posteriore in cima al tetto.

RAFFREDDARE I BOLLENTI SPIRITI

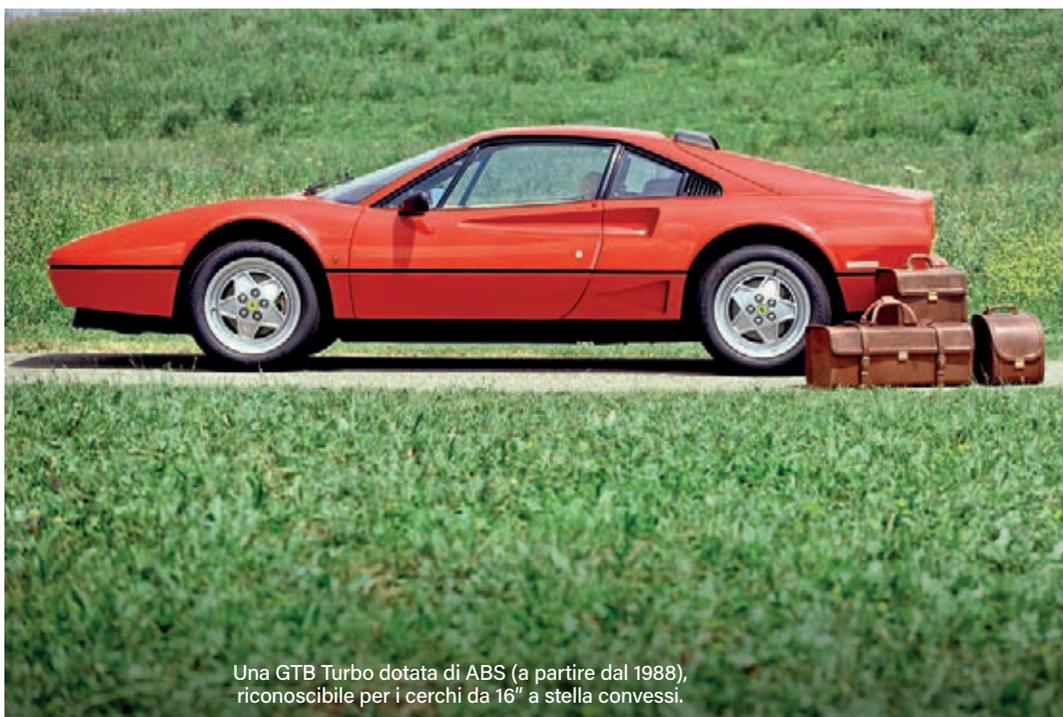
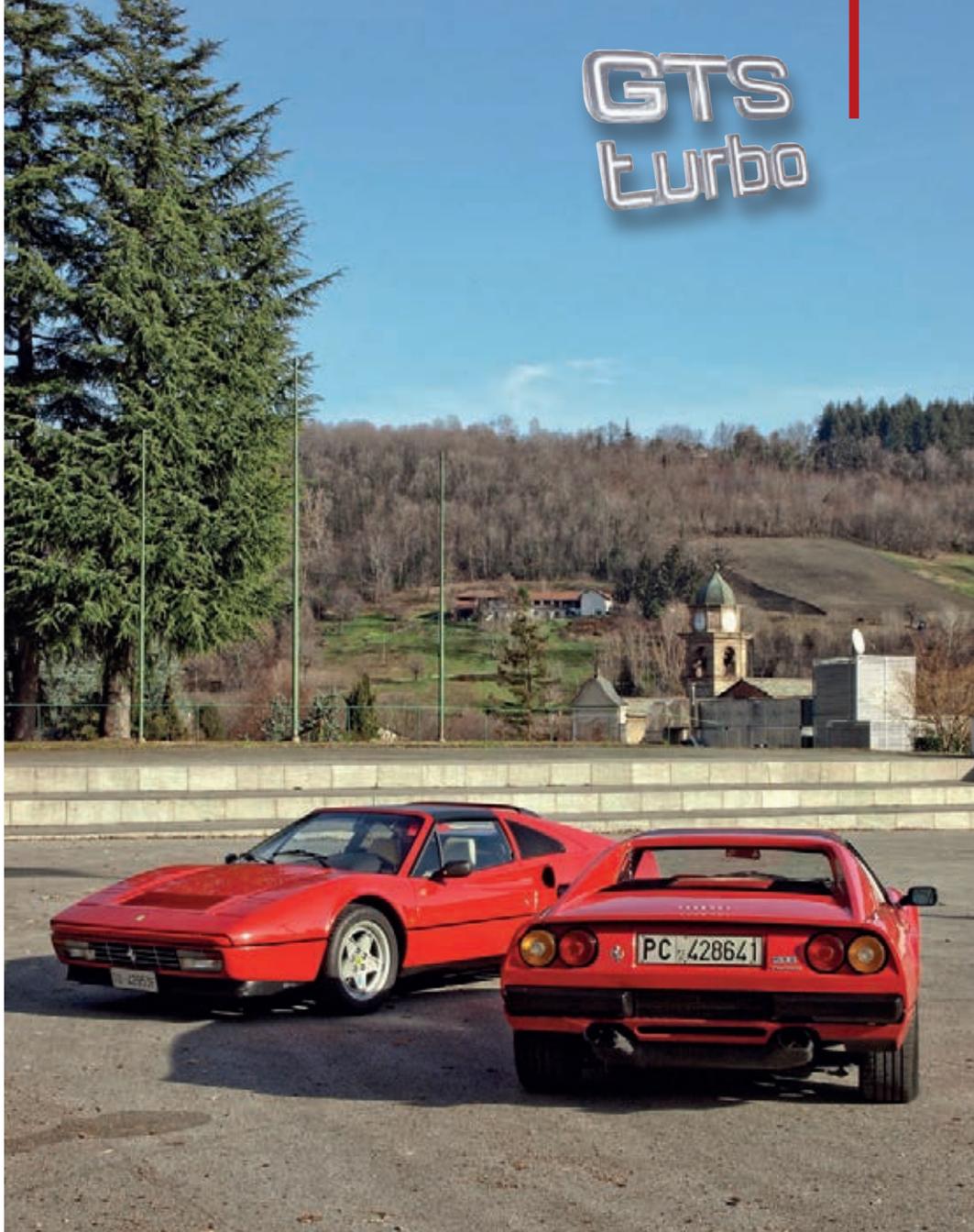
E così, alla fine, dalle parti di Maranello ci prendono gusto, tanto che il turbo, anzi, per la prima volta, ben due finiscono a ottimizzare le inimmaginabili prestazioni di una leggenda fra le Berlinette Ferrari, la 288 GTO del 1984, una delle prime Hypercar della storia: i due IHI che permettono una potenza di 400 CV e la spingono a 305 km/h, sono ovviamente raffreddati da un intercooler ciascuno, tecnologia che sarà presto allargata anche alle piccole di Casa. Con l'introduzione del radiatore (piazato sopra il motore e riceve l'aria dalle due classiche prese d'aria Naca già presenti sulla 208 Turbo precedente ma maggiorate) prodotto dalla Behr, abbinato all'inedita turbina IHI, sempre integrata con l'alimentazione a iniezione meccanica K-Jetronic e alla pressione di sovralimentazione aumentata del 75% (a 1,05 bar massimi), il 2 litri (F 106 N 000) delle nuove GTB e GTS Turbo (commercialmente si è persa la cifra 208) presentate al Salone di Torino del 1986, raggiunge i 254 CV a 6500 giri/min - 100 più dell'aspirata, facendo segnare il valore record di 127 CV/litro - una coppia di ben 328,6 Nm a 4100 giri/min (quindi un regime inferiore per combattere il turbolag tipico dell'epoca), permettendo una velocità che sfiora i 252 km/h (0-100 km/h in 6,6 secondi, 400 metri da fermo in 14,5 secondi): prestazioni molto vicine alla sorella 328 del 1985, che ha intanto sostituito la 308. Di questa, le GTB e GTS Turbo (come quella che vedete fotografa-

GTS Turbo

ta), ne riprendono anche l'estetica: per migliorare il coefficiente di penetrazione e l'aerodinamica, il profilo a cuneo si ammorbidisce e diventa più moderno e piacevole alla vista; il muso è totalmente ridisegnato, più fasciante e raccordato, con una calandra a griglia color alluminio "a tutta larghezza", meno inclinata, inglobante anche le luci di posizione, di profondità e le frecce; sul cofano anteriore c'è ora una sola presa d'aria centrale in tinta, come il paraurti, mentre spoiler e brancardi sono ora neri opachi, come sulla Testarossa presentata l'anno prima; le fiancate godono di un profilo più pulito grazie al riposizionamento delle maglie porta; il cofano motore è ora interessato da sfoghi più generosi, come quelli introdotti dalla 308 Quattrovalvole; il posteriore è ugualmente più morbido, equipaggiato con 5 fenditure in più per il raffreddamento; lo spoiler, diventato a richiesta sulla 328, rimane di serie sulle Turbo. Dal 1988 infine, con l'introduzione dell'ABS a richiesta, oltre alla geometria delle sospensioni, vengono ridisegnati i cerchi, disponibili solo da 16", indipendentemente che questi siano o meno abbinati al sistema anti bloccaggio freni: le cinque razze "a stella" rimangono ma ora, invece che piatte, risultano convesse. Completamente rinnovati gli interni, con plancia e sedili ridisegnati.

Le stesse novità, introdotte anche nella gamma delle GT a 4 posti Mondial, avrebbero portato a un inedito e moderno "family feeling" fra i modelli a 8 cilindri del Cavallino.

La "gamma 208" specialmente con le versioni Turbo (di aspirate ne verranno prodotte solo 300 tra GTB e GTS, mentre di Turbo, tra GTB e GTS senza e con intercooler, 1823) avrà un successo non trascurabile, come abbiamo detto ma presto, nell'autunno del 1989, l'abrogazione delle leggi assurde che hanno condizionato l'industria automobilistica nel nostro Paese lungo tutti gli anni '80, avrebbe aperto a una nuova corsa verso la potenza assoluta, erogata da cilindrata molto più generose e da motori decisamente ingigantiti ma aspirati: in F1 il nuovo regolamento parla di 3500 cm³ di cilindrata massima senza sovralimentazione, mentre fra le stradali, l'erede di 208 e 328, la 348, è un'automobile tutta nuova con sotto il cofano posteriore un 3,4 litri, con buona pace del turbo, che non rivedremo su una Ferrari prima di altri 25 anni, di nuovo in concomitanza del ritorno dello stesso in F1; stiamo parlando della California T del 2014, dotata di un V8 Biturbo da 3,8 litri in grado di aumentare la coppia del 49% ma abbassare i consumi del 15%, mentre il 3,9 litri della 488 GTB dell'anno successivo, con i suoi 670 CV, otterrà il prestigioso premio "International Engine of The Year". Oggi, tutte le Ferrari V8, dalla Portofino alla Hypercar SF90, sono turbo. ■



Una GTB Turbo dotata di ABS (a partire dal 1988), riconoscibile per i cerchi da 16" a stella convessi.

Gianfranco Bonera pilota MV nel 1974-75.



PICCOLI E GRANDI COSTRUTTORI PER L'EPOCA D'ORO DEL MOTOCICLISMO ITALIANO

LA VITTORIA DI "PECCO" BAGNAIA CON LA DUCATI NELLA MOTOGP 2022 CI RICOLLEGA DIRETTAMENTE AL PERIODO D'ORO DEL MOTOCICLISMO ITALIANO. ERANO INFATTI CINQUANT'ANNI CHE UN PILOTA NOSTRANO NON VINCEVA IL TITOLO DELLA CLASSE TOP IN SELLA A UNA MOTO ITALIANA. PARLIAMO DI GIACOMO AGOSTINI CON LA MV AGUSTA.

di Franco Carmignani

Tra il 1962 e il 1972 si era completata la rivoluzione giapponese che ha preso il via con il neozelandese Tom Phillis nella classe 125 con la Honda, che fa il bis l'anno seguente con lo svizzero Luigi Taveri. È poi la volta di Suzuki con l'altro australiano Hugh Anderson, nel 1965, e finalmente Yamaha con il fenomeno Bill Ivy nel 1967, e Kawasaki nel 1969 con l'inglese Dave Simmonds. La situazione non cambia nella 250, classe nella quale c'è il duello tra i due "pezzi da novanta" Mike Hailwood (Honda) e Phil Read (Yamaha).

Nella "tre e mezzo", Agostini e la MV riescono a respingere gli attacchi di Hailwood e Read fino al 1973, mentre nella "mezzo litro" il dominio della MV Agusta dura ben 16 anni, per una leggenda alimentata da John Surtees, Gary Hocking, Mike Hailwood, Phil Read, Giacomo Agostini. Sarà proprio Agostini, passato in Yamaha, a causa della difficile convivenza con Read, a interrompere la striscia di Cascina Costa con la YZR OW 23 della casa di Iwata.

MOTO ITALY

(Seconda puntata)

LINTO

La splendida LinTo, prende il nome da Lino Tonti, il celebre progettista che ha operato con grande successo con Benelli nell'anteguerra, Mondial, Paton, Bianchi, Gilera, Guzzi dove firma il successo della V7.

LinTo, nonostante il budget limitato, ottiene risultati incoraggianti nel 1968, anno del debutto, e vince il Gran Premio delle Nazioni '69, disputato tra mille polemiche a Imola, con Alberto Pagani, che nelle stagioni seguenti sale ancora tre volte sul podio, prima che arrivi lo stop. Tonti si trasferisce in casa Guzzi, dove tirò fuori dal cilindro la fenomenale V7.



La Linto 500. (Foto concorso Villa d'Este)



Alberto Pagani, qui con la MV, ha firmato il successo mondiale Linto al Gran Premio delle Nazioni 1969 a Imola. (fonte MV)

Scatta il digiuno delle case italiane nella top class. Il mondiale se lo giocano Suzuki con il leggendario Barry Sheene e Kenny Roberts con la Yamaha. C'è comunque spazio per i piloti italiani. Virginio Ferrari con la Suzuki del team Gallina è autore

di una sfida epica con Kenny Roberts alfiere della Yamaha e sfiora il titolo, che invece agguanteranno Marco Lucchinelli e Franco Uncini nell'81-82. Il "made in Italy" torna prepotentemente di moda nelle classi minori. ➤

PATON

La Paton, frutto, della passione di Giuseppe Pattoni, affiancato inizialmente dal solito Tonti, è storia ben più lunga che inizia con una 125 di scuola Mondial, da dove arrivano Pattoni e Tonti, che adottano lo schema bialbero. Segue una 250 bicilindrica, con il progetto portato avanti da Pattoni, dopo che Tonti è passato alla Bianchi. Alberto Pagani in sella alla bicilindrica bialbero di Cassinetta di Lugagnano è terzo nel Tourist Trophy 1964. Inevitabile il traguardo nella 500, che vince il titolo italiano nel 1967 con Angelo Bergamonti, mentre due anni dopo l'inglese Billie Nelson e per tre volte sul podio dei Gran Premi di Francia, Germania e Finlandia. Negli anni la "verdone" milanese alterna presenze nel mondiale e nel CIV con i vari Trabalzini, Torracca, Virginio Ferrari, sempre con la bicilindrica, mentre con la nuova quattro cilindri si mette in luce Vittorio Scatola. Dal 2016 la Paton fa parte del gruppo SC Project.



Giuseppe Pattoni qui con Virginio Ferrari. (Archivio Carmignani)
A destra, Vittorio Scatola con la Paton. (Oliver/Carmignani)
Sotto, Marcello Lucchi su Paton. (Oliver/Carmignani)





Mike Hailwood con la Honda ha interrotto nel 1961 la striscia MV nella 250 iridata. (Foto Honda)

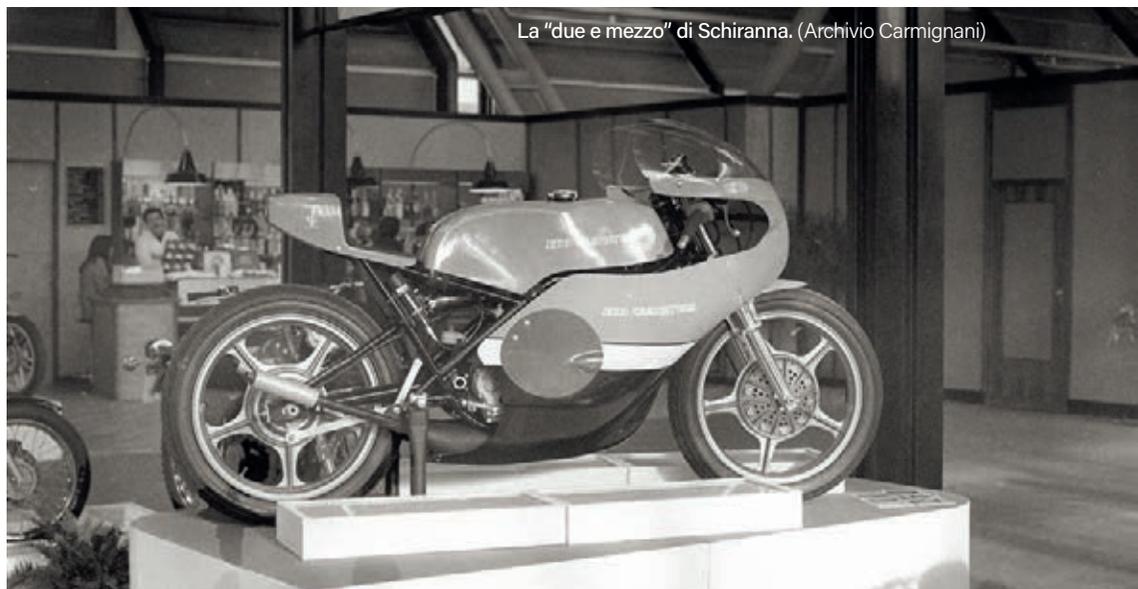
LA CARICA DI MORBIDELLI

A suonare la carica è Giancarlo Morbidelli, un industriale pesarese che deve la sua fortuna alle macchine per il taglio del legno. Spinto da una passione genuina, un po' come i Conti Agusta, inizia la sua scalata dalla 50 cm³ messa a punto da Franco Righini, pilota e tecnico sopraffino, in arrivo dalla Guazzoni, ma è la 125 bicilindrica a vincere la prima gara mondiale. Sul circuito stradale di Brno, Gilberto Parlotti e la Morbidelli si inseriscono nell'élite della categoria che comprende Derbi, Suzuki, Kawasaki, Yamaha ecc... La scena si ripete a Monza l'anno dopo. Parlotti è primo davanti ad Angel Nieto con la spagnola Derbi.

Il pilota triestino e la moto pesarese partono separati nel mondiale 125 del 1972. Gilberto è primo al Nurburgring e a Clermont Ferrand, e in entrambi i casi precede Charles Mortimer con la Yamaha ufficiale, Jansson con la Maico e Dave Simmonds con la Kawasaki.

La reazione di Nieto, campione del mondo in carica non si fa attendere con un uno-due a Salisburgo e a Imola. Ma il pilota di Morbidelli, 2° per soli 0"4 in Austria e 3° in Romagna, si mantiene saldo in testa alla classifica alla vigilia del Tourist Trophy, la terribile Mountain ormai al centro di polemiche, prese di posizioni, e rinunce. Parlotti va come sempre, ma purtroppo non tornerà... Per la casa pesarese è un colpo durissimo, ci vorranno tre anni per tornare a vincere, nonostante l'ingaggio di Nieto per la stagione '73. L'arrivo decisivo è invece quello di Jorg Moller. Il tecnico tedesco si integra bene con l'ambiente pesarese, e sforna una 125. È una bicilindrica due tempi in linea con pistoni Mahle, distribuzione a disco rotante, e alimentazione con carburatori Mikuni da 28 mm in grado di generare 38 CV a 14.000 giri/min, raffreddamento a liquido. Il telaio è a doppia culla, con tubi al cromo-

Walter Villa tre volte campione del mondo 250 con l'Harley Davidson. (foto Champion)



La "due e mezzo" di Schiranna. (Archivio Carmignani)



Graziano Rossi.



Le Morbidelli. (Archivio Carmignani)

molibdeno, il forcellone tubolare oscillante. Per le sospensioni, Moller punta su una forcella teleidraulica Marzocchi da 30 mm sull'anteriore, e sul doppio ammortizzatore pluriregolabile, sempre della Marzocchi, posteriormente, mentre i freni a disco sono da 220 mm, due davanti, uno dietro. La 125 pesarese, che sarà commercializzata dalla Morbidelli-Benelli Armi, società costituita specificamente per vendere ai privati, è capace di vincere per tre anni consecutivi il titolo iridato, con Paolo Pilleri nel 1975 e Pier Paolo Bianchi nel '76-'77. Erano passati quindici anni dal titolo di Carlo Ubbiali, l'ultimo del "cinesino", nel 1960 con la MV prima di ritrovare un pilota e una moto italiana al vertice della ottavo di litro. Il pilota umbro è sette volte 1° sulle dieci gare in programma, e per sei volte Bianchi arriva 2°, consentendo la doppietta. Un'ottava vittoria arriva nell'ultima gara per merito del tedesco

Dieter Braun. Del ricco bottino fanno parte sette pole position. Bianchi ha via libera nel '76, quando colleziona 7 primi posti, e nel '77, quando si trova di fronte Nieto con la Bultaco. Il dominio della casa pesarese è netto: nel Gran Premio d'Austria il 1 maggio 1977, vinto da Eugenio Lazzarini, l'intera top ten è Morbidelli! Lo stesso Lazzarini è iridato la stagione seguente con la moto targata MBA (Morbidelli Benelli Armi).

È un periodo molto vivace per il "Made in Italy" anche nella "due e mezzo", normalmente preda dei giapponesi, Honda e Yamaha, un dominio interrotto solo nel '69 dalla Benelli con Kel Carruthers. Tra il '72 e il '73 accadono però fatti importanti. Renzo Pasolini con la nuova Aermacchi, fiore all'occhiello della sezione due ruote dell'industria aerea di Varese, è il rivale più forte di Jarno Saarinen, il nuovo fenomeno che viene dal ghiaccio. ➤



A sinistra, Eugenio Lazzarini con la Garelli. (fonte Garelli)
A destra, Lazzarini in versione MBA. (Archivio Carmignani)



“Paso” è in sella alla nuova bicilindrica bialbero, opera dell'ing. Soncini, con la quale chiude secondo nel mondiale, alle spalle del finlandese, insieme al quale sarà vittima del terribile incidente di Monza nella successiva primavera. La moto intanto cambia nome assumendo l'identità Harley Davidson, che detiene il 50% del pacchetto azionario della divisione “terrestre” della casa varesina. Perso Pasolini, dopo un periodo di sbandamento, l'Harley Davidson chiama un rigenerato Walter Villa (era stato coinvolto anche lui nel patatrac monzese). A trent'anni il pilota modenese ha un bagaglio di esperienza invidiabile, smaliziato e concreto e si dimostra la scelta giusta per la squadra di Schiranna: “W Villa” cala un poker di titoli, tre nella 250, uno nella 350 contrastando le ambizioni di Johnny Cecotto, ma non quelle della Morbidelli. Intanto è cresciuta bene anche la 250 Morbidelli. Tenuta a battesimo da Paolo Pileri nel 1976, la quarto di litro pesarese affidata a Mario Lega strappa il titolo alla Harley Davidson in una delle stagioni più combattute di questa classe: le dodici gare in programma vedono infatti il successo di otto piloti diversi: Mario Lega (Morbidelli), Walter Villa (HD), Franco Uncini, Takazumi Katayama (HD), Christian Sarron (Yamaha), Jon Ekerold (Yamaha), Mick Grant (Kawasaki) e il sudafricano Kork Ballington (Kawasaki). E sarà proprio

l'uomo della “verdona” a sbarrare la strada al nuovo talento scelto da Morbidelli: Graziano Rossi. Il maestro ha cercato di anticipare Valentino nel 1979, ma non è fortunato perché la sua 250 raggiunge il top prestazionale solo nella seconda parte della stagione. Rossi vince i Gran Premi di Jugoslavia, Olanda e Svezia, mentre è 2° a Brno, ma i punti non sono sufficienti per colmare il gap con il duo della Kawasaki Kork Ballington, campione, e Greg Hansford 2°. Il 3° posto nel mondiale 1979 della 250 di Rossi è l'ultimo exploit della Morbidelli che tenta ancora con la 500 nel 1980 e 1981, ma senza grossi risultati, prima di chiudere i battenti nel 1982.

La storia così intensa della Morbidelli rischia di oscurare le imprese di altri portacolori di “moto-Italy”.

Nel 1979, lasciata la Morbidelli, Eugenio Lazzarini punta sulla classe minima. Lo fa andando sul sicuro con la tedesca Kreidler che schiera le sue 50 tramite la struttura olandese Van Veen. Con questa combinazione Lazzarini vince tutte e cinque le gare del calendario iridato, e rimane nella storia come l'unico italiano campione del mondo di questa classe. Il centauro di Urbino replica nel 1980, questa volta con la IPREM, una moto fatta in casa con Guido Mancini, che inevitabilmente ha molti punti in comune con Kreidler...

La Minarelli qui con Ascareggi all'ASI Moto Show.



NIETO, MINARELLI E GARELLI

Tornando alla ottavo di litro, Angel Nieto, il re della categoria porta alla ribalta altre due moto italiane, la bolognese Minarelli e la Garelli di Sesto San Giovanni, famosissima per i suoi "Mosquito". Con la Minarelli, Nieto è campione nel 1979, con otto successi parziali, davanti a Maurizio Massimiani, con la migliore delle Morbidelli MBA, e nell'81, quando ha per compagno di squadra Loris Reggiani. Con la Garelli infila la tripletta dall'82 al '84, spalleggiato dal solito Lazzarini. Fatto 13 (titoli mondiali tra 50 e 125) Nieto si ritira una prima volta, e lascia la Garelli vincente a un giovane italiano: Fausto Gresini che, ringrazia! E vince altri due titoli nell'85 e nell'87, con in mezzo l'exploit di Luca Cadalora, primo nell'86, portando a sei le corone d'alloro iridate Garelli.

(continua)

Motori
inarelli



**ANGEL
NIETO**
TEAM



Angel Nieto.

Fausto Gresini.



L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE A CIELO APERTO

LA PIÙ SBARAZZINA, SCICCOSSA E LIBERTINA DELLE TANTISSIME VERSIONI DELLA COMPATTA TORINESE HA INTERPRETATO UN'EPOCA E SI È FATTA ICONA DI QUEGLI EDONISTICI ANNI '80 DOVE L'IMPORTANTE ERA APPARIRE MA FARLO CIASCUNO COL PROPRIO STILE.

di Luca Marconetti

Una Bertone Cabrio I serie fotografata sulla Pista del Lingotto in occasione dei 40 anni del modello celebrati dal Fiat Ritmo Club Italia nel 2018. (foto courtesy Ritmo Club Italia)



Sopra, a sinistra, il prototipo presentato nello stand Bertone al Salone di Francoforte del '79 per iniziativa della filiale Fiat tedesca. Nel mirino c'è subito la Golf Cabriolet.

A destra, la versione di serie - per pochi mesi "Ritmo Cabrio Bertone" poi solo "Bertone Cabrio" - avrebbe esordito a settembre 1981, basata sul ricco allestimento 85 Super, dotata di motore 1.5.

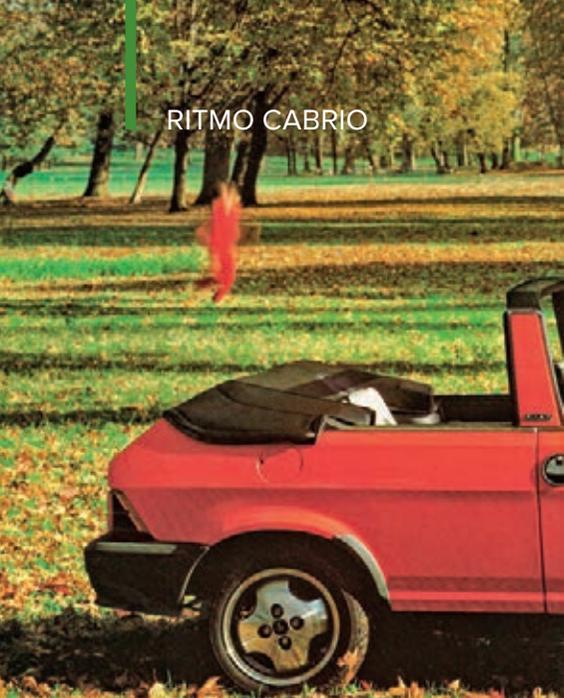
Anche a capote chiusa l'auto non perde l'armonia della linea, che non si discosta troppo da quella di una berlina a 3 porte. Il lunotto in vetro è una primizia assoluta.

Qui a lato, l'ingegnoso sistema di apertura della capote e del bagagliaio "a bauletto": per caricare a capote alzata, il lunotto si apre come un portellone tramite due cerniere.

Definitivamente archiviati i difficili anni '70, l'automobile può finalmente tornare a essere strumento di svago e divertimento, soprattutto se questa si presenta in versioni più particolari come cabriolet e spider. Rispetto a una volta però, quando le Case produttrici stesse potevano permettersi anche produzioni di nicchia di poche centinaia di esemplari, ora con la progressiva automazione e ingigantimento delle fabbriche, questo non è più possibile. Ma per tanti costruttori le scoperte sono dei "modelli bandiera" e non vogliono rinunciarvi, così li affidano a fabbriche esterne: lo fa la Volkswagen con la Karmann per la Golf, BMW con Baur per la Serie 3 e Fiat con Bertone per la Ritmo. In realtà in questo caso la vicenda sarà un po' diversa ma, di fatto, la zuppa è la stessa. È la filiale Fiat tedesca che, per contrastare proprio la Golf Cabrio, a chiedere a Bertone un prototipo di Ritmo senza tetto per il Salone di Francoforte del 1979. L'auto sarà esposta allo stand del carrozziere dove stupirà tutti: verniciata rame metallizzato con paraurti e altri dettagli ton sur ton, subito riconoscibile per un particolare, la presenza del montante centrale-roll bar anche a capote abbassata. Marc Deschamps infatti, che ha sostituito Gandini alla direzione dello Stile Bertone, invece che appesantire la scocca con rinforzi e inspessimenti, preferisce questa soluzione, procedendo solo a un irrobustimento delle giunzioni fra i lamierati e all'inserimento di due spesse traverse sul pianale: così il peso è contenuto in 930 kg, come una normale Ritmo 75 berlina 5 porte.

Fiat non sarà mai realmente interessata alla versione Cabrio, lasciando alla discrezione delle filiali Europee se vendere o meno l'auto, prodotta a partire da settembre 1981 interamente da Bertone, che, nello stabilimento di Grugliasco, assembla anche gli organi meccanici e altre componenti (paraurti, fanaleria, plancia) provenienti da Mirafiori (tanto che solo inizialmente l'auto sarà denominata "Ritmo Cabrio", poi sempre solo "Bertone Cabrio"). La meccanica scelta è la più raffinata fra quelle disponibili per la Ritmo chiusa, quella della 85 Super: motore 1498 cm³ monoalbero alimentato da un carburatore doppio corpo Weber 34 DMTR 53 o Solex 34 CIC/2 in grado di erogare 85 CV a 5800 giri/min e spingere la vettura a 162 km/h. Anche l'allestimento, nonostante la selleria in vinile e tessuto sia specifica, ricalca quello completo e ricco delle Super 5 porte, con la plancia dotata perfino di check-control a diodi luminosi. Ingegnoso il sistema di apertura della robusta capote tristrato - che sarà sempre manuale - e del bauletto posteriore (che, nel design, ricalca esattamente la parte bassa del portellone di serie): con la capote chiusa, l'accesso al bagagliaio è garantito dal bauletto basculante verso il basso e dal lunotto in vetro che si alza come un vero e proprio portellone tramite due cerniere sulla tela. Quando invece si decide di aprirla, tramite un mantice brevettato da Bertone, questa va a occupare la parte alta del vano posteriore, senza tuttavia compromettere più di tanto lo spazio per i bagagli e può essere coperta da un tonneau copri-capote in tinta, che, ➤

RITMO CABRIO



La Bertone Nuova Cabrio dell'autunno '82 basata sulla Ritmo II serie: l'allestimento è sempre quello Super, la mascherina è quella nuova a 4 fari come i paraurti di disegno convenzionale. A richiesta si possono avere i cerchi in lega diamantati delle Abarth, mentre la capote, coi colori più scuri, è beige.

anteriormente viene fissata "foderando" i puntoni del mantice, posteriormente tramite due pousoir sulla carrozzeria. Su frontale e coda non appariranno mai i loghi Fiat ma sempre solo quelli Bertone; solo sui roll bar e sul volante della Cabrio I serie, apparirà la losanga nera della Casa del Lingotto. A novembre 1982 viene lanciata la Nuova Ritmo, ossia la II serie: Frontale a 4 fari inseriti nella calandra striata

a tutta larghezza, scudi paraurti in plastica nera di disegno più lineare e razionale fanaleria posteriore più ampia "al vivo", terminale di scarico a sinistra e altre modifiche di dettaglio. Anche il carrozziere lancia la "Bertone Nuova Cabrio", caratterizzata dallo stesso layout stilistico e dai medesimi motorizzazione e allestimento della Super: interni curati e motore 1,5 litri da 82 CV, meno cavalli ma peso infe-



Gli interni sono simili alla I serie ma hanno un tessuto multicolore rinnovato e il volante specifico con firma "Nuccio Bertone".



La Supercabrio del 1985, con motore 1.6 bialbero e specifiche III serie (paraurti più fascianti, ghiera dei fari lisce, barre paracolpi alla base delle portiere) facente parte della Collezione ASI-Bertone custodita a Volandia.

A richiesta ci sono i bellissimo cerchi OZ diamantati. La Capote è solo grigia, anche la coda ha le specifiche III serie.



Il confronto fra la versione "base" (a sinistra) e la Palinuro, con verniciatura metallizzata bicolore e mascherina in tinta, medesime caratteristiche già viste sulla Nuova Cabrio.



SUPERCABRIO

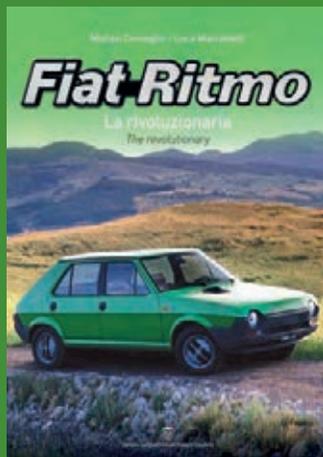
riore al passato e consumi ridotti. Ma la grande novità di questa serie è la versione "Palinuro" - celebre località di villeggiatura estiva del Cilento - del settembre 1983, caratterizzata da una livrea alquanto vistosa, disponibile in due varianti, entrambi bicolore: Blu e Azzurro metallizzati, o Marrone e Beige metallizzati, il primo colore per cofano, roll-bar e parte alta delle fiancate (da metà della maniglia e oltre l'indicatore di direzione), il secondo per la parte inferiore, divise da un doppio filetto celeste e viola per il primo abbinamento, arancio e testa di moro per il secondo, con scritte "Palinuro" sulle porte.

L'occasione è buona anche per rivedere gli interni: nuovo volante a 4 razze in alluminio riportante la firma di Nuccio Bertone e sedili ridisegnati, in vinile con ampi inserti in tessuto quadrettato multicolore, layout adottato anche sulla "S" normale. Nel maggio 1984 infine, ecco la più parca motorizzazione 1,3 da 68 CV: è la Bertone Nuova Cabrio 70 S.

Nell'estate del 1985, la Ritmo gode di un restyling di discreta identità per allungarne la sua carriera di qualche anno, in attesa della Tipo: pochi i rinnovamenti, come i fari con ghiera lisce e paraurti più fascianti, oltre alle modanature salva-porta alla base delle fiancate. Dove invece troviamo la novità più importante è sotto il cofano che perde il 1.5 e adotta il brillante 1585 cm³ bialbero "Lampredi" da 105 CV della berlina 100 S ed "ex 105 TC". I cerchi in lega OZ sono di nuovo disegno, gli interni in un bel tessuto "pied-de-poule". Rimangono comunque disponibili la 1.3 e gli allestimenti "base" e "Palinuro" bicolore anche se un nuovo allestimento contraddistingue questa III serie: si chiama Leader (in realtà anticipato da una fugace versione della II serie, con interni in pelle e cerchi in lega tutto bianco, la "Lingotto") ed è immediatamente riconoscibile per la livrea totalmente bianca, compresi paraurti e mascherine, mentre interni e capote sono grigi.

IN UN LIBRO TUTTA LA RITMO

La Libreria ASI ha appena presentato un libro interamente dedicato alla Ritmo, curato dai redattori de La Manovella Matteo Comoglio e Luca Marconetti. In 225 pagine viene sviscerata la carriera della più rivoluzionaria compatta torinese, quella che permise all'azienda di uscire dal terrore degli Anni di Piombo e introdurre in fabbrica i robot, evolvendo i metodi produttivi e permettendo alla Fiat di tornare al vertice, fra i produttori europei, per qualità, prestazioni e competitività sul mercato. Dalla I serie, "giocosa" e colorata alla matura III serie, stradista e affidabile, dalla civettuola cabrio di Bertone alle velocissime e potenti TC e Abarth, fino ai modelli da competizione, che vinsero parecchio. Il tutto illustrato con tantissime foto dell'epoca ma soprattutto di esemplari oggi conservati splendidamente, funzionanti e testimoni di un passato importante. Concludono i capitoli le schede sinottiche sulle caratteristiche tecniche, gli abbinamenti fra tinte e tappezzerie e gli accessori. Al fondo anche una pratica mini-guida al restauro di una vettura che vale la pena riscoprire.



"Fiat Ritmo. La rivoluzionaria" di Matteo Comoglio e Luca Marconetti, Libreria ASI, testi in italiano e inglese, foto b/n e colori, 225 pagine.

La Cabrio Leader che abbiamo fotografato per il libro sulla Ritmo: è la novità delle Ritmo scoperte della III serie, subito riconoscibile per la livrea interamente bianca.



Anche paraurti, paracolpi e specchietti sono bianchi, così come il telo copricapote (la capote è invece grigia).

“LA CORSA PIÙ ALTA DEL MONDO” DA TRAFI ALLO STELVIO

NEL 1932 SI SVOLGEVA IL PRIMO “CAMPIONATO INTERNAZIONALE DELLA MONTAGNA” SUL PASSO DELLO STELVIO. GLI ORGANIZZATORI ERANO I 5 CLUB AUTOMOBILISTICI PIÙ IMPORTANTI D’EUROPA CHE PROPONEVANO LE LORO 5 MIGLIORI STRADE DI MONTAGNA COME PISTE DI GARA. IN ITALIA FU QUELLA DA TRAFI ALLO STELVIO.

di Stephan Gander



Hans Stuck N°68 in azione in salita verso lo Stelvio con la sua mastodontica Mercedes.

IL CAMPIONATO INTERNAZIONALE DELLA MONTAGNA

Nel 1932, i 5 più importanti club automobilistici europei organizzarono il primo "Campionato Internazionale della Montagna", ogni nazione proponeva il suo percorso di montagna più attraente: la Germania con il Kesselberg, l'Austria con il Gaisberg, la Svizzera con il Passo del Klausen, la Francia con il Mont Ventoux e per l'Italia l'Automobile Club di Milano, con il supporto degli Automobile Club locali di Merano e Bolzano, aveva scelto lo Stelvio come luogo di gara. La corsa da Trafoi (1.550 m) allo Stelvio (2.760 m), con un dislivello di 1.200 m, era pubblicizzata come la "corsa più alta del mondo". Il vincitore riceveva un premio in denaro pari a 50.000 lire, che oggi equivale a circa 50.000 euro.

Tanti assi del circo internazionale delle corse si iscrissero alla gara dello Stelvio: per esempio dalla Germania due piloti super star come Rudolf Caracciola e Hans Stuck, il "re della montagna". Anche dalla Svizzera si misero in lista due piloti di punta come Hans Stuber e Horst Von Waldthausen. La lista dei piloti Italiani iscritti di una certa fama è lunghissima, da Clerici, al Marchese Cornaggia, a Aymini, Minozzi e Strazza, anche la "Scuderia Ferrari", la squadra corse dell'Alfa Romeo, con Enzo Ferrari come direttore di gara, era presente con grandi nomi come Tazio Nuvolari e Mario Tadini.

LAVORI PREPARATORI, TECNOLOGIA ALL'AVANGUARDIA E ALLENAMENTI

Già diversi giorni prima della gara, a Trafoi tutto era in piena attività: le 45 curve (segnalate con numerazioni progressive) della strada sterrata dello Stelvio doveva essere in perfette condizioni. In più tra

Trafoi e lo Stelvio sono stati installati appositamente una linea telefonica di 14 km per avere un collegamento funzionante in 5 punti del percorso, un moderno sistema di altoparlanti e per la prima volta come innovazione assoluta un apparato elettronico di misurazione del tempo in grado di registrare i tempi di arrivo dei gareggianti con frazioni di secondo. Nell'area di arrivo del Gioigo dello Stelvio sono stati allestiti parcheggi per le auto private e un'area riservata alle macchine da gara, oltre a una tribuna per spettatori e giornalisti. Il giorno prima della gara al mattino dalle 5 alle 8, si tenevano le prove a circuito chiuso per consentire ai partecipanti di testare l'impegnativo percorso: il miglior tempo è stato ottenuto dal pilota tedesco Rudolf Caracciola. Anche dopo la riapertura della strada al traffico generale, la maggior parte degli automobilisti ha continuato a fare giri di ricognizione per memorizzare in modo perfetto il percorso.

LA NOTTE PRIMA DELLA CORSA

A Trafoi, in zona di partenza un buio cielo notturno avvolge le montagne dell'Ortles e dello Stelvio, sopra le quali brilla un magnifico cielo stellato e una pittoresca falce di luna illumina i ghiacciai. A Trafoi, dove i corridori hanno preso alloggio, c'è ancora una calma sognante in questa notte scura-argentata, che però promette una giornata meravigliosa. I bellissimi bolidi sono tutti parcheggiati a valle, stanno lì in fila come una composizione di colori rosso, blu, verde, nero e bianco, protetti dalle loro guardie e in attesa della loro grande esibizione. A partire dalle ore 9.00, direttamente di fronte all'Hotel Bella Vista di Trafoi, nella curva 46, avverrà la partenza per la grande "Corsa dello Stelvio". ➤





Stuck e l'arena dello Stelvio.

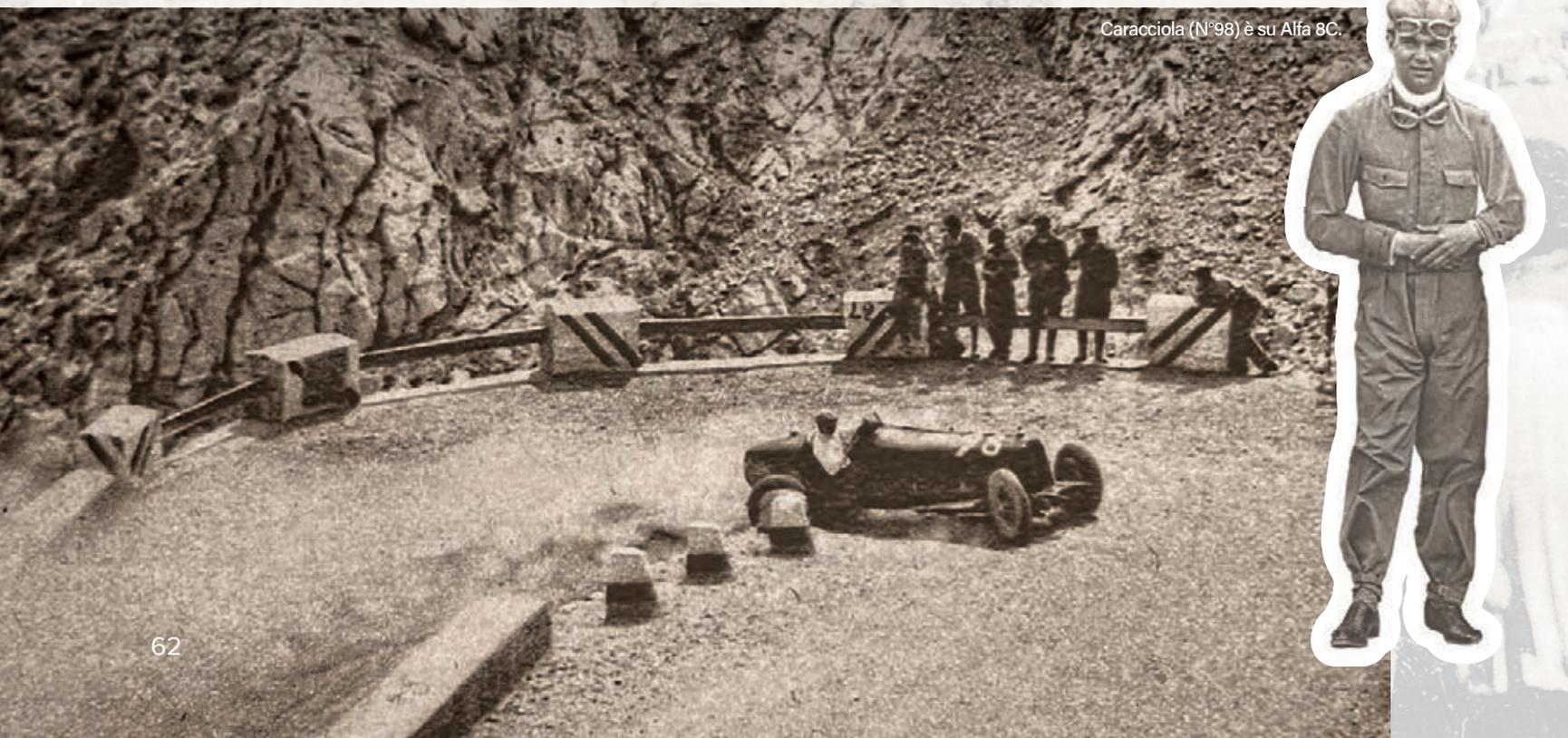
Allo Stelvio nel cuore della notte, le finestre dell'hotel del Giogo si illuminano, a questa altitudine lontana dalla vita di città, l'osservatore è accolto da una vita da campo automobilistico mai vista prima. Striscioni, bandiere e manifesti ovunque, una folla di persone e centinaia di auto. Alle 5 del mattino la calca delle macchine è al massimo perché, poco dopo, la strada sarà chiusa. La confusione al parcheggio è grande, ma l'umore di tutti, nonostante l'ora mattutina, è brillante. Branchi di persone si muovono tra le automobili, cantando, fischiano, suonando delle trombe. Alle ore 7.00 un debole vento mattutino muove gli striscioni e le bandiere. L'Ortles brilla magnificamente alla prima luce del sole, ora il colle dello Stelvio inizia ad affollarsi fino alla cima, tutti vogliono il posto migliore, tutti vogliono osservare la grande gara dello Stelvio.

LA GRANDE GARA, UN FINALE AL CARDIOPALMA

Alle 9 l'altoparlante annuncia la partenza del primo concorrente, la gara è iniziata. Le prime a partire sono le auto di serie utilitarie della "classe turismo", la maggior parte delle quali sono piloti privati. Il

grande interesse degli spettatori è, però, per i nomi di fama mondiale con le auto sportive e da corsa che entrano in gara solo nella seconda metà della corsa. La partenza dei concorrenti avviene ogni 3 minuti, l'altoparlante annuncia finalmente la partenza numero 68 ... "Hans Stuck ... partito!" Pochi minuti dopo la partenza, un'imponente nuvola di polvere si alza nella foresta di Trafoi; ancor prima che si possa intravedere la Mercedes SSKL bianca, si preannuncia la sua corsa eroica. Ora è finalmente visibile in pista: Stuck è uno specialista delle salite, compie veri e propri miracoli con la sua pesante e potentissima auto, sfreccia sui tornanti, solca letteralmente il manto stradale, fa rombare il motore e corre impetuosamente verso il traguardo sollevando nuvole di polvere e ghiaia. E raggiunge il miglior tempo!

La folla si scatena, ma non c'è tempo per commenti, perché Tazio Nuvolari, con il numero 72, è partito sei minuti dopo Stuck. Il "Mantovano volante" in partenza, aveva dimenticato di mettersi gli occhiali e, nonostante la polvere ed il vento da corsa, è sempre al massimo attacco in tutta la serie di tornanti. Tuttavia, l'italiano - la cui Alfa Romeo 2300 "Mille Miglia" ha solo la metà della cilindrata



Caracciola (N°98) è su Alfa 8C.



Mario Tadini N°100 su Alfa Romeo 8C della Scuderia Ferrari, più leggera ma meno potente della Mercedes. Gli sfuggirà la vittoria per un soffio (anzi, per una marcia non ingranata).

della vettura del suo concorrente tedesco - è leggermente in ritardo rispetto alla tabella di marcia e alla fine, attraversando il traguardo, è in ritardo di 20 secondi su Stuck.

Ora è un botta e risposta: tutti aspettano con ansia il pilota che negli allenamenti ha raggiunto il miglior tempo: "Rudi Caracciola n° 98 ... partito...". Il pubblico lo segue per tutta la pista e osserva il suo stile elegante nei tornanti e l'accelerazione della vettura sui brevi rettilinei; tutti applaudono, ma alla fine "Caratsch" con la sua Alfa Romeo 8C è in ritardo di qualche secondo rispetto al suo connazionale Stuck.

Manca solo un'Alfa rossa della "Scuderia Ferrari" che potrebbe entrare nei migliori tempi assoluti. Mario Tadini con il numero 100 è velocissimo nei tornanti: il pubblico percepisce la sua splendida corsa e lo accompagna con entusiasmo su per le curve. Si arrampica con energia, con stile, con facilità. Riuscirà a fare quello che Caracciola non è riuscito a fare? Diventa un finale al cardiopalma: Tadini è all'ultimo tornante, a pochi metri dal traguardo, ma all'improvviso la macchina rallenta per un breve istante, sufficiente per perdere la gara. Il cronometro si ferma, manca un battito di ciglia al miglior tempo di Stuck.

I 4 EROI E L'ANALISI

Mario Tadini, è vincitore della categoria 2000 cm³ e secondo assoluto; poi, rivela alla stampa di non essere riuscito a inserire la terza marcia per un breve momento sul rettilineo d'arrivo. Rudolf Caracciola, terzo assoluto, ha commentato con entusiasmo il percorso allo Stelvio: "per il motore questa pista è durissima, ma per il pilota è divertentissima!". Tazio Nuvolari, quarto in classifica generale, ha ironizzato con il suo solito umorismo asciutto: "È stata una gara estrema, si parte dal fondo valle con l'acqua piena e quando si arriva in cima è tutta evaporata", ha detto alludendo al radiatore fumante della sua Alfa Romeo. Nel frattempo, il vincitore assoluto Hans Stuck è stato decorato con una gigantesca corona d'alloro, circondato dagli applausi di una folla innumerevole e, corteggiato dai cacciatori di autografi. Per i numerosi spettatori la gara dello Stelvio del 1932 - su questa magica pista unica in Europa - è stata di grande impatto e rimarrà un'esperienza indelebile da pelle d'oca. ■

Tazio Nuvolari ha appena passato il traguardo in cima allo Stelvio.





PAOLO CAMPANELLI CAVALIERE IN MOTO

LA PRESTIGIOSA ONORIFICENZA GLI È STATA CONFERITA DOPO PIÙ DI 30 ANNI DI CORSE IN MOTO, INIZIATE CON IL CUCCIOLINO E CONCLUSE CON LA YAMAHA 750, SEMPRE SUPPORTATO DALLA FAMIGLIA.

di Paolo Conti

“Campanelli Paolo noto pilota nel campo del motociclismo che, tra il 1947 e il '78 ha contribuito a portare agli onori della cronaca sportiva nazionale e internazionale la città di Pesaro. Una carriera ultra trentennale, la sua, che lo ha condotto a vincere il Campionato italiano nel '52 nella classe 500 seconda categoria e il primo posto nella classe 125 nel Motogiro d'Italia nel 1955. Vice campione italiano nel '64 nella classe 250 e, sempre nel 1964, vince anche il titolo di campione svizzero. In tutta la sua lunga carriera ha conseguito numerosissimi risultati più che lusinghieri tra cui 27 volte sul podio come vincitore e 17 al secondo posto. Il signor Campanelli ha dedicato tutta la sua vita alle moto e ancora oggi coltiva la sua passione per le due ruote curando il restauro e la ricostruzione di moto d'epoca”.

Con questa motivazione, il 4 novembre 2022 nel salone Metaurense della Prefettura di Pesaro, il prefetto Tommaso Ricciardi ha conferito l'onorificenza di Cavaliere a Paolo Campanelli. Le parole del prefetto, al suo ultimo impegno ufficiale nella città marchigiana, riassumono quella che è stata la carriera di uno dei piloti più eclettici e longevi del secondo dopo guerra. Prima di andare a conoscere più da vicino il Pilota e l'Uomo Paolo Campanelli, è giusto sentire le sue emozioni dopo quella che potremmo definire la sua vittoria più bella.

Paolo Campanelli con la Kawasaki che usa nelle rievocazioni. A destra, il 4 novembre scorso nel salone Metaurense della Prefettura di Pesaro, il prefetto Tommaso Ricciardi ha conferito l'onorificenza di Cavaliere a Paolo Campanelli. Sotto, nel 1946, con il Ducati Cucciolo, alle prime esperienze nelle competizioni.



“Oggi sono molto contento, è stata una bella soddisfazione, ma è difficile dire se sia stata la ‘vittoria’ più bella” - ha dichiarato Campanelli, che ha continuato - “Nel 1952, quando ho disputato la prima gara di 2^ categoria (la categoria Junior attuale n.d.r.), ero a militare nella caserma dei Vigili del Fuoco a Roma. Ho “camminato” tutta la notte e la mattina successiva. Al pomeriggio ho fatto le prove e poi in gara sono arrivato primo. Anche allora ero contentissimo. La moto, la Gilera Saturno me l'aveva portata mio padre Bruno, che era venuto a Modena con mia sorella Graziella, che è venuta anche questa mattina in Prefettura, e con la mia ‘morosa’ Severina, che il 23 ottobre 1955 è diventata mia moglie. C'era la mia famiglia e i pompieri di Modena volevano farmi una gran festa, io ero al settimo cielo, ma ho dovuto prendere il treno per tornare a Roma. Il lunedì mattina mi aspettavano alle Capannelle c'era il saggio finale dei primi quattro mesi di apprendistato. Finito il corso sono stato destinato alla caserma di Pesaro. Il Comandante era anche il presidente del moto club e mi ha fatto continuare a correre. Dopo il servizio militare fu lui ad aiutarmi a entrare alla Benelli”. ➔



Sulla Gilera Saturno nel 1952.



Sopra, alla Milano-Taranto del 1952. Qui a destra, Campanelli pronto alla partenza al 5° Circuito dell'Acciaio di Terni, nel settembre 1953.



Facciamo un passo indietro. Suo padre è stato un ottimo pilota della seconda metà degli anni Trenta. Ha corso nel gruppo della Milizia Stradale e si è aggiudicato il successo di classe per la sua categoria alla Milano-Taranto, precedendo il futuro due volte campione del mondo di F1 Alberto Ascari, e ha fatto parte della squadra italiana che ha partecipato alla Sei Giorni internazionale in Germania. Quanto ha influito sul suo esordio nelle corse?

"Quando ho iniziato a correre non sapevo neppure che mio padre era stato un pilota. Lui non ha mai detto niente, finché un volta, su un giornale che parlava della storia delle corse di prima della guerra, nell'ordine d'arrivo ho letto 'primo: Campanelli'. Come, mi sono detto, babbo correva? Allora gli ho chiesto perché non mi avesse detto nulla. Lui mi ha risposto che io allora dovevo lavorare e imparare, e solo dopo me lo avrebbe detto. E così è stato; mi ha fatto imparare a lavorare, dentro l'officina con lui a preparare le moto dei clienti e quelle che ho usato all'inizio della carriera".

L'episodio di Modena è significativo e ci fa capire che anche se è molto giovane ha già una grande maturità e non si lascia trascinare dal facile entusiasmo. Ma si riferisce a una gara di 2^a Categoria con una 500 quindi, indipendentemente dall'età, non certo di un pilota di "primo pelo", tanto da poter beneficiare dei permessi di chi fa parte del gruppo sportivo dei Vigili del Fuoco per poter andare a corre. Come si arriva a questo?

"Ho iniziato con i ciclomotori e poi con le 125. Gli esordi sono stati in sella alle biciclette a motore, il Cucciolo della Ducati e il Mosquito. La prima 'gara', avevo i pantaloni corti, è nel 1946 con il Cucciolo. In 'moto' invece l'ho fatta con una Moto Guzzi 65 (il 'Guzzino' ndr) che ho avuto in prestito dal concessionario della Moto Guzzi. Poi sono andato per terra e gliel'ho svirgolato tutto. Ma non volevo dirglielo, così gli ho chiesto se me lo vendeva. Una volta che l'ho preso, gli ho detto la verità. Era amico con mio padre e prima o poi l'avrebbe saputo ugualmente. Il Guzzino l'abbiamo rimesso a posto, e l'ho usato per fare qualche garetta. Quindi mio padre mi ha regalato una MV Agusta 125, con cui ho vinto tante corse. Gare minori, per allievi, come le chiamavano una volta. Perché lui voleva che io corressi in moto. Per farlo mi ha insegnato come sono fatte le moto, così che, conoscendole, si può sfruttare meglio il potenziale e rispettare i punti deboli. Addirittura aveva detto a Severina, che era ancora solo la mia fidanzata, che non doveva distrarmi troppo. Il Mosquito, il Cucciolo e il Guzzino li avevamo adattati e trasformati per correre, mio padre e io, invece la MV era già una moto da corsa. Eravamo concessionari MV Agusta e la moto l'avevamo presa in fabbrica. Poi l'abbiamo venduta e mio padre ha preso una Gilera Saturno Competizione, quella che chiamavano Sanremo. Mi trovavo bene sulle 'grosse'. Ho vinto quattro gare su cinque e il campionato italiano di 2^a Categoria.

Come mai con la 500 ha corso subito in 2^a Categoria e non, come prassi, in Terza?

"Avevo già collezionato numerosi successi nelle gare minori e sono stato promosso d'ufficio, lo stesso che è avvenuto alla fine del 1952, quando mi sono trovato in 1^a Categoria, i Senior di oggi. Nel 1953 ho continuato con la Gilera Sanremo nella 500 e con la Benelli Leoncino 125 al Motogiro. La sera dell'arrivo a Trieste ero primo, prima di portare la moto in parco chiuso, ho detto ad un meccanico della Benelli di controllare il magnete e l'impianto d'accensione. Ero caduto e la moto era finita in un ruscello e doveva essere entrata dell'acqua. Al mattino dopo, alla partenza, mi dice di aver controllato e sistemato tutto. Avrò fatto sì e no un chilometro che la moto si ferma. Arriva l'assistenza Benelli, con il meccanico e con Mimmo Benelli, uno dei titolari. Io sono lì con il filo della candela in mano e il piede sulla leva della messa in moto che provo a far girare il motore per vedere se c'è corrente, ma inutilmente. Allora il meccanico si è chinato per riparare il guasto: è stato in quel momento che ho capito la trappola che mi avevano fatto... si è messo a smontare il carburatore invece che il magnete. Io gli chiedevo che cosa stesse facendo e cercavo di toglierli le

mani dal carburatore, che andava benissimo. Ma lui continuava e mi diceva adesso lo faccio, adesso lo faccio, ma intanto i minuti passavano e, per me, addio Giro d'Italia. Questo perché il concessionario della Benelli di Bologna, che faceva correre Tartarini, si era accordato per fare in modo che fosse lui a vincere e io passassi in secondo piano. Lo sono venuto a sapere molto dopo, da una fonte ufficiale: l'addetto stampa della Benelli Paolo Albini. Non ce l'avevo con Tartarini, con cui dopo eravamo anche diventati amici: quando lui faceva le motociclette (Italemmezeta e Italjet n.d.r.) io gliel'avevo venduto a Pesaro. Ero arrabbiato con la Benelli. Alla Milano-Taranto del '53 ci sono andato con la mia Saturno. A me piaceva correre con la 500 e poi quella era la mia moto. Non dovevo rendere conto a nessuno. Sono arrivato quarto”.

Le piaceva correre con la 500, ma oltre che con la Benelli, nelle "piccole" 125 e 175 ha usato anche moto di altre Case?

“Per un pilota privato ogni occasione va sfruttata. Nel '54 la Bianchi mi ha dato un prototipo 125 quattro tempi monoalbero per correre la Milano-Taranto. La squadra era formata da 4 piloti, ma gli altri 3 si sono dovuti ritirare. Anch'io ho avuto un sacco di problemi, con il serbatoio che perdeva benzina e sono arrivato sesto. Il progetto poi è stato abbandonato. Sono andato a correre anche in Brasile, dove avevano organizzato una gara per festeggiare i 400 anni di fondazione della città di San Paolo. Ho corso con la Gilera nella 500 e con la Moto Guzzi Albatros che avevo acquistato da Filodelfo Piergiovanni, che con quella moto aveva vinto il Campionato di 2ª Categoria nel 1949. Ci saranno stati 500 piloti provenienti da tutto il mondo; io ho fatto due gare e ho ottenuto un terzo e un quarto posto. La trasferta l'aveva organizzata la Federazione, che ha scelto i piloti da portare in Brasile. Nel '55 mi ha chiamato ancora la Benelli. Tartarini era passato alla Ducati e mi hanno inserito nella squadra per il Motogiro, che ho vinto. Quella è stata l'unica volta che, come pilota, ho ricevuto una ricompensa in denaro dalla Benelli. Nel '56, sempre con la Benelli 125, al Motogiro mi sono ritirato dopo mezza tappa per un problema meccanico, che ha condizionato anche altri piloti della squadra.

Dopo il successo del '55 lavoravo come collaudatore alla Benelli. L'ambiente, però, non era sereno. Mi rinfacciavano che mio padre vendeva le Gilera a Pesaro e io correvo per lui. Ho cercato di spiegare al signor Mimmo (Benelli n.d.r.) che mio padre mi ha insegnato a lavorare sulle moto e a correre, ma io non ho mai corso per lui, ma per me e per la famiglia che mi stavo formando. Così il rapporto si è interrotto”.

Nelle altre gare continua con la sua Saturno?

“Sì, la Gilera mi ha aggiornato il telaio con la versione telescopica. Mi è stata data anche la possibilità di provare la quattro cilindri a Imola. Ho girato bene e, per essere alla prima volta su una moto del genere, mi sono fermato a 6 decimi di secondo dal giro più veloce. Con la possibilità di prenderci un po' la mano avrei potuto migliorare sensibilmente, ma quella è stata la sola possibilità che mi è stata data. Dopo la prova c'era una gara a Napoli e l'ingegner Taruffi, che era il direttore sportivo della Gilera, mi ha detto: 'venga a Napoli, se mi resta una moto libera gliela do, ma si porti anche la sua, perché non posso togliere la moto ad un pilota che ha già un contratto per darla a lei'. Tutti i 'contrattisti' si sono presentati e io la 4 cilindri non l'ho vista più”.

Ma il rapporto con la Gilera non finisce.

“L'anno dopo mi hanno messo nella squadra per il Motogiro con la 175 bicilindrica. Andavo bene, anche se la moto lamentava un sacco di problemi. Ero davanti, avrei potuto anche vincere, ma nella settima e nell'ottava tappa la moto era inguidabile e, anche se ho recuperato nell'ultima tappa, sono finito nono. Avevo sperato in un bel risultato per cercare di riaprire il discorso della 4 cilindri”.

Con il Motogiro finiscono anche le gare stradali di durata, che sommato al patto d'astensione di Gilera, Mondial e Moto Guzzi mette fine alla possibilità di disporre di una mezzo litro competitiva.

“È per questo che alla fine del '57 ho venduto la Saturno e ho comprato da Alfonso Morini una Norton Manx 500 bicilindrica. Era la mezzo litro che andava per la maggiore per i piloti privati. ➤



Sopra, al Motogiro del 1955 è vincitore della Categoria 125 su Leoncino Benelli.
Sotto, intervistato dalla Rai nella stessa occasione.
In basso, la "Stanza dei Ricordi" di Campanelli.





Alla data di Vallenga (giugno '67) del Campionato Italiano con la Seeley.



Monza 1965, impegnato con la Aermacchi 250.



Su Benelli GP250 nella stagione 1960.



Su Gilera Saturno a Villa Fastigi.



Grinta in sella alla Seeley.

Accanto alle corse pensavo anche al lavoro, nell'officina dove avevo iniziato con mio padre. Cercavo di conciliare i vari impegni. La Norton, comunque mi ha dato molte soddisfazioni e qualche volta mi consentiva di giocare anche con i piloti con le pluricilindriche ufficiali. Così nel '58 ho vinto il Trofeo FMI per le monocilindriche, una sorta di campionato nel campionato per premiare il migliore dei piloti privati nella 500. Nel '60 però, cambia tutto. Devo cedere l'attività di Pesaro e trasferirmi in Svizzera. Grazie all'interessamento della famiglia Benelli vado a lavorare a Zurigo da Maltry, l'importatore della Motobi. Vivendo oltre confine temo di dover smettere con le corse. Invece è lo stesso Maltry a spingermi a continuare, così da sfruttare la promozione per le vendite che viene dalle corse. Sono anni di grandi sacrifici, ma corro tanto nel campionato elvetico che in quello italiano. La moto è una Motobi 175 maggiorata a 250 con il telaio realizzato da Maltry. In Svizzera corro con lo pseudonimo di Klingel. Nel 1962 finisco quarto nel campionato italiano ottenendo alcuni bei risultati, come il secondo posto a Sanremo Ospedaletti dietro a Provini. Nel 1964 vinco il titolo in Svizzera, mentre nel Campionato italiano arrivo secondo. Con Maltry abbiamo realizzato anche una 500 accoppiando due motori Motobi 250. L'ho collaudata anche in gara, ma la situazione finanziaria di Maltry non era più tale da consentire gli investimenti necessari ed è finito tutto. Per correre nella 500 prendevo a noleggio una Seeley con il motore Matchless. Io correvo ovunque accettavano l'iscrizione, in Italia o in Europa. Così come non ha mai fatto differenza la cilindrata o il tipo di

competizione in circuito o in salita. Andavo spesso anche nell'Est Europa. I premi in denaro erano per metà in moneta locale e per metà in Franchi svizzeri, solo che i soldi di quei Paesi, in Occidente, valevano quanta carta straccia. Per farli fruttare bisognava spenderli là. Ma come? Ho modificato il serbatoio della macchina, aumentando di molto la sua capacità, così da poterli usare per fare il pieno e, visto il quantitativo, assicurarmi un'autonomia ben superiore a quello che serviva per il trasferimento".

Per quanto tempo resta in Svizzera?

"Come lavoro sono rimasto fino alla primavera del '68, invece come pilota sono tornato ad essere solo italiano dal 1965. Sino al '68 ho corso con varie moto, anche se spesso la scelta è in funzione del tipo di gara. Ho continuato nella 250 con l'Ala Oro della Aermacchi, mentre nella 500 prendevo a noleggio la Seeley, ma qualche volta ho usato anche la MG 500 la moto artigianale assemblata a Busto Arsizio dal maresciallo Grandori, un mio carissimo amico. Nel '66 sono tornato a correre con una Gilera Saturno Piuma. Resto a piedi durante le prove di una gara a Riccione. Il guasto richiede un intervento lungo, che significa dover rinunciare a correre. Uno spettatore mi offre di continuare con la sua moto, una Saturno Piuma, che è poco distante da Riccione. Detto fatto, disputo le prove e poi la gara. È così che è nato il rapporto con la Scuderia 'Due Cani'. La moto, però, anche se aggiornata sente il peso degli anni. Prima di rientrare a vivere a Pesaro e tornare a gestire il



Sopra, a Riccione Campanelli all'inseguimento di Agostini e Hailwood.

A sinistra, dall'alto, ancora su Aermacchi. Nel 1967 con la Saturno della Scuderia "Due Cani".

La Kawasaki - con la decalcomania del suo concessionario - ha significato gioie e dolori per Campanelli.

A destra, Al Museo Benelli con moglie e figlie.



negozio di vendita e riparazione moto, sono andato da Seeley in Inghilterra a comprare una delle sue 500, che ho usato per due anni. La Kawasaki l'ho presa nel 1970, la prima H1R che è arrivata in Italia. Abbo, l'importatore italiano della Kawasaki, ne aveva chieste tre, due per la sua squadra corse e la mia. Allora ero anche concessionario Kawasaki per Pesaro. È stata una moto che mi ha dato delle soddisfazioni, ma anche diverse delusioni. Una volta un pistone, l'altra un cilindro, il motore l'avrò rotto quattro o cinque volte facendo sfumare più di un piazzamento di prestigio. È quello che si è verificato anche dopo, quando è finita la storia con la Kawasaki ed è iniziata quella Yamaha con la 250 e la 350. Le soddisfazioni maggiori le ho avute durante le prove, in gara non mi hanno consentito d'ottenere grandi risultati".

Come mai decide di smettere di correre?

"È stato nel 1978. L'ultima gara l'ho fatta qui a Pesaro al circuito di Villa Fastigi. La Federazione aveva ridotto a 45 anni il limite massimo d'età per ottenere la licenza. Io sono nato il 26 aprile 1931 e quindi avevo già superato il limite, così me l'hanno tolta. Io avrei continuato, tanto che quell'anno avevo comprato una Yamaha OW 31 750 a quattro cilindri, una moto da 300 e passa km/h per correre nella classe 750. L'avevo presa in Venezuela da Ippolito, l'importatore Yamaha che aveva lanciato Johnny Cecotto nel mondiale, e dopo è finita nelle mani di Graziano Rossi, il papà di Valentino".

Sua moglie Severina le è vicina fin da quando era poco più che un ragazzino, che peso ha avuto la famiglia nella carriera di pilota?

"Siamo sposati dal 1955 e abbiamo tre figlie. La nostra è una famiglia unita che non mi ha mai ostacolato o condizionato nella decisione di correre. E anch'io non ho mai pensato di smettere perché a casa c'erano loro ad aspettarmi. Quando correvo sapevo che dovevo stare attento, essere preciso in tutto quello che facevo. Qualche scivolata l'ho fatta, ma cose di poco conto senza mai combinare grossi danni. Non mi sono mai fatto male, se si esclude una volta che sono caduto a Imola: a un pilota che mi precedeva si è staccato il serbatoio e nella caduta che ha innescato siamo finiti per terra in cinque. Io mi sono slogato una spalla, ma senza riportare fratture".

Il ricordo più bello degli anni delle corse?

"Io correvo per passione e la passione non ha un meglio. Mi bastava che non succedesse niente di grave, che non mi facessi male e io ero contento. Ho sempre fatto delle buone gare con dei risultati in linea con le mie aspettative e con le moto che mi preparavo io. Forse potevo fare di più, ma io sono contento così".

E che sia più che sufficiente per l'esempio che il Cavalier Paolo Campanelli ha messo in tutto quello che ha fatto, non serve altro. ■

TORNARE A SOGNARE

GRAZIE ALLA PERSEVERANZA DI UN COLLEZIONISTA PIEMONTESE, TORNA ALLA RIBALTA LA STRAORDINARIA STORIA DELLA LMX, FABBRICA CHE PRODUSSE UN SOLO MODELLO DI VETTURA SPORTIVA, LA SIREX. IN UN LIBRO EDITO DALLA LIBRERIA ASI, TUTTA LA VICENDA.

di Luca Marconetti



La grinta e la possanza della Sirex HCSC (sigla che sta per High Compression Sport Coupé) si esprime attraverso una linea compatta, muscolosa e molto aggressiva. L'esemplare in foto (nella pagina affianco) è uno degli ultimi assemblati dalla Samas nel 1973 ed è dotato del V6 con turbo May-Bosch. Sopra a sinistra, il prototipo presentato fuori dal Salone di Torino del '68 ha linee meno incisive e due coppie di fanali tondi al posteriore. A destra, il telaio monotrave con sospensioni a ruote indipendenti adattato da Liprandi su disegno del grande motorista Gioacchino Colombo.

Fra le cose belle che questo lavoro, il giornalista dell'automotive, permette di fare, c'è la possibilità di scoprire certe passioni e raccontarle. A volte ce ne sono di talmente forti che sembrano quasi dei "feticci", le quali vanno al di là del mero aspetto economico per entrare in una sfera più intima, personale, soggettiva, tutte caratteristiche che, nel caso di Renato Montalbano, collezionista della provincia di Cuneo, raggiungono picchi vertiginosi: infatti, per praticamente tutta la sua vita automobilistica, tolte alcune digressioni "normali" (qualche Alfa, un paio di Mercedes scoperte), il suo interesse si è concentrato su un marchio e un modello ben particolari (per forza: è l'unico che la Casa della quale stiamo per parlare ha prodotto...), la LMX Sirex.

UN SOGNO CHIAMATO LMX

Prima di spiegarvi perché un assicuratore di Bra conservi nel suo garage la più importante collezione al Mondo di queste vetture, della LMX e della Sirex vale la pena raccontarne la storia, perché anche questa è una di quelle che si ascolta o si legge poche volte.

Inizia tutto da due personaggi eclettici ed estrosi, l'italo-francese Michel Liprandi e il lombardo Giovanni Mandelli, il primo ingegnere e "mago della vetroresina", con alle spalle una lunga esperienza in Abarth, ASA, De Tomaso e altre aziende, il secondo imprenditore nel settore dei giocattoli. Si incontrano in un night di Milano in una notte di metà anni '60: entrambi hanno un grande sogno, quello di produrre un'autovettura tutta loro. *"Mio padre era un uomo molto dinamico"* - ha dichiarato Massimiliano Mandelli durante la preview della mostra sulla LMX organizzata al Museo dell'Automobile di Torino (ne parleremo più tardi) - *"e decisamente sognatore: dormiva sei ore a settimana e, quando non lavorava, cercava finanziatori e fornitori per realizzare il suo desiderio più grande. Papà guidava come un pazzo, tanto che, quando*

Liprandi e Mandelli scelsero
come simbolo per la loro azienda
un drago alato rampante.



viaggiavo con lui, mi si rivoltava puntualmente lo stomaco e... devo averne "battezzate" più di una di tappezzerie delle LMX! Con un prototipo in fase di collaudo poi, a causa dell'asfalto bagnato, si schiantò e finì al Fatebenefratelli con 40 punti di sutura: quando arrivammo, lo troviamo a bere champagne e fare 'lo splendido' con le infermiere. Ricordo che non c'erano i soldi per esporre le vetture nei Saloni e quindi le presentavano nelle hall degli alberghi. A Bruxelles papà arrivò dopo un viaggio durato una notte e con la vettura sporca: l'avevano pulita sommariamente ma, quando arrivò il ciclista Eddie Merckx, entusiasta, che voleva farci una foto appoggiato, si imbrattò mezzo. Erano vetture straordinarie le Sirex, così colorate e veloci: ne conservo un ricordo affettuoso e bellissimo".

Per produrle, Liprandi e Mandelli, che nel 1966 si erano costituiti nella Limaplas, si rivolgono alla Eurostyle di Torino di Ivo Barison, anch'esso esperto in vetroresina e costruttore di auto uniche su commissione di facoltosi clienti. Nasce la LMX Automobile srl

(dove LMX sta per Linea Moderna Executive), con sede a Milano. Nella storia della Sirex, incontriamo poi i nomi di due giganti del motorismo. Volendo essere un concentrato di soluzioni tecnologiche avanzatissime, per il telaio si sceglie un monotrave centrale in acciaio scatolato con fori di alleggerimento (pesa appena 74 kg) progettato da Gioacchino Colombo, che sarà poi modificato da Liprandi per le specifiche della vettura, disponibile fin dall'origine coupé o spider; la linea della vettura invece, è disegnata da Franco Scaglione - chiamato a Torino da Barison - sicuramente con un occhio agli USA ma con un'impronta assolutamente all'avanguardia per i tempi, compatta grazie al passo e agli sbalzi ridotti, resa muscolosa dagli ampi archi passaruota allargati che influiscono su tutto il disegno rendendo la carrozzeria visivamente più larga di quello che è in realtà, e nel frontale spiovente con il lungo cofano; il diedro sulle fiancate invece genera dinamismo e aggressività. ➤



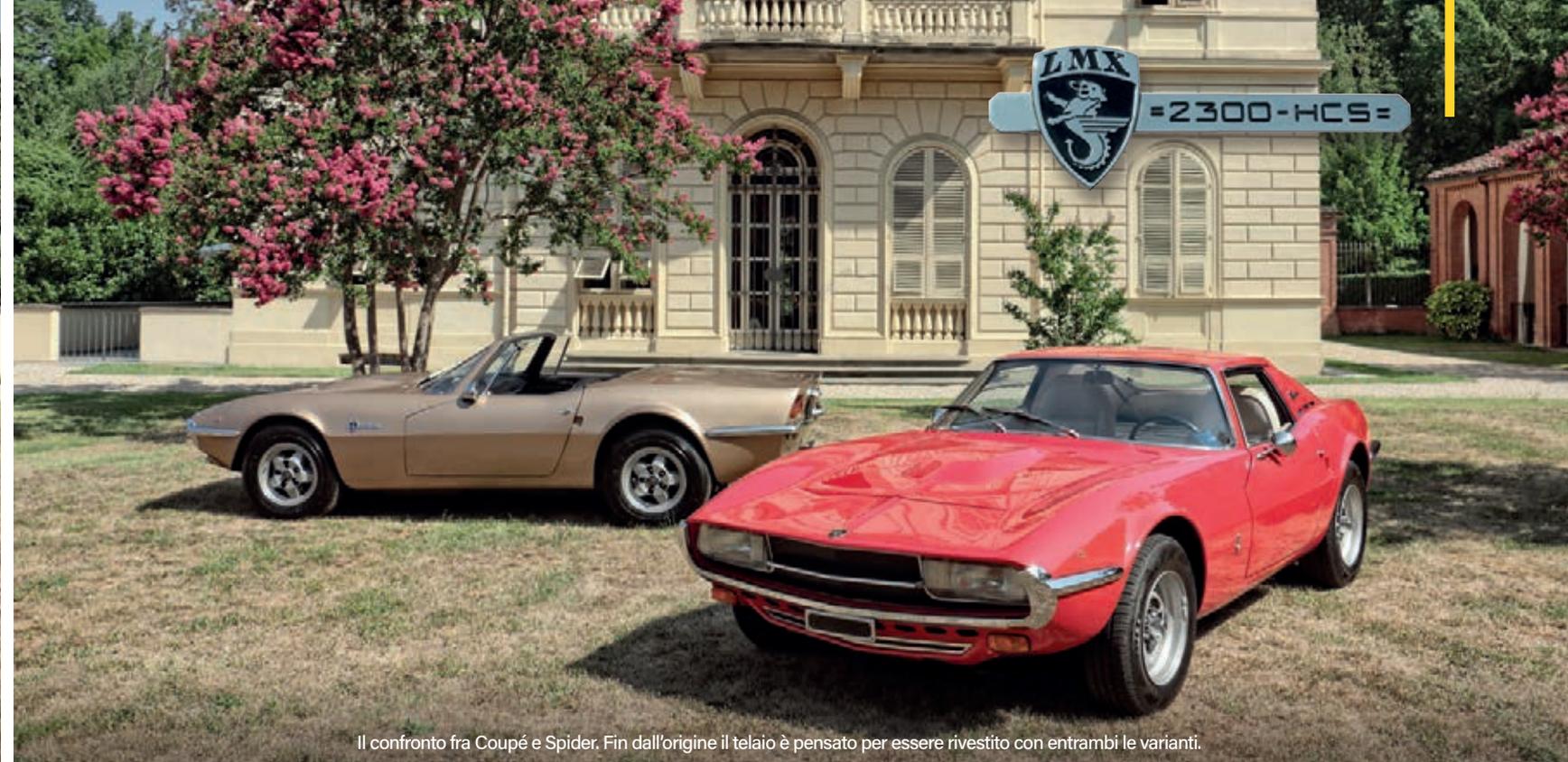
La configurazione di serie prevede i fari quadrangolari di Fiat 850 Spider e Lamborghini Miura. Nel profilo del cofano della spider, si notano due gobbe appena accennate, corrispondenti alle sagome dei poggiatesta: una delle tante finenze di una vettura costruita con estrema cura artigianale.



Da notare i cerchi in lega di diversa foggia, disponibili a richiesta. La HCSS, con l'ultima "S" che sta per Spider, è dotata di serie di deflettori fissi, assenti sui prototipi del marzo '69. Monta il motore aspirato.



Di spider ne vengono realizzate appena 5, questa è il primo telaio con questa carrozzeria: venduta nuova dal concessionario Ferrari di Barcellona, in Spagna, è stata di un unico proprietario fino al 2014, quando l'ha comprata Montalbano. A destra, l'esemplare arancio è un'aspirata del 1969 venduta dal concessionario Ford di Bruxelles e passata a un proprietario lussemburghese l'anno successivo. Renato l'ha scovata nel 2011 nella campagna delle Ardenne sotto strati di masserizia. Per recuperarla è stato necessario abbattere un muro.



Il confronto fra Coupé e Spider. Fin dall'origine il telaio è pensato per essere rivestito con entrambi i varianti.



Da sinistra, la rossa, dotata anch'essa del V6 aspirato, è stata venduta in Italia dall'Eurostyle nel 1971. È stata richiesta dal cliente con le tre fenditure alla base del montante posteriore solitamente dedicate alle versioni Turbo, così come sono esistite delle versioni sovralimentate senza (come la gialla del servizio).

Gli interni sono totalmente rivestiti in pelle, di colore scelto dal cliente, in questo caso "Testa di Moro". Da notare alcuni elementi tratti dalla grande produzione come le bocchette dell'aria o il posacenere della Fiat 500.

Con gli occhi di oggi, la Sirex è un po' la commistione delle voluttà dell'Alfa Romeo 33 Stradale e delle spigolosità della successiva Intermeccanica Indra (1971), entrambi capolavori di Scaglione.

Concludono l'opera una scocca in poliestere e fibra di vetro rinforzante a spessori differenziati, che garantisce leggerezza estrema e una resistenza agli urti sette volte superiore a quella della lamiera, senza contare l'assenza di corrosione e ruggine e la miglior capacità di assorbire i rumori, e il ricorso alla sovralimentazione, capitolo fondamentale della storia LMX, prima pensata tentando di adottare il compressore monostadio Constantin, costruito in Francia per potenziare le auto della Gendarmerie, poi scegliendo il turbo progettato dall'ex pilota di F1 e ingegnere Michael May per Bosch.

Ma come fu motorizzata la Sirex? Ritenuti inadeguati il V6 Lancia e il vetusto 6 in linea Fiat, troppo sofisticato (e anche difficile da ottenere...) l'appena nato V6 Dino e altrettanto impegnativo, oltre che pensato quasi esclusivamente per le competizioni, il V8 Alfa Romeo, la scelta ricade su un'unità ben più collaudata ma meno raffinata, il tedesco V6 Ford "Colonia" di 2293 cm³ di Taunus e Capri,

con basamento in ghisa e testata in lega, distribuzione a 2 valvole per cilindro con albero singolo fra le bancate e potenza di 126 CV, che diventano 180 CV con il compressore Constantin (soluzione però mai adottata per problemi di affidabilità) poi 210 con il turbo May-Bosch studiato apposta per tali motori. Questo viene piazzato dietro l'asse anteriore. Il cambio è a 4 marce, le sospensioni a ruote indipendenti, il peso contenuto sotto la tonnellata, la velocità massima sfiora i 200 km/h già nella configurazione aspirata.

L'auto completa è presentata nella Exhibition Hall all'esterno del Salone di Torino del 1968, sotto forma di prototipo: rispetto alle versioni di serie che vedete in queste pagine (messa effettivamente in commercio nel 1969 col nome commerciale di Sirex 2300 HCSC, "High Compression Sport Coupé"), si riconosce per linee meno pronunciate, per il parabrezza con guarnizione in gomma e per i 4 fari posteriori circolari. Alla fine verranno adottati i due fari posteriori quadrangolari della Fiat 850 Spider (e della Miura) e introdotte le modifiche di cui abbiamo parlato sopra. Nel marzo 1969 viene lanciato il prototipo della Spider, seguito in estate dalla versione di serie (HCSS), riconoscibile per i deflettori fissi. ➤



Sopra, il confronto fra i sedili bassi e quelli alti (che rimarranno i soli disponibili sulle vetture Samas). Il volante poteva essere con corona in legno o in pelle. A destra, l'elegante pannello porta. Sotto a sinistra, la plancia in pelle nera della spider. Ricca la strumentazione al centro che prevede indicatore riserva carburante, voltmetro, manometro olio e temperatura acqua. Raffinata l'autoradio col mangia-nastri. A destra, il motore sovralimentato con scritta specifica sul filtro aria. Sia in configurazione aspirata che turbo, l'alimentazione è affidata a due carburatori doppio corpo Solex da 32'.



RENATO E LA LMX: LA STORIA RACCONTATA IN UN LIBRO

La passione unica e particolarissima di Renato Montalbano, dopo tanti anni di studio, comunque sempre "in divenire", ha trovato finalmente un caposaldo nel libro appena edito dalla Libreria dell'Automotoclub Storico Italiano dedicato a questa vettura e alla sua azienda, inspiegabilmente dimenticate, LMX e Sirex: i sogni, le aspirazioni, le ambizioni di progettisti, designer, artigiani, imprenditori rivivono grazie ai documenti, alle immagini, alle testimonianze, agli articoli di giornale, agli aneddoti raccolti dall'autore e che oggi, riuniti insieme in questa straordinaria pubblicazione, ci danno la misura della ricchezza di una storia automobilistica altrimenti destinata all'oblio. È sfogliando un testo del genere che ci si può

rendere conto di un duplice, interessantissimo aspetto: da una parte la genialità, lo spirito imprenditoriale e l'ambizione di creare qualcosa di indimenticabile come un'automobile ad alte prestazioni partendo da zero, dall'altra la passione, la perseveranza e la sete di sapere di un appassionato che, 50 anni dopo, ha permesso che la vicenda della LMX Sirex sia finalmente raccontata in tutto il suo splendore.

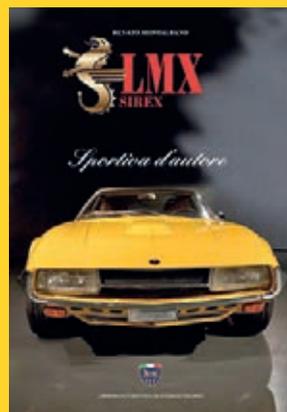
"LMX Sirex. Sportiva d'Autore"
di Renato Montalbano, Libreria ASI, testi in italiano e inglese, foto b/n e colori, 42,00 €



Il modellone in lamiera del prototipo della II serie mai nata.



Renato Montalbano ieri, con la sua prima LMX che ha usato anche per il viaggio di nozze.





E oggi, nel suo "garage-caveau" dove conserva la più ricca collezione di LMX al mondo.

Le LMX vengono vendute in Italia, Svizzera, Belgio, Lussemburgo, Germania e Spagna, spesso da importatori locali di supercar ben più blasonate ma nessuno riuscirà a farle arrivare sul mercato statunitense.

L'ultima realtà protagonista a entrare in campo in questa breve corsa, nel 1973, è la Samas Meccanica dei fratelli Chiarle di Ricca di Diano d'Alba (CN), dove, dopo la messa in liquidazione della LMX e della Eurostyle per emorragia finanziaria, verranno completati altri 20 telai tutti dotati del turbo May-Bosch e venduti in Svizzera. Viene concepita anche una II serie, con una linea più da GT e superfici levigate, il tutto tramutato anche in un modello di stile in lamiera (che possiede Montalbano) ma che non avrà alcun seguito.

Come tante storie italiane fatte di visionarietà, genialità ed entusiasmo ma purtroppo anche di scarsi mezzi economici, anche quella della LMX sarebbe finita come un sogno che si tramuta in un incubo: il prezzo di acquisto troppo alto (circa come una Dino 206 GT), una motorizzazione non all'altezza della concorrenza, l'impossibilità per la Eurostyle di sostenere una produzione seppur in piccola serie e infine la perdita di interesse da parte della Samas, avrebbero spinto i suoi creatori a sciogliere la società e tornare alle occupazioni precedenti. Infine, come ogni favola senza lieto fine che si rispetti, sarebbe subentrato l'oblio.

Secondo i dati raccolti da Montalbano, sono 42 i telai completati e motorizzati, dei quali 5 soli con carrozzeria aperta spider, mentre una manciata (meno di 10) non è mai stata completata. Oggi dovrebbe essere sopravvissuta la metà degli esemplari totali.

RENATO E LE LMX

Come tanti giovani degli anni '70 e '80, Renato si appassiona alle auto coi fumetti di Michel Vaillant e poi sulle riviste di settore, dove le linee bellissime dei disegni si tramutano in tecnica e realtà, facendolo sognare. "Erano anni di un fervore stilistico e tecnico impetuoso" - ci ha detto Montalbano quando ci ha messo a disposizione le sue auto per il servizio che vedete in queste

pagine - "e un giorno trovai un articolo intitolato 'LMX. La Bella in Strada': leggendone i dati e guardando e riguardando le immagini di quel prototipo presentato in sordina fuori dal Salone di Torino, venivo sempre più rapito dalla sua linea bassa, larga, filante con un frontale completamente diverso da qualsiasi auto coeva, niente proiettori tondi o a scomparsa ma un profilo aggressivo e 'misterioso', coi fanali rettangolari incassati... ho iniziato a seguire le sue vicissitudini ma già all'epoca se ne sapeva poco e anche io me ne dimenticai".

Ma inconsciamente quella vettura rimane nella testa di Renato che, qualche anno dopo, presentatasi l'occasione di acquistarne una, non se la fa scappare: "era una Turbo, potentissima e rombante, tanto che suscitavo l'invidia di tutti gli amici e gli automobilisti ai semafori mi chiedevano che macchina fosse. 'Ne han fatte poche! Le facevano a Torino', rispondevo orgoglioso. Fu il momento di svolta... da allora tutta la mia passione per i motori è confluita sulla vicenda della LMX: ho iniziato a conoscere i personaggi che hanno fatto parte di questa storia e, come in un grande puzzle, pezzo dopo pezzo, ho iniziato a metterla insieme. A ripensarci, io e poi con me mio figlio Giorgio, abbiamo fatto delle cose folli, tipo telefonare a tutti i Mandelli trovati nell'elenco telefonico di un comune lombardo per cercare gli eredi di Giovanni... Ancora oggi mia moglie sa che, quando propongo un viaggio, è perché, in realtà, voglio andare a vedere una LMX o semplicemente conoscere qualche proprietario".

Renato è talmente appassionato e conoscitore del Marchio torinese, che ha cercato di scoprire dove sono finiti tutti gli esemplari che non possiede lui stesso, entrando in contatto anche con gli altri proprietari; possiede una mole di documentazione che ha permesso di tratteggiare in maniera limpida e dettagliata la storia di un'azienda che, altrimenti, sarebbe rimasta sempre pressoché sconosciuta; con lo stesso materiale ha appena realizzato, per la libreria ASI, un volume sulla LMX; infine, la sua storia singolarissima ha talmente appassionato la direttrice del MauTo Mariella Mengozzi, che ha voluto ospitare una mostra (curata da Raffaello Porro) con ben 5 suoi modelli, nell'autunno appena trascorso.



Federico Corsi su triciclo Howe 1885
della Collezione Velocipedi e Biciclette Antiche A&C Azzini.

VELOCIPEDI: UN RICCO 2022 E UN 2023 MONDIALE

FINALMENTE L'ITALIA PROTAGONISTA DI EVENTI VELOCIPEDISTICI MONDIALI.

foto di Roberto Casato

L'ASI ha dato vita lo scorso anno al Gruppo Velocipedi al fine di porre l'attenzione su questa tipologia di veicolo al quale va il merito di essere stato il primo mezzo di trasporto individuale non a trazione animale. Lo status di veicolo è riconosciuto dallo stesso Codice della Strada per cui era naturale che la Federazione ponesse questa sua attenzione inclusiva anche sulle due ruote senza motore. L'Italia ha senza dubbio il merito di aver dato vita all'Eroica che possiamo definire, con orgoglio di Patria, la Mille Miglia del ciclismo. Manifestazione nata grazie all'intuito di Giancarlo Brocci che volle riproporre lo spirito del ciclismo agonistico d'antan sulle magnifiche strade bianche del senese al fine di preservarle e rivalutarle. I risultati sono sotto gli occhi di tutti tant'è che l'aggettivo "eroico/a" è diventato il più usato, e abusato, nel ciclismo sportivo storico. Non possiamo però dimenticare che la bicicletta è nata e si è sviluppata almeno 100 anni prima dell'era che chiamiamo ora "eroica" e in Italia, fino a qualche anno fa, quel periodo ancestrale sembrava irrimediabilmente consegnato all'oblio.

Sino a un paio di decenni fa erano pochi i collezionisti di velocipedi dell'800. Essi custodivano i loro gioielli con grande cura e attenzione ma pochissima condivisione per cui sembrava che nel nostro paese esistesse solo il collezionismo delle biciclette da corsa. Poi piano piano la voglia di condivisione, l'affacciarsi di nuovi appassionati, l'apertura di alcune collezioni private al pubblico, hanno fatto emergere quel mondo nascosto. Però ciò che oggi è visibile al pubblico è ancora solo la punta di un immenso iceberg che speriamo col tem-

po possa emergere completamente. Molti soci ASI risultano essere detentori di interessanti biciclette anche se spesso la passione per il motore le lascia relegate in un angolo dei garages. Ora è venuto il momento di tirarle fuori e ... pedalare! Lo spirito dell'ASI non sarà mai quello di proporre eventi agonistici ma sarà essenzialmente rivolto all'aspetto culturale e storico, con grande attenzione alla salvaguardia e alla conservazione. Prima tangibile evidenza di questo interessamento è il numero di collezioni e musei delle biciclette che hanno trovato spazio nella nuova guida ASI "La strada dei musei".

L'ASI in collaborazione con l'AVI l'associazione che raccoglie i maggiori collezionisti italiani di velocipedi, si è fatta promotrice dei primi Concorsi di Eleganza per Velocipedi che nel 2022 hanno iniziato a proliferare: il Concorso di Saronno dello scorso mese di aprile, il Concorso di Mandello Lario in concomitanza con il centenario Moto Guzzi di settembre e il concorso di eleganza promosso dal Museo del Ghisallo. La stagione si è conclusa con il concorso Nazionale di Eleganza Parco Sigurtà giunto alla 3^a edizione. Questa manifestazione è certamente qualcosa di unico non solo per i velocipedi esposti e per l'abbigliamento di gran classe dei suoi partecipanti ma soprattutto per il contesto paesaggistico in cui si svolge e per il particolare evento in cui è inserito: "Viaggio nel tempo" che vede infatti ormai da molti anni confluire nel parco migliaia di persone abbigliate in modo molto fedele al periodo della Belle Epoque e oltre ai velocipedi è possibile vedere le carrozze, i vecchi mestieri e le danze dell'epoca. ➤

"Déjeuner sur l'herbe"
con Federico Corsi
e Paolo Francesco Tosi.



Claudio Tonani con una
Premier All Black (1915)
e Giovanni Marchesi
con una Tournbride.



Franco Montoli
su bicicletta con telaio
a croce del 1890.

Quest'anno causa cattivo tempo, l'evento si è tenuto il 15 ottobre anziché il 25 settembre ma il successo non ne ha risentito. Infatti erano presenti oltre diecimila persone per la soddisfazione della Contessa Magda Ilda di Sigurtà, organizzatrice della manifestazione alla quale va il merito di aver creduto, e a ragione, nei velocipedi, inserendoli nella manifestazione di cui costituiscono ormai una delle attrattive di maggior interesse. In quest'ultima edizione erano presenti una settantina di velocipedi esposti tra i quali spiccava un Triciclo Howe del 1882 e un biciclo corsa Hillman del 1884, interessante anche la presenza delle biciclette militari.

Già dal mattino l'afflusso di visitatori è stato incessante e l'AVI, grazie all'impegno dei consiglieri Paolo Maria Caserta e Carlo Azzini, ha potuto proporre delle visite guidate all'esposizione, in modo da permettere ai visitatori di fare un viaggio nella storia: i velocipedi presenti, infatti, permettevano di coprire in modo molto completo un arco temporale che andava dal 1867 al 1915. Sono stati premiati i Fratelli Montoli per il velocipede meglio conservato, Federico Corsi per il velocipede più antico con il biciclo tipo boneshaker, mentre per il miglior abbinamento velocipede-abbigliamento il premio è andato a Davide Segalini. Ospite d'eccezione al Parco Sigurtà è stato Stuart Elliot presidente IVCA-International Veteran Cycle Association, l'organizzazione mondiale, con sede a Londra, che raccoglie iscritti e club federati di 36 nazioni. Mr Elliot è anche presidente del Pickwick Cycle Club il più antico club ciclistico del mondo sorto a Londra nel 1870 così chiamato in ricordo del romanzo "The Pickwick circle" di Charles Dickens.

Questa presenza internazionale ci dà l'occasione per parlare dell'organizzazione internazionale del mondo non agonistico dei velocipedi e di un prossimo evento mondiale nel quale l'ASI sarà presente nel 2023. Il presidente Stuart Elliot era infatti in Italia per verificare la location del prossimo 41° IVCA World Rally che si terrà a Cremona dal 17 al 21 maggio del prossimo anno. Con il termine World Rally si definisce l'incontro annuale che si svolge ogni anno in un paese diverso, quest'anno è stato ad Ostenda in Belgio, dove si sono dati convegno i partecipanti provenienti da oltre 30 paesi.

In questo evento gli appassionati, con vero spirito di amicizia, si incontrano per quattro giorni con un programma molto variegato e con valenza preferibilmente turistica ma senza dimenticare un po' di sano agonismo, infatti all'interno del Rally si svolgono delle gare su circuito chiuso con tutti i tipi di velocipedi dalle draisine ai bicicletti ma l'evento più atteso, ed estremo, è il Century Gran Prix ovvero un percorso di 100 miglia (162 Km) da compiere nell'arco di una giornata.

Come abbiamo detto Cremona è stata scelta per ospitare l'evento che per la prima volta si svolge in Italia. Le indicazioni che stanno arrivando dall'IVCA ci dicono che c'è molta attesa, nel mondo velocipedistico mondiale, per la data italiana il cui il programma è molto accattivante: coniuga turismo culturale ed enogastronomia e ha portato i vertici dell'associazione a stimare in circa 400 i partecipanti internazionali cui si dovranno aggiungere gli italiani. Sarà sicuramente l'evento più importante che si sia mai tenuto in Italia per questo tipo di velocipedi. È allo studio un programma che permetta di partecipare anche solo per alcuni giorni. Il tutto prenderà avvio il 17 maggio alle Colonie Padane di Cremona, edificio mirabilmente incastonato nel parco del Po proprio di fronte al circuito Ferrari-Pedroni, un percorso di 900 metri nel verde con curve leggermente inclinate concepito proprio per gli allenamenti ciclistici. Il giovedì

trascorrerà con le escursioni lungo il Po e la visita alla cinquecentesca Chiesa di S.Sigismondo, mentre i più temerari saranno impegnati nel Century Grand Prix al cui vincitore andrà il magnifico Trofeo "L'Albero della Vita" in vetro soffiato di Murano e un soggiorno per due persone all'Hotel Virgilio di Riva del Garda.

Il giorno successivo sarà il giorno della cultura con la visita al Museo Civico e al Museo del Violino con audizione dei violini di Stradivari. Al pomeriggio le sfide in pista e il mercatino dei velocipedi.

Il sabato mattina una escursione ciclistica porterà i partecipanti nella campagna cremonese per raggiungere Soresina ed incontrare i "Centenari in campagna" ovvero le auto centenarie che saluteranno i partecipanti e li guideranno nella visita allo storico Teatro Sociale e alla Collezione dei Velocipedi e Biciclette Antiche A. & C. Azzini. Nel tardo pomeriggio del sabato il momento topico con la Gran Parade per le vie cittadine. La domenica sarà dedicata all'ultima escursione ed all'incontro con le motociclette centenarie del Club CAVEC di Cremona con l'edizione anticipata del "Sottocanna in Circuito"

Ma l'Italia nel prossimo anno sarà per la prima volta anche il centro della cultura storica della bicicletta, infatti nel fine settimana prima del World Rally si terrà la 32^a Conferenza mondiale sulla storia del velocipede curata dall'ICHHC (International Cycling History Conference) con sede ad Atlanta (USA). Questa associazione si propone di approfondire, definire e diffondere la storia della bicicletta; a essa partecipano i maggiori studiosi e cultori di questo settore a livello mondiale. Questo evento a calendario dal 13 al 16 maggio sarà un'occasione per parlare di biciclette italiane e parlare della nostra storia della bicicletta che troppo spesso, a livello internazionale, viene ridotta alla conoscenza solo di Bartali e Coppi. Chi volesse portare una sua relazione potrà farlo concordando l'argomento con Alfredo Azzini il referente del gruppo velocipedi ASI che sarà ben lieto di inserirla nel programma. Le relazioni troveranno la loro pubblicazione negli atti della conferenza che verranno diffusi tra tutti i partecipanti e messi a disposizione on line. Possiamo senz'altro dire che il 2023 sarà il riscatto del velocipedismo storico italiano che per la prima volta si affaccerà alla ribalta internazionale, sarà un'opportunità unica per far conoscere il nostro patrimonio di biciclette, ma sarà anche un'occasione per incontrare appassionati di altri paesi e soprattutto ammirare la qualità e la rarità dei loro velocipedi spesso provenienti dai più importanti musei del mondo. Proprio per celebrare l'eccellenza di questo evento l'ASI ha allo studio un evento che coinvolgerà tutti i club ASI situati lungo il fiume Po da Torino a Cremona. ■



Il parco Sigurtà ricorda le immagini di inizio '900 del Jardin du Luxembourg di Parigi.

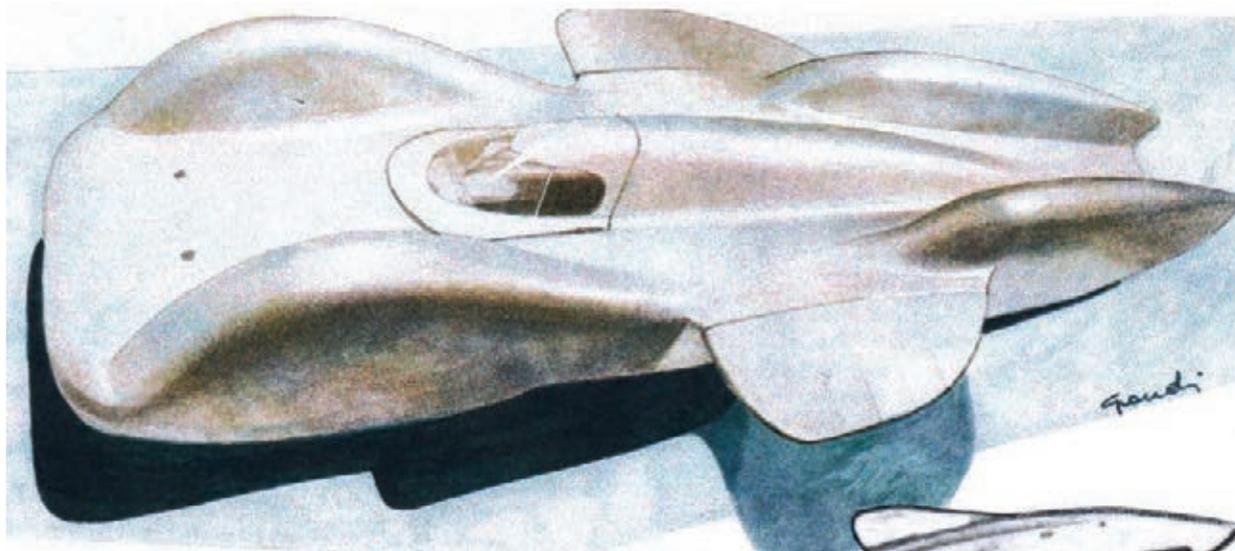


Renato Bozzo in sur place.



Sopra, a sinistra, Federico Corsi vincitore del premio per il velocipede più antico riceve il premio dalle mani del Presidente Stuart Elliot. A destra, Carlo Ricchetti sulla bicicletta Coventry Eagle 1911 prova il portaombrello. Qui a sinistra, il Presidente IVCA Mr Stuart Elliot prova la Federal WWW (World War Winner) 1918. A destra, contachilometri su bicicletta Clement 1894.





Il Progetto T80, mai sceso in strada, rappresenta, sul versante motoristico, il delirio di onnipotenza del Terzo Reich. Venne affidato alla Mercedes-Benz ma a dirigere i lavori fu chiamato Ferdinand Porsche. Pur in presenza di una meccanica possente e massiccia, il corpo è agile e flessuoso, scarno, arricchito da due ali paraboliche laterali che gli donano l'immagine biomorfa di mollusco come quella di un gigantesco calamaro.



L'ESTETICA DELLA VELOCITÀ PURA

NEL LUNGO RACCONTO DEI RECORD DI VELOCITÀ ASSOLUTI ABBIAMO VISTO ASSIEME LA STORIA DELLA TECNICA, DELLE INNOVAZIONI IN CAMPO MECCANICO E MOTORISTICO DELLE AUTO DA RECORD E LE VICENDE DI GARE E PILOTI. CONCLUDIAMO ORA AFFRONTANDO IL TEMA DELLA EVOLUZIONE DELLA FORMA DI QUESTE STRANE AUTOMOBILI DAL PUNTO DI VISTA SPECIFICO DELL'ESTETICA, QUINDI DELLA LORO "IMMAGINE".

testo e disegni di Massimo Grandi (Commissione Cultura)

Certamente parlare di estetica, dunque di bellezza, riguardo a delle macchine da record di velocità pura potrebbe sembrare una forzatura se non addirittura un terreno di ragionamento improprio, tra l'altro, per certi aspetti le stesse considerazioni potrebbero essere allargate a tutte le vetture concepite e costruite al solo scopo agonistico come le F1 e le Sport-prototipo. Ma in realtà non vi è nessuna forzatura e nessuna improprietà nel ragionare di estetica parlando di auto particolari come quelle, appunto, destinate solo ed esclusivamente alla ricerca della massima velocità su terra se andiamo a sviluppare questo tema attraverso i codici interpretativi del design, cioè di una definizione di estetica come risultato della migliore sintesi tra forma e funzione.

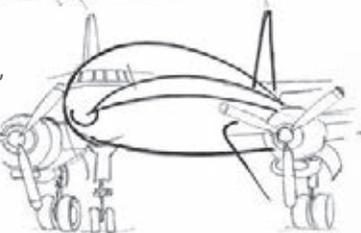
LA BELLEZZA COERENTE

Certo, se noi intendessimo il design come strumento per rendere più "bella", ad esempio, una attuale F1 faremmo contemporaneamente un torto al concetto stesso di design e alla vettura perché, da una parte andremmo a relegare il design a puro e sterile esercizio di styling e dall'altra probabilmente a compromettere prestazioni e affidabilità della macchina: l'estetica di una vettura "estrema", ma il concetto vale anche per l'automobile in generale, è di natura relativa o coerente, intendendo per coerenza proprio il rapporto tra la forma e la funzione e dove la funzione è sempre definita dalla specifica destinazione d'uso dell'oggetto.

Vi sono vetture nella storia dell'automobile universalmente riconosciute come "belle" o "bellissime", voglio tra queste citare ad esempio la Ja-



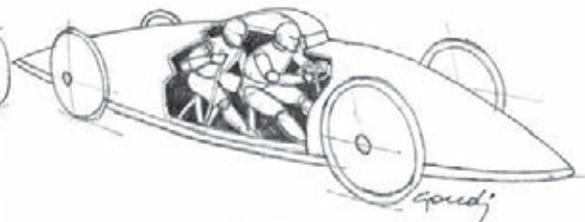
Lockheed L-049 Constellation del 1943, considerato ancora oggi dalla bibliografia specializzata uno dei più eleganti aerei mai realizzati.



A destra, la Baker Electric, prima auto ad aver superato 100 mph. La carrozzeria a "semifuso perfetto" è costruita attorno a un telaio di ferro e legno. Il motore elettrico, alimentato da 40 batterie al piombo, è montato nella parte posteriore e muove l'asse attraverso due catene.



Supermarine Spitfire, caccia monoposto monomotore ad ala bassa, uno degli aerei-simbolo della Seconda guerra mondiale. Fu il capolavoro di Reginald Joseph Mitchell: le forme di questo aereo sono un capolavoro di equilibrio e armonia del modellato.



Baker Electric Coupé di serie.

guar E Type che nel 1961 lo stesso Enzo Ferrari apostrofò come "La più bella automobile che avesse mai visto", la Ferrari 250 GTO del '62 o l'Alfa Romeo 33 Stradale di Scaglione. Ma vi è anche una bellezza riconosciuta in vetture molto meno prestigiose di quelle citate, come la 2 CV Citroën, la Mini di Issigonis o la Fiat 500 di Giacosa. Paragonare la bellezza di una Jaguar E a quella di una 2CV è oggettivamente impossibile, ma non lo è paragonare la "bellezza" del loro design. La bellezza di un design di fatto è rappresentata, come avevo già detto, dalla riuscita sintesi coerente tra dimensioni funzionali e forma. L'obiettivo di ogni designer è sempre quello, qualsiasi oggetto progetti, di trovare la "bella forma", ma non esteticamente referenziale o fine a sé stessa, ma la migliore forma che risponda alla funzionalità dell'oggetto stesso. Chi contesterebbe oggi la "bellezza" di una Ferrari 330 P3/4 del 1966, eppure il design di Piero Drogo dovette rispondere solo alle esigenze della Ferrari di creare una vettura SP in grado di competere con le Ford GT40 in gare impegnative come Le Mans o Daytona, così come la 2 CV di Bertoni era stata concepita e disegnata solo per rispondere alle esigenze di mobilità dei contadini francesi degli anni '40.

Ma forse per comprendere meglio il concetto di bellezza relativa o coerente è opportuno abbandonare per un momento il mondo delle quattro ruote e affrontare quello di una macchina semovente di natura diversa e più complessa: l'aeroplano. Se l'automobile deve cercare di vincere le resistenze aerodinamiche rimanendo il più possibile aderente alla terra, l'aeroplano, al contrario deve vincere e piegare le resistenze aerodinamiche per sollevarsi e volare. Questa natura particolare del mezzo volante non ha mai permesso concessioni gratuite alla ricerca di un'estetica fine a sé stessa, che si tratti di aerei commerciali o di caccia bombardieri, tutto è finalizzato all'ottimizzazione del volo, dai materiali alla forma.

Se nella storia dell'auto abbiamo assistito (e assistiamo tutt'oggi) a concessioni a una estetica autoreferenziale si pensi a certe realizzazioni di Exner in America o ad alcune ridondanti ed eccessive carrozzerie francesi degli anni '30 di Figoni & Falaschi, nella storia dell'aeroplano questo non è mai avvenuto, non sono mai esistiti aerei "ridondanti". Ma, esteticamente parlando, come non soffermarsi sulla bellezza, ad esempio, di un Lockheed L-049 Constellation del 1943, quadrimotore con impennaggio a tripla deriva verticale in coda considerato ancora oggi dalla bibliografia specializzata uno dei più eleganti aerei mai realizzati,

dove le linee maestre della fusoliera presentavano un andamento sinuoso, studiato al fine di ottimizzare la penetrazione aerodinamica che finì col rappresentare uno degli elementi più caratteristici del velivolo, conferendogli un aspetto allo stesso tempo semplice e raffinato che ci ricorda nella sua eleganza il profilo di un airone cinerino in volo. Una bellezza indiscutibile creata dalla capacità dei progettisti di dare una forma funzionalmente essenziale ad un aereo per il quale si prevedeva un peso a vuoto di circa 24.000 kg, una capacità di 40 passeggeri e che doveva collegare senza scalo New York a Londra ad una velocità di crociera di circa 485 km/h.

Un altro esempio forse ancora più efficace è quello di un velivolo che ha scritto un importante capitolo della storia dell'aviazione, il Supermarine Spitfire, un caccia monoposto monomotore ad ala bassa, prodotto dalla ditta britannica Supermarine Aviation Works che divenne uno degli aerei-simbolo della Seconda guerra mondiale soprattutto per il suo importante e decisivo contributo alla vittoriosa resistenza inglese all'aggressione tedesca, durante la Battaglia d'Inghilterra. Lo Spitfire fu il capolavoro di Reginald Joseph Mitchell, già noto come progettista di idrovolanti per la Coppa Schneider, vinta nel 1927 da uno dei suoi aerei: il Supermarine S.5

Lo Spitfire o Type 300 come fu denominato il progetto, secondo l'idea originale di Mitchell, doveva essere in sostanza, il più piccolo e più semplice aereo da combattimento che si potesse costruire attorno al motore Rolls-Royce PV-12 secondo la specifica inglese F-37/34, che richiedeva un caccia monoplano armato con otto mitragliatrici, abitacolo completamente chiuso e carrelli d'atterraggio principali retrattili. Le forme di questo aereo sono un capolavoro di equilibrio e armonia del modellato e senza dubbio l'elemento che più contribuisce a tale stupendo risultato è il disegno caratteristico delle ali a profilo ellittico: potrebbero sembrare il risultato dell'estro creativo di un artista, ma in realtà questo tipo di ala, in gran parte opera di Beverley Shenstone, che aveva lavorato con Ernst Heinkel in Germania, era un diretto risultato della richiesta di Mitchell per un'ala sottile ma, nel punto in cui incontrava la fusoliera, abbastanza spessa - e strutturalmente abbastanza forte -, per contenere armi e carrello retratto. Il numero delle Brownings 303 era, infatti, di otto pezzi, seguendo le raccomandazioni dello Squadron Leader Ralph Sorely dell'Operational Requirements dell'Air Ministry, così l'ala doveva essere abbastanza lunga da contenerle. ➤

“L'ellisse - dichiarò Shenstone - era semplicemente la forma che ci permetteva di ottenere l'ala più sottile possibile con sufficiente spazio all'interno per trasportare la struttura e le cose che volevamo stiparvi dentro”.

Dunque alla base del disegno di questa forma non c'erano intenzioni di carattere “estetico”, la ricerca di una bella forma, ma la risposta a delle specifiche tecniche attraverso l'adozione di soluzioni basate su principi matematici di aereodinamica come quello per cui a parità di portanza la resistenza indotta è minima quando la velocità verticale indotta dai vortici liberi è costante lungo tutta l'apertura alare, cioè, la ripartizione della spinta lungo detta apertura, è rappresentata dalle ordinate di una semiellisse, più precisamente costituita da due semiellissi. Ciò si verifica su ali aventi pianta di forma ellittica, dove l'asse focale (luogo geometrico dei fuochi delle singole sezioni) abbia andamento pressoché rettilineo e quindi l'ala ellittica risulti essere quella che, a parità di coefficiente di portanza, offre minor resistenza totale. Siamo di fronte dunque a una “bellezza matematica”, a una estetica della “funzion pura”, quando la forma raggiunge questi livelli di sintesi genera bellezza coerente che non ha niente di autoreferenziale, di sovrastrutturale o di superfluo.

In una intervista di qualche tempo fa, Giugiaro alla domanda relativa ovviamente alle auto: Ma cos'è la bellezza? È possibile definirla? Quali sono i veri segreti di un qualcosa che affascina al di là della tecnica? “La bellezza” - rispose Giugiaro - “è un fattore matematico... la bellezza è matematica pura. Le proporzioni sono tutto”

È a partire da questo concetto di “estetica” che possiamo indagare sulla bellezza delle nostre auto da record, di queste “macchine” estreme.

LA BELLEZZA DELLE AUTO ESTREME

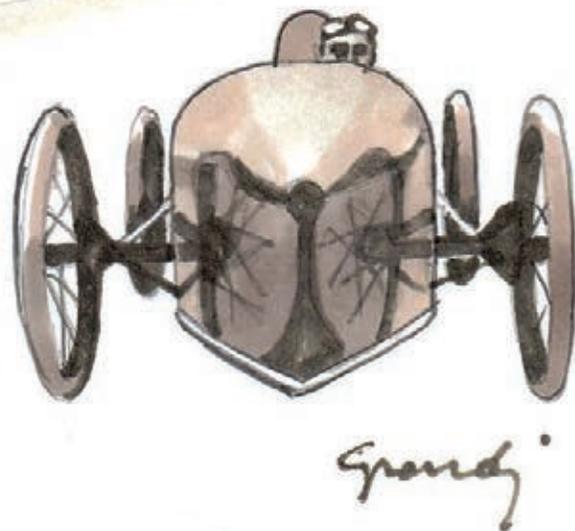
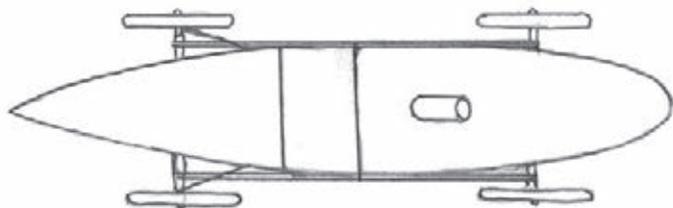
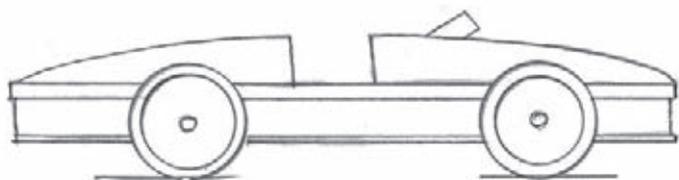
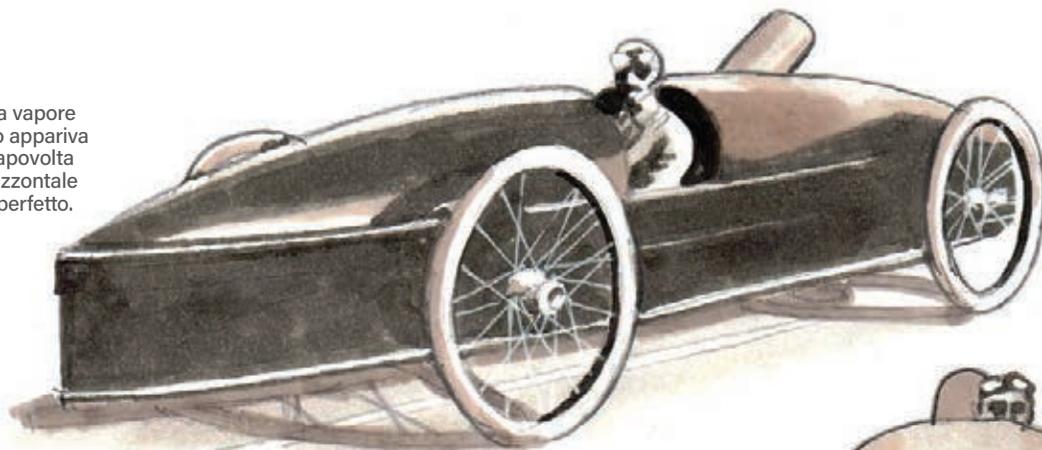
Partendo da queste considerazioni e iniziando a parlare di auto da record corre l'obbligo però di fare alcune precisazioni. Le vetture cosiddette da record si possono suddividere in tre categorie: le macchine “nude” relative quasi esclusivamente alle fasi pionieristiche di questo tipo di gare, le auto stradali opportunamente modificate e potenziate ed infine le vetture espressamente concepite e costruite a tale scopo. La macchina nuda rappresenta in fondo la “forma” delle prime vere macchine semoventi o auto-mobili come il carro di Cugnot, nato come semplice trattore, esso è pura struttura meccanica: telaio, motore, sistema di comando.

L'automobile non è nata come ad esempio l'aeroplano, con una sua forma specifica, ma, appunto in primitiva istanza come “macchina nuda” e poi come semplice conversione della carrozza ippotrainata. La macchina nuda non ha nessuna scocca, non ha quindi una sua dimensione esterna né è prevista dal progettista, si tratta della elementare composizione di un telaio montato su quattro ruote che sostiene gruppo propulsore, posto di guida e sistema di controllo. Non esiste dunque un'estetica dell'oggetto in sé se non quello legato al fascino della sua meccanica. In questa prima categoria, ad esempio, possiamo collocare la Ford the Arrow del 1904 o la Darracq V8 del 1906.

La seconda categoria comprende tutte quelle vetture che nascendo come auto “stradali”, vengono opportunamente modificate e potenziate al fine di raggiungere la massima velocità possibile. Un esempio calzante è quello della Mercedes Simplex tipo 90 CV del 1904.

Infine troviamo la terza categoria, quella davvero più interessante dal punto di vista del design e direttamente coinvolta in quel concetto di bellezza coerente a cui mi riferivo all'inizio. Qui la ricerca si amplia e

La Stanley Rocket a vapore del 1906. Il suo corpo appariva come una canoa capovolta con una sezione orizzontale a fuso simmetrico perfetto.



coinvolge insieme proprietà meccaniche, ingegneristiche e aerodinamiche, portate tutte all'estreme conseguenze possibili allo stato delle conoscenze scientifiche e tecniche di quel determinato periodo storico. È quasi superfluo qui ricordare la Jamais Contente del 1899, tanto è conosciuta, ma è forse il primo vero tentativo di coniugare forma e tecnica in una sintesi progettuale finalizzata. Certo la soluzione è primitiva, ingenua, assolutamente intuitiva con il suo profilo ad ogiva, ma segna l'inizio di un nuovo capitolo della nostra storia.

Nel 1902, sempre in questa fase pionieristica della sperimentazione dell'aerodinamica, nasce la Baker Electric, prima auto ad aver superato 100 mph, della quale tuttavia non si è riferito, non essendo stato il record riconosciuto dalla AAIAACR, quasi sicuramente per malcelato campanilismo. Concepita in forma di semifuso perfetto, e, empirismo a parte, la carrozzeria a "semifuso perfetto" della Baker Torpedo si ripresenterà come approdo di ricerche scientifiche nella aerodinamica soprattutto negli studi e nei brevetti degli anni '20 di Paul Jaray. L'auto di Baker è costruita attorno a un telaio di ferro e legno. Il guidatore è seduto centralmente molto in basso, con un flight engineer dietro di lui. Il motore elettrico è montato nella parte posteriore e muove l'asse attraverso due catene. L'energia per muovere il motore elettrico è derivata da 40 batterie al piombo disposte simmetricamente intorno all'equipaggio. Il tutto montato su quattro ruote da 36 pollici di diametro e dotate di pneumatici da 3 pollici e lo sterzo sulle ruote anteriori è comandato da un volante minuscolo da 7 pollici. Il pilota aveva la possibilità di guardare all'esterno attraverso delle minuscole finestre disegnate su un padiglione estremamente piccolo quasi solo sufficiente a contenere le teste dei passeggeri. Tutta la carrozzeria, compresi i dischi ruota, era coperta da una tela cerata e dipinta a mano di colore nero.

Se consideriamo la forma auto di quel periodo ed in particolare proprio della Baker Electric del 1902 possiamo apprezzare e comprendere la bellezza coerente di questa vettura, l'essenzialità del suo design frutto della massima sintesi, possibile allora, tra forma e funzione.

La stessa apparentemente ingenua bellezza la riscontriamo nella Stanley Rocket a vapore del 1906. Il suo corpo nella sostanza appariva come una canoa capovolta con una sezione orizzontale a fuso simmetrico perfetto con il posto guida centrale e la caldaia posteriore, tutto è pensato in funzione della penetrazione aerodinamica su un percorso rettilineo. L'insieme, qui come in altri casi analoghi, può apparire come ho già detto, rozzo e approssimativo, ma è solo apparenza perché il legame inscindibile tra forma e funzione si esprime nelle qualità adeguate allo sviluppo e alle condizioni dell'evoluzione tecnologica del tempo. Da qui la necessità di interpretare la bellezza di queste forme, non a partire da canoni astratti dell'estetica, ma dalla coerenza interna che esse esprimono, in conformità ad una loro dimensione materialmente evolutiva.

Con l'evoluzione degli studi di aerodinamica, delle tecnologie e dei materiali dovuti come sempre alla ricerca in campo aeronautico, non dimentichiamo che già negli anni '20 proprio per merito di ricerche e brevetti effettuati da ingegneri aeronautici come il già citato Paul Jaray, il grande progettista degli Zeppelin, si iniziarono a costruire le prime vetture stradali in forma "moderna", anche le auto da record affinarono le loro forme fino a raggiungere livelli di bellezza che, in alcuni casi non possiamo più considerare solo "relativa", ma definitivamente assoluta.

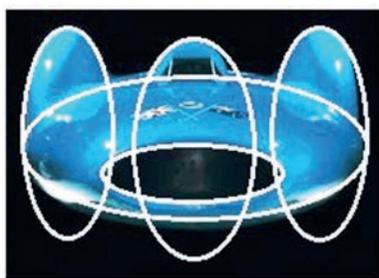
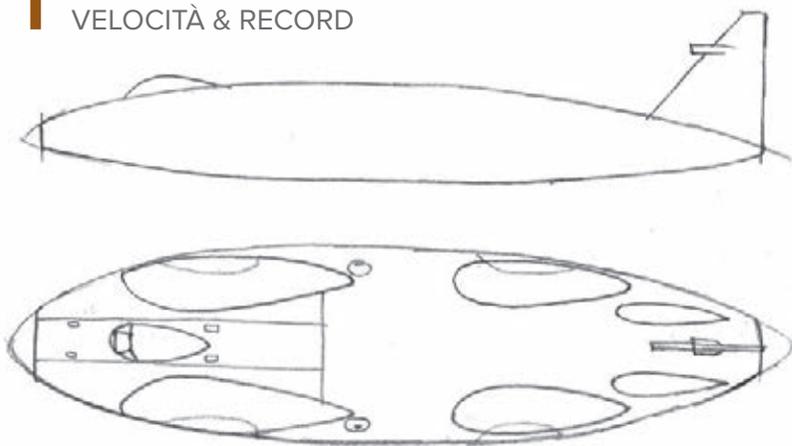
La Stanguellini-Guzzi Colibrì del 1963 realizzata dalla Gransport

di Modena, uno dei capolavori di Franco Scaglione.

La sua linea estremamente essenziale si modella come una goccia d'acqua scandendo la forma dinamica esatta nello spazio e conquistando livelli plastici di una armonia e di una bellezza sconcertante.



Il modellino della Proteus Bluebird, della Corgi Toys, numero di catalogo 153. (Collezione Grandi)



Nella successiva Proteus Bluebird, troviamo quell'assoluta pulizia e perfezione di forme geometriche elementari che fanno di questa vettura un esempio tangibile della bellezza che è possibile talvolta raggiungere attraverso la pura ricerca di una coerenza funzionale.



Il Thrust SSC del 1997. Con motore EJ200 dell'Eurofighter Typhoon è, dal punto di vista della forma, nient'altro che una fusoliera di aereo a reazione ridisegnata per ospitare quattro ruote fisse.



Già alla fine degli anni '30, alle soglie del secondo conflitto mondiale, vede la luce uno di questi capolavori assoluti. Si tratta di una vettura che non è mai scesa ufficialmente in pista perché la guerra lo impedì, ma in un capitolo sulla bellezza della velocità non poteva assolutamente mancare. Figlia delle ambizioni e della smania di onnipotenza del Terzo Reich, dell'imperativo Deutschland über Alles e sotto la spinta delle pressanti richieste da parte di un pilota allora leggendario, Hans Stuck, ossessionato dall'idea di mostrare al mondo la supremazia della Germania anche nel campo della ricerca tecnologica nella sua espressione specifica della velocità massima di una vettura, nel 1937, la Benz, oramai divenuta Mercedes-Benz dopo la fusione del 1926 con la Daimler, decise di mettere mano alla progettazione e costruzione di una vettura che divenisse la più veloce del mondo, nasce così il "Progetto T80".

Nel 1937 viene affidato alla direzione di Ferdinand Porsche l'obiettivo di ottenere una velocità di 550 km/h ma tra il 1938 e il 1939, i progettisti inglesi fissano il nuovo record a 600 Km/h e quindi Porsche deve reimpostare tutti i piani, compreso ovviamente il propulsore. Si decide di adottare per la vettura un gigantesco motore DB 603 derivato dal motore aeronautico DB 601 montato, tra gli altri, sul Messerschmitt Bf 109. Ma, dati tecnici a parte, quello che stupisce è il superlativo design della scocca. Insieme a Josef Mikci, che tra l'altro riesce a sviluppare un effetto suolo (che brevetterà nel '39), Ferdinand Porsche porta a compimento una forma assolutamente funzionale con uno straordinario cx di 0,18 che permise di stimare la possibile prestazione della vettura sui 750 Km/h. Pur in presenza di una meccanica possente e massiccia, il corpo è agile e flessuoso, scarno, arricchito da due ali paraboliche laterali che gli donano l'immagine biomorfa di mollusco come quella di un gigantesco calamaro. È, nel senso proprio del termine, la trasfigurazione o meglio l'ultima immagine romantica, forse leggendaria, della sublimazione dell'idea di velocità, di potenza latente della meccanica.

Potenza latente perché come ho già detto la T80 non scenderà mai in strada, magari avrebbe potuto battere, nel 1947, la Railton Mobil Special pilotata da John Cobb, ma sono solo supposizioni: questo bellissimo, insuperabile prodotto del design, con la sconfitta del Terzo Reich e dei suoi orrori è volutamente accantonato, quasi rimosso, ed ancora oggi dorme all'interno del Museo Mercedes di Stoccarda. Un altro progetto di auto da record di bellezza assoluta e uno dei capolavori, a mio modesto parere, di Franco Scaglione è rappresentato dalla Stanguellini-Guzzi Colibri del 1963 realizzata dalla Grand Sport di Modena, certamente un peso piuma in confronto alla T80, il suo motore era infatti un monocilindrico da 250 cm³, ma nella sua classe riuscì a conquistare ben sei record mondiali di velocità. Molto del merito dei suoi successi si deve indiscutibilmente al design della sua scocca. Se possibile essa è ancor più "essenziale" della T80, quasi una semplice superficie, una sorta di telo virtuale posato sulla nuda struttura meccanica. Un design apparentemente minimale, elementare di una piccola vettura che per vincere le potenti resistenze alla sua corsa si modella come una goccia d'acqua nell'aria in una logica rigidamente funzionale, ma che proprio grazie a questa sua essenzialità con il suo susseguirsi di forme curve e linee sinuose scandisce la forma dinamica esatta nello spazio, conquistando livelli plastici di una armonia e di una bellezza sconcertante.

Ricordo ancora quando allora solo quindicenne fui colpito da un modellino di auto azzurro dalle forme affascinanti ed inconsuete nella vetrina di un negozio di giocattoli di Firenze, lo acquistai immediatamente ed ancora oggi lo conservo, il modellino era quello della Proteus Bluebird, della Corgi Toys, numero di catalogo 153.

Oggi studiando quelle forme razionalmente posso comprendere da dove venisse quell'attrazione istintiva. I fratelli Ken e Lewis Norris alla ricerca di una forma con una capacità di penetrazione massima che potesse contenere un pilota e soprattutto il grosso motore a turbina che doveva spingerla, disegnarono un fuso simmetrico sia longitudinalmente che trasversalmente. Le sezioni trasversali e longitudinali della scocca come quelle dei parafanghi sono costituite da ellissi, la presa d'aria anteriore che è ottenuta con un taglio perfettamente verticale è conseguentemente anch'essa una ellissi perfetta. Il pilota è completamente nascosto nella scocca, solo la testa sporge dal profilo con un minuscolo padiglione a goccia e a goccia sono disegnate le aperture posteriori per l'uscita dei gas di scarico, due superiori e due inferiori assolutamente speculari. Nel modello successivo a quello riprodotto dalla Corgy il posteriore vedeva la presenza di un alto e sottile impennaggio di tipo aeronautico per aumentare la stabilità della vettura che come sappiamo doveva correre solo lungo un tracciato rettilineo (Fig.9), ma che non "turbava" quell'assoluta pulizia e perfezione di forme geometriche elementari che fanno di questa vettura un esempio tangibile della bellezza che è possibile talvolta raggiungere attraverso la pura ricerca di una coerenza funzionale.

PROTEUS CAMPBELL BLUEBIRD

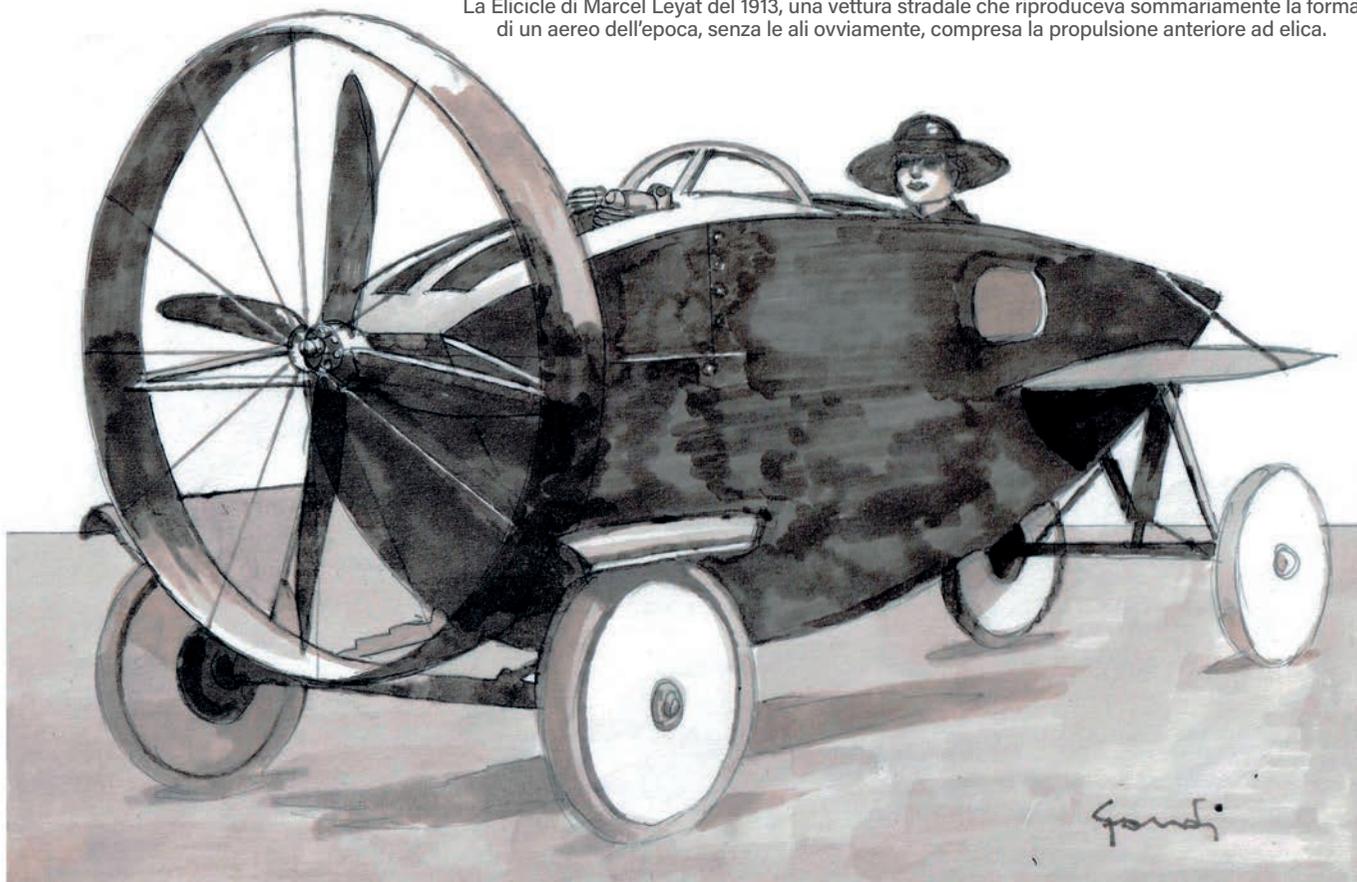
Il Thrust SSC con i suoi due motori a reazione Rolls-Royce Spey normalmente montati sui bombardieri F-4 Phantom, o il suo diretto successore il Bloodhound SSC (Super Sonic Car) con motore EJ200 dell'Eurofighter Typhoon oramai sono, dal punto di vista della forma, delle fusoliere di aereo a reazione ridisegnate per ospitare quattro ruote fisse.

Anche in questi casi il processo costitutivo della forma segue coerentemente gli stessi inderogabili principi "funzionali", il problema è che oltre una certa soglia come, in questo caso, quella della velocità del suono, sul piano dell'aerodinamica è abbastanza comprensibile che si pervenga anche per un veicolo a quattro ruote a risultati formali simili a quelli sperimentati ed applicati sugli aerei, anche perché in fondo in un aeroplano la fusoliera non ha solitamente alcun ruolo di portanza, ma al contrario di sola resistenza quindi identico a quello svolto da una vettura stradale.

Non è, tra l'altro, questa "trasposizione" della forma aereo una assoluta novità nella storia dell'auto: già nel 1913 vide la luce il famoso Elicicle di Marcel Leyat, una vettura stradale che riproduceva sommariamente la forma di un aereo dell'epoca, senza le ali ovviamente, compresa la propulsione anteriore ad elica. Ma il problema, parlando di bellezza come perfetta sintesi tra forma e funzione, si pone nel momento in cui questa sintesi ci porta e riproporre, appunto, uno schema anche visivamente già consolidato nel repertorio formale dei velivoli. Anche per Elicicle si pose e si pone ancora oggi lo stesso problema, aldilà dell'importanza di quell'esperimento nell'evoluzione dell'auto, del suo fascino indiscusso, è ancora difficile interpretare istintivamente la sua immagine nel mondo dell'automobile tanto essa ci rimanda continuamente a quella dell'aereo. È dunque quella dell'ultima generazione di auto da record una estetica diremmo "ambigua", di una bellezza quasi "inquietante", necessariamente sospesa com'è tra due nature così diverse.

Andando a concludere queste mie brevi e sintetiche annotazioni mi sentirei di affermare che la storia dei record di velocità su terra, fattore integrante e fondamentale dell'evoluzione dell'auto moderna, ha dato, anche sul piano dell'estetica, dunque della forma-auto, un contributo indiscutibile, producendo delle vetture, delle macchine estreme, che, aldilà di una loro bellezza relativa, assoluta o ambigua, rimangono e continueranno a rimanere anche in futuro le protagoniste di un racconto tra i più affascinanti della storia dell'auto. ■

La Elicicle di Marcel Leyat del 1913, una vettura stradale che riproduceva sommariamente la forma di un aereo dell'epoca, senza le ali ovviamente, compresa la propulsione anteriore ad elica.





Enzo Ferrari e Tazio Nuvolari, in maglione e pantalone comodo, "standard" ancora lontani anni luce da quelli di sicurezza che si sarebbero imposti dopo.

DALLA PELLICCIA ALLA TUTA IGNIFUGA

LA STORIA DELL'ABBIGLIAMENTO DEI PILOTI NELLE DIVERSE SPECIALITÀ DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO.

di Roberto Valentini - foto Actualfoto

Chi segue la Formula 1 ricorda sicuramente le drammatiche immagini dell'uscita di pista di Romain Grosjean nel GP del Bahrain del 2020 con la sua monoposto che si infila nel guard-rail e prende fuoco. Il pilota è uscito dalla vettura praticamente illeso e ciò non si può considerare un caso, ma il frutto di una costante ricerca in materia di sicurezza nelle gare automobilistiche. Tra gli elementi più importanti ricade sicuramente l'abbigliamento, che ha seguito - e a volte anticipato - l'evoluzione tecnica della sicurezza in pista e nelle altre competizioni.

Ai tempi dei pionieri dell'automobilismo, l'abbigliamento era in funzione del clima e della comodità. Nei mesi invernali gli automobilisti indossavano folte pellicce e mantelli impermeabili, mentre in estate più pratici giubbotti in pelle o in tessuto, abbinati a pantaloni alla zuava, considerati all'epoca un must dell'abbigliamento sportivo.

I piloti avevano poi il vezzo dell'eleganza e molto spesso sotto i giubbotti indossavano la camicia e la cravatta e un cardigan. Solo il meccanico che sedeva a fianco aveva una tuta. Accessori indispensabili, la cuffietta in cuoio e gli occhiali per ripararsi dalla polvere e dai fumi.

Negli anni Venti anche i piloti iniziano a utilizzare la tuta, la stessa dei meccanici, considerata molto pratica. La indossavano però sopra un abbigliamento più formale, che continuava a comprendere in molti casi anche la cravatta. I caschi continuavano invece a essere in pelle. Per vedere i primi caschi rigidi occorre attendere il secondo dopoguerra. In questo periodo l'abbigliamento utilizzato in gara è quanto mai etero-

rogeneo. Molti piloti da Gran Premio indossano maglioni sportivi in cardigan, d'estate con le maniche corte. Alla 1000 Miglia è l'eleganza a vincere, soprattutto sulle auto coperte. Giannino Marzotto era famoso per i suoi impeccabili completi che indossava in gara, imitato da molti altri piloti non professionisti. Il pericolo del fuoco non è ancora preso in considerazione. Occorre dire che le auto da competizione non avevano nemmeno le cinture di sicurezza. Alla fine degli anni Cinquanta le prime tute in cotone trattati in bagni di cloruro di calcio: hanno un accenno di resistenza alle fiamme, ma vengono utilizzate solo dai piloti di Formula 1, di alcune monoposto e delle Sport, poiché la loro efficacia si perde con il primo lavaggio.

Si deve a un americano, Bill Simpson, uno dei passi più importanti nella storia delle tute ignifughe. Appena diciottenne si frattura entrambe le braccia guidando un dragster e l'episodio segna la sua vita, poiché decide di migliorare la sicurezza dei piloti di questa specialità. Su suggerimento di uno zio militare, inventa la frenata con il paracadute e la cosa ha successo e Simpson ne inizia la produzione insieme ad altri accessori per dragster. Ma non basta. Un altro dei pericoli è il fuoco e Simpson si rivolge alla NASA per capire quali tessuti possano contrastarlo. Nascono le prime tute in tessuto metallico, ma la svolta è nel 1967, con la Dupont che produce il tessuto Nomex, con una buona resistenza al fuoco. Nelle prime tute viene raccomandato di utilizzare diversi strati di questo tessuto per garantire maggiore sicurezza. Le tute hanno un



Partenza della 24 Ore di Le Mans del 1939, come da tradizione di corsa verso la vettura. Il casco è ancora inesistente, al posto la classica cuffia in cuoio.



Maria Teresa de Filippis e Stirling Moss nel 1958: iniziano a diffondersi i caschi rigidi ma mancano ancora le tute ignifughe.



6 Ore di Watkins Glen del luglio 1971, De Adamich e Peterson, con le tute ignifughe, indossano i sotto caschi in tessuto.



Negli anni '70 l'abbigliamento di sicurezza ha fatto passi da gigante: ancora De Adamich al volante di un'Alfa 33 con equipaggiamento completo.

involucro esterno a più strati e un sottotuta in magliana. Contemporaneamente nascono altri accessori come il sottocasco e le calze ignifughe. Nello stesso anno il tragico incidente di Lorenzo Bandini al GP di Montecarlo induce la Federazione a prendere in considerazione la sicurezza in seguito alle polemiche scaturite. Vengono studiati i circuiti e, in secondo piano, l'abbigliamento dei piloti e la sicurezza delle monoposto. Ricordiamo che all'epoca le cinture di sicurezza non erano obbligatorie. Nelle altre specialità il problema non si pone nemmeno. Nei rally si corre con abbigliamento casual, con una certa tendenza a certi vezzi come le giacche e le cravatte, mentre in salita sono i cardigan a prevalere. Negli anni Settanta si assiste a una serie continua di miglioramenti. In Francia Stand-21 lavora su tessuti contenenti amianto e altri materiali ignifughi, mentre in Italia Linea Sport propone le sue tute in Fpt (Fire Proof Textile), un tessuto prodotto su licenza Legler contenente lana, fibra di vetro e materiali artificiali che carbonizza dopo 20" di esposizione al fuoco. Abbinata con un sottotuta ignifugo viene omologata per l'uso anche in Formula 1. In massima formula il fuoco è il pericolo maggiore. L'incidente di Niki Lauda nel 1976 ripropone il problema della sicurezza, anche se c'è la consapevolezza che comunque la tuta ha fatto il suo dovere, salvando la vita al pilota. La ricerca nel campo dei tessuti ignifughi non si ferma. DuPont presenta nel '77 il Nomex III, evoluzione ottenuta aggiungendo una percentuale di Kevlar alla precedente formulazione.

Fino al 1976 i rally non avevano vissuto grandi tragedie legate al fuoco, ma l'incidente di Mauro Pregliasco nel quale perse la vita il suo navigatore Angelo Garzoglio, portò alla ribalta il problema della sicurezza nelle altre specialità dell'automobilismo. Fino ad allora i piloti di rally si vestivano in alcuni casi con tute ma, soprattutto nei mesi caldi, correvano addirittura in t-shirt e pantaloni corti. Le tute diventano così un elemento comune a tutte le specialità e con il Nomex III si aprono nuovi orizzonti. Nel 1977 in Italia due giovani piloti, Enrico Glorioso e Nello Parisi, studiano una tuta innovativa. Il padre di Parisi è un imprenditore che opera nel settore dell'abbigliamento per i vigili del fuoco e la combinazione del Nomex III con altre tecniche di costruzione permette la realizzazione di una tuta che supera gli 11" di resistenza al fuoco. Il collaudo dimostrativo è svolto dallo stesso Enrico Glorioso. Il risultato è stato ottenuto con la sola tuta, senza il sottotuta e pertanto viene omologata per le competizioni senza la necessità di indossarlo. L'obbligo di utilizzare l'abbigliamento ignifugo anche nei rally permette alla SPARCO (l'azienda fondata nel frattempo da Glorioso e Parisi) di espandersi rapidamente producendo anche altri accessori per il motorsport. Negli anni le tute sono ulteriormente migliorate, soprattutto a livello di peso e di vestibilità, garantendo ai piloti oltre alla sicurezza un buon confort.

SPARCO MISSIONE SICUREZZA DA 45 ANNI



La stagione sportiva è iniziata bene. Alla Dakar i primi tre equipaggi erano tutti equipaggiati Sparco: qui Nasser Al-Attiyah insieme a Mathieu Baumel festeggia la vittoria.

NASCE NEL 1977 L'AZIENDA CHE OGGI VESTE I PILOTI DI TUTTE LE FORMULE DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO AFFERMANDOSI IN TUTTO IL MONDO CON I SUOI PRODOTTI RACING. NE PARLIAMO CON IL BRAND MANAGER NICCOLÒ BELLAZZINI.

di Roberto Valentini



sparco



La sede della Sparco a Volpiano, in provincia di Torino.

Tra le aziende italiane che si sono fatte conoscere e apprezzare in tutto il mondo c'è sicuramente la Sparco, leader nel settore dell'abbigliamento e degli accessori per le auto da competizione, che ha recentemente ampliato i propri orizzonti e, di conseguenza la produzione.

La Sparco è nata nel 1977 dall'idea di tre giovani piloti che hanno iniziato producendo tute e abbigliamento ignifugo. Successivamente la produzione si è ampliata con tutti gli accessori necessari alla preparazione delle auto da competizione. Nel 2002 la Società viene ceduta a due fondi azionari e nel giro di alcuni anni conosce un momento di crisi.

Dal 2009 Aldino Bellazzini acquisisce la maggioranza della partecipazione societaria dell'azienda e inizia una ripresa che porta oggi la Sparco a essere una delle eccellenze italiane nel racing e non solo.

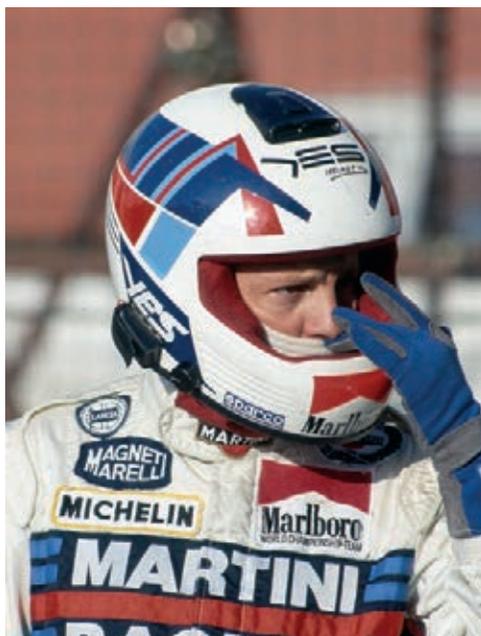
Niccolò Bellazzini è l'intraprendente Brand Manager di questa azienda che oggi conta 10 stabilimenti produttivi (4 in Italia, 5 in Tunisia, 1 negli Stati Uniti) e 1600 dipendenti, di cui oltre 500 in Italia. A questi si aggiungono le sedi commerciali di Stati Uniti e Spagna. Sparco è presente con i suoi distributori in tutti i cinque continenti ed è leader del mercato del motorsport.

Intervistiamo Niccolò Bellazzini all'indomani del successo nella Dakar.

"I primi tre team all'arrivo erano tutti equipaggiati Sparco" - afferma orgoglioso Niccolò Bellazzini - "e nell'occasione abbiamo anche presentato un nuovo prodotto, Sparco Adventure Jacket, la prima giacca omologata per le competizioni al mondo, progettata per rispondere alle condizioni climatiche più complesse e che riproduce fedelmente le livree del team nei colori e nei loghi".



Da sinistra, Aldino e Niccolò Bellazzini, rispettivamente CEO e brand manager Sparco. Il reparto dove vengono confezionate le tute. Miki Biasion, uno dei tanti piloti testimonial Sparco. Carlos Sainz alla Dakar 2023 con il nuovo abbigliamento da competizione Full Efficiency.





Le scarpe antinfortunistiche rappresentano oggi una consistente fetta del business.

Motorsport sempre in evidenza?

“Sì, è sempre la nostra passione, anche se rispetto al 2009 sono cambiate le percentuali di fatturato. Quattordici anni fa il motorsport rappresentava il 90% della nostra produzione, oggi il 50%, grazie all’aumento dei settori legati alla produzione di serie dei sedili e dei particolari in carbonio per super e iper car e alle calzature di sicurezza sul lavoro”.

La produzione in serie di particolari per auto esclusive richiede competenze particolari.

“E molta qualità nella realizzazione dei particolari. Dobbiamo coniugare una produzione industriale con la qualità di una costruzione artigianale. Lavorare per marchi come Ferrari, Lamborghini, Porsche, McLaren, Bugatti richiede standard qualitativi elevatissimi che riusciamo a garantire svolgendo tutte le lavorazioni al nostro interno, dalla laminazione alla finitura per finire con la verniciatura. Tutto si svolge nei nostri stabilimenti con un rigidissimo controllo qualità...”.



Anche il gaming è un settore in espansione seguito da Sparco.

Ci sono altri settori in espansione?

“Negli ultimi 5 anni abbiamo sviluppato il settore delle calzature di sicurezza per il lavoro e oggi questo settore rappresenta quasi il 20% del nostro fatturato. Siamo specialisti nel safety e l’antinfortunistica non è nient’altro che un’articolazione di questo settore in un mercato mass market”.

Insomma, il tipico made in Italy di grande qualità apprezzato in tutto il mondo, come l’abbinamento con un altro brand importante.

“Abbiamo appena rinnovato la licenza con Martini per la produzione di abbigliamento griffato Martini Racing e la soddisfazione è di entrambi. Questa linea sta ottenendo un grande successo un po’ su tutti i mercati”.



Il Campionato Italiano Rallye è intitolato “Sparco”.



Sparco è presente nei campionati nazionali in pista.

Per quanto riguarda i top team, dove siete presenti?

“In Formula 1 Sparco collabora da 27 anni con McLaren. Abbiamo appena firmato un contratto pluriennale con Red-Bull Oracle in F1. Inoltre il marchio red-bull figurerà su una linea di scarpe antinfortunistica in co-branding: ci aspettiamo un grande successo. Nel WRC abbiamo un accordo con M-Sport, il team che fa correre le Ford nel Mondiale che prevede da parte nostra la linea completa di abbigliamento dei piloti e di tutto lo staff del team. Siamo inoltre Title Sponsor del campionato italiano rally e del Campionato GT oltre ad essere presenti sul circuito di Vallelunga”.

Con lo storico come vi collocate?

“Per quanto riguarda la parte racing abbiamo una linea specifica di abbigliamento per le corse e puntiamo molto sui prodotti Martini Racing. Saremo inoltre partner di numerosi rally storici, in primis il rally di Costa Smeralda. Anche per il 2023 continuerà il nostro apporto al Trofeo 112 Abarth”.

Qual è l'auto che appassiona Niccolò Bellazzini?

“Tutte quelle con i colori Martini, dalla Porsche 911 alle Lancia e alle Ford. La mia preferita in assoluto è la Delta S4, perché rappresenta un concentrato di potenza in assenza di controllo: il massimo dell'adrenalina e della passione sprigionata da una vettura rally. Sono anche l'orgoglioso proprietario di una Fiat 500 R che mi è stata regalata 15 anni fa in occasione della laurea. La conservo con l'attenzione dovuta a un oggetto prezioso”.

Con ASI e ASI Service c'è un proficuo rapporto.

“I commissari ASI sono vestiti con i nostri capi di abbigliamento e con ASI Service c'è un ottimo rapporto commerciale per la distribuzione della linea Martini Racing. Inoltre da quest'anno Sparco è presente in ASI Circuito Tricolore, con la creazione di una specifica linea di abbigliamento”.

E il futuro cosa prevede?

“Siamo concentrati sulla sostenibilità ambientale. Abbiamo già intrapreso una serie di iniziative volte a ridurre il Co2 nell'ambiente, introducendo “Full Efficiency”, tute, scarpe, guanti in materiale rigenerato al 51% per raggiungere il traguardo dello ‘scarto zero’. Anche i processi produttivi sono stati rivisti e orientati verso una maggiore efficienza che significa una riduzione sensibile dell'impatto ambientale. Risultati così sono possibili solo grazie al fatto che tutte le lavorazioni tessili avvengono all'interno dei nostri stabilimenti e possiamo quindi efficientare al meglio le fasi produttive nell'ottica di raggiungere il target ‘scarto zero’”.



Niccolò Bellazzini insieme a Cesare Fioro e Andrea Aghini, l'ultimo pilota italiano del Martini Racing.

LA BEFANA BUONA PER I PIÙ BISOGNOSI



Foto courtesy CAMEI di Firenze.

L'INIZIATIVA DI ASI SOLIDALE È STATA SPOSATA DA TANTISSIMI CLUB FEDERATI CHE SI SONO PRODIGATI PER AIUTARE, ATTRAVERSO ENTI DEL PROPRIO TERRITORIO, PERSONE IN DIFFICOLTÀ.

Il motorismo storico si è riacceso grazie alla "Befana dell'ASI", iniziativa, giunta alla 4^a edizione, di ASI Solidale con la quale sono stati raccolti generi alimentari, per la casa e doni per i bambini da distribuire il 6 gennaio alle persone e alle famiglie in difficoltà. In un momento di grande emergenza, in cui le problematiche di tipo economico coinvolgono una fascia sempre più ampia della popolazione, il mondo degli appassionati ha dato ancora una volta un sostegno tangibile a chi ne ha più bisogno, con tantissimi Club Federati che hanno aderito, sensibilizzando i tesserati di tutta Italia affinché la "Befana dell'ASI" fosse più generosa che mai. I soci hanno consegnato i doni presso il rispettivo Club di appartenenza il quale, nel giorno dell'Epifania, ha distribuito, a bordo di veicoli storici, come dei moderni Re Magi, l'intera donazione presso le strutture e gli enti di assistenza locali identificati dai direttivi.



AVS di Parma per
Noi Uniti per L'Autismo.



VMC Balestrero di Lucca per Caritas
di Pontremoli e San Vincenzo de Paoli.



CAEM Scarfiotti per la Casa di Riposo
"Romolo Murri" di Montecassiano.



CIVAS di Taranto per due Parrocchie
che accolgono i senzatetto.



HC di Schio per la Onlus Gruppo Sociale Missionario "San Giorgio di Poleo" e per famiglie in difficoltà.



Topolino Club Firenze per Misericordia di Firenze.



Bologna Autostoriche per Associazione Bimbo Tu di San Lazzaro di Savena per giovanissimi ospedalizzati.



Circolo Antico Pistone giochi per i bambini di diverse Parrocchie di Caltanissetta.



Officina Ferrarese per due bambini bisognosi di cure costose.



SCAME di Siena per l'Associazione Le Bollicine per l'integrazione dei diversamente abili.



C-GAME di Palermo per Missione San Francesco, Missione Speranza-Carità Biagio Conte e Convento S. Vincenzo.



CAMEP di Perugia con la 22ª Befana del Vigile per il Concorso Innocenzi Elisabetta (promozione sicurezza stradale).



Abruzzo Drivers Club per la Casa Famiglia Apostole del Sacro Cuore di Avezzano.



CAME Sartarelli di Trapani per la Struttura "Fondo Autieri" della Cooperativa Voglia di Vivere.



AMS Bagni della Porretta per La Casa di Pietro di Bombiana (Gaggio Montanaro).



CVS Titani di Trinacria per famiglie bisognose.



ICC Taormina per Istituto Figlie del Divino Zelo di Giardini Naxos.



Club Ruote del Passato di Pordenone per l'Associazione Amici dell'Hospice "Il Gabbiano" di Cormons.



Benaco AC di Bardolino per IRCCS Ospedale Sacro Cuore "Don Calabria".



Club D. Serafini di Pesaro per Casa Tabanelli della Caritas di Pesaro.



Astor Club e Circolo Romano La Manovella per il Dipartimento Pediatrico Ospedale Sant'Andrea di Roma.



Club Orobico di Bergamo per associazioni sui territori di Brusaporto, Albano Sant'Alessandro, Cene, Berzo San Fermo.



Ruote a Raggi di Parma per l'Ospedale dei Bambini "Pietro Barilla".



Club Antichi Sanniti per i bambini e le famiglie bisognose di Piedimonte Matese.



VCT Bolzano per Reparto di Pediatria dell'Ospedale.



HMV per la Misericordia e la Parrocchia di Scarperia (FI).



Antiquariauto di Napoli per associazioni che aiutano i più piccoli.



Club Aste e Bilancieri di Bitonto per L'Opera Assistenza Parrocchia Santi Cosimo e Damiano.



Pescara Corse VC per Fidas Pescara all'interno di Ospedale Civile Santo Spirito.



Associazione Folignate AS per Caritas di Foligno.



VCC Panormus per Associazione Teniamoci Per Mano Onlus (per bambini ospedalizzati).



Club Rombo Arcaico per il Rifugio degli Angeli di Gravina in Puglia.



Heritage Veteran Engine di Forlì per Casa Famiglia Sant'Andrea di Carpena e Villaggio della Gioia di Villafranca.



VCC Como per Associazione Incontri Mensa di Solidarietà di Cantù e Supporto Attivo Como.



Ruote Storiche Canavese per la Caritas di Ivrea.



Old Cars Club Bari per associazione di clownterapia Teniamoci Per Mano Onlus.



Circolo Bellunese AME "Berto Gidoni" per la mensa dei poveri dei Frati Cappuccini di Mussoi.



Club Salerno AS con Croce Rossa di Serre per Teniamoci per Mano.



Club Il Volante per diverse associazioni di Sassari.



500 Club Italia (Coordinamento Genova) per la Onlus "La Casa Rossa" della Band degli Orsi per l'Ospedale Pediatrico Gaslini.



CAMET di Firenze per i bambini (Befana del Vigile Urbano) alla presenza del presidente della Regione Eugenio Gianni.



Scuderia San Martino per la Casa della Carità di Correggio (RE).



CAVEC di Cremona per Azienda Speciale "Cremona Solidale".

Uno dei tratti più difficili ma per questo affascinanti è la salita alla Rocca delle Caminate.

OBIETTIVO RAGGIUNTO

È QUELLO DI QUOTA 100 ISCRITTI, CHE FA DELLA MANIFESTAZIONE DELLO SPORT CLUB IL VELOCIFERO DI RIMINI UNO DEGLI APPUNTAMENTI MOTOCICLISTICI DI MAGGIOR RICHIAMO IN AMBITO ASI.

di Paolo Conti

Quota 100 per l'edizione N° 26 del 26 dicembre 2022 era stato il desiderio espresso alla conclusione dell'edizione dello scorso anno dall'allora presidente del sodalizio romagnolo Antonio Mengozzi, che del raduno ideato nel 1995 dal professor Augusto Farneti è stato ed è uno dei principali autori. L'obiettivo è stato raggiunto. Sì, avete letto bene, nonostante qualcuno abbia dovuto rinunciare, all'appuntamento a Bertinoro si sono contate una novantina di moto. Già questo numero rappresenta un successo organizzativo con pochi uguali, se poi pensiamo alla data e a tutto quello che comporta andare in moto la mattina di Santo Stefano sui colli dell'entroterra forlivese si può parlare di un successo assoluto.

Che l'Audax invernale sia davvero un evento unico nel suo genere in termini di entusiasmo e passione è ormai una costante, grazie alla presenza del cosiddetto "zoccolo duro" incurante delle condizioni meteorologiche, del trasferimento da affrontare per arrivare alla partenza e di tutte le problematiche legate alle festività natalizie. Ma, assieme a questa "garanzia", non manca il coinvolgimento dei giovani che con la loro presenza contribuiscono a far crescere progressivamente questi numeri. Quattro ragazzi, consentitici il termine visto che Alessandro Ghetti, il più anziano, ha 21 anni, insieme a Nicolò Balducci, Alessandro Berligi e Diego Ghetti, sono "tanta roba": la loro partecipazione assume un duplice valore vista la possibilità di coinvolgimento di altri loro coetanei. Per un giovane, trovare altri coetanei che fanno gruppo, è stimolo per partecipare. Per questa edizione il percorso si è in parte ispirato a quello dello scorso, ridotto per le avverse condizioni meteo: si parte sempre da Bertinoro, con la tradizionale colazione a base di salsiccia e pancetta ai ferri innaffiate col Sangiovese. Anche se reduci dal pranzo di Natale, prima di salire in moto la mattina alle sette nessuno rinuncia alle indispensabili calo-

rie per affrontare il percorso. La meta è Predappio Alta, che si raggiunge passando per Selbagnone, Grisignano e via dei Rabbi. Il programma iniziale prevedeva l'arrivo davanti alla Miniera della Solfatara, abbandonata dagli anni '50, con visita guidata, dove doveva essere allestito un Presepe animato. Per scelta della Pro Loco, che assieme al Comune hanno riqualificato la miniera e dal 1982 allestiscono il presepe, quest'anno non è stato fatto, nonostante le rassicurazioni della vigilia. Il presepe in movimento, comunque, i partecipanti all'Audax hanno potuto ammirarlo ugualmente nelle grotte del Museo delle Antiche Cantine Zoli, conosciuto anche come della "Vècia Osteria", che si trova nella piazza di Predappio Alta, abbinando così al fascino delle statue in movimento gli antichi attrezzi legati alla vinificazione. A proposito del presepe è doveroso ricordare che tutte le statue sono realizzate a mano dall'artista Davide Santandrea e ogni statua è in legno cavo, per contenere i meccanismi che consentono i movimenti, e mani e piedi sono in gesso.

Finita la visita si torna in sella verso San Cassiano per rendere il doveroso omaggio alla memoria del professor Farneti.

Prima del rientro a Bertinoro c'è la sosta all'Asilo Santa Rosa, dove si può ammirare l'azulejo Madonna del Fascio, con le moto che vengono esposte in piazzale Isonzo per la benedizione da parte del parroco di Predappio. Il ritorno prevede alcuni dei tratti più belli e impegnativi del raduno, con la salita e una bella serie di tornanti che portano alla Rocca delle Caminate e poi la discesa per arrivare a Meldola, da cui si prosegue poi per Forlimpopoli e, dalla città dell'Artusi, al comune di Bertinoro e infine al "traguardo". Con la conviviale e la consegna della targhetta in ceramica raffigurante una scenetta del presepe nella solfatara. ■



La tradizionale foto di gruppo a San Cassiano, per rendere omaggio al prof. Farneti.

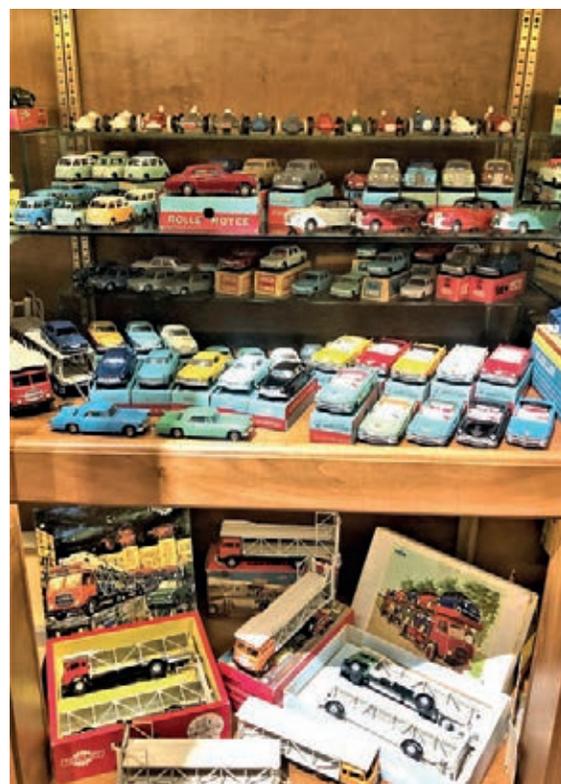
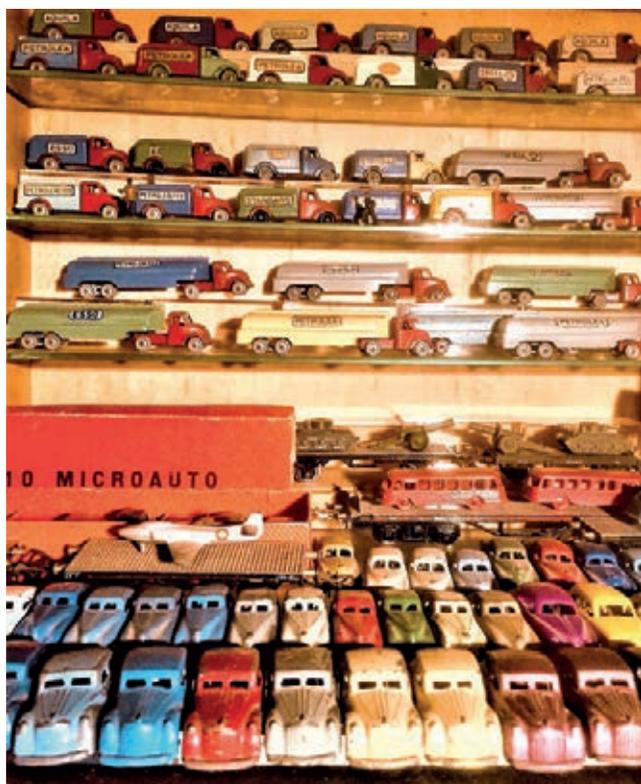


IL GIOCO SI FA SERIO

QUANDO I COLLEZIONISTI D'OGGI GIOCANO CON I MODELLI DI IERI...

di Danilo Castellarin

Sopra, la D24 in scala 1:10 della Mercury troneggia sui modelli in 1:40. Qui a lato, da sinistra, schieramento di automodelli e autobotti dell'azienda modellistica torinese. Negli anni '50 e '60 Mercury spaziava su una vastissima serie di dettagliate riproduzioni. In questa immagine Ford, Cadillac, Fiat, monoposto da competizione, bisarche su base Fiat 682 e Rolls Royce (da notare, su una scatola, la scritta originale "Rolls Royce").





Sopra, aeroplani, bolidi e mezzi di trasporto Mercury con i colori e le confezioni originali del Dopoguerra. A destra, un'ampia esposizione di Mercury. La Lancia D24 è dotata di un meccanismo a filoguida. Negli anni '50 veniva venduta a 9800 lire, cifra all'epoca elevatissima.

Le “macchinine”, come le chiamava chi era bambino o ragazzo negli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento, furono un trampolino di passione per intere generazioni, diventando il gioco preferito e avvicinando molti bimbi ai loro papà che nell'automobile vedevano il futuro, il piacere, il simbolo dell'affermazione sociale. Nacquero, i modellini, come accessorio dei plastici ferroviari degli anni Venti e Trenta, allora di generose dimensioni, in scala 00, che corrispondeva alla scala 1/43. Ma secondo alcuni storici, il primo modello pressofuso risale addirittura agli anni Dieci del secolo scorso, realizzato in scala 1/90, quindi molto piccolo. Alla fine degli anni Trenta venne introdotto uno scartamento ferroviario più accessibile nel prezzo, definito HO, che corrispondeva alla scala 1/86, così molte case di automodelli si adeguarono alle dimensioni più contenute. Ma la 1/43 restò la scala regina per gli automodelli, la preferita da collezionisti grandi e piccoli. Fu così che piano piano le “macchinine” iniziarono a conquistare una propria identità, non più costrette ad un ruolo ancillare nei confronti dei treni, come furono le prime Dinky Toys (Meccano) per i treni Hornby, a metà degli anni Trenta. Anche in Germania, nello stesso periodo, alcuni automodelli civili e militari in scala 1/43 della Marklin, iniziarono a staccarsi dai treni, reclamando un ruolo da protagonista che si affermò anche in Inghilterra con le Dinky Toys. Nella Francia anni Trenta le miniature avevano perlopiù carattere promozionale perché erano legate alle case automobilistiche, come Jouets Citroën, Jouets Renault, JRD, CD, AR. Le Solido di quel periodo erano messe in vendita con scatole di montaggio che permettevano di ricavare diverse configurazioni. ➤





Da sinistra, una sfilata di Lancia Aurelia berlina in scala 1:40. C'è poi una Aprilia, delle Fiat 1400 e Topolino C e delle Cadillac. Fiat 1400 e autocarri Mercury.

Anche l'americana Tootsie Toys iniziò a produrre negli anni Trenta, epoca in cui il nostro paese ancora non aveva modelli in scala 1/43 che entreranno in scena solo dal Dopoguerra, con la torinese Mercury. I bambini potevano giocare con le autogiocattoli in latta della Ingap (acronimo di Industria nazionale giocattoli automatici Padova) o della Alemanni, due fra le marche più attive.

Solo dal Dopoguerra iniziarono a diffondersi le italiane Zax, Nigam, PM, (acronimo di Pressofusione Meccanica), le già citate Mercury e poi le APS, che poi diventò Politoys, la Icis, le Edilitoys, la Mebetoyes. Sempre nel Dopoguerra nacquero l'inglese Corgi Toys, l'irlandese

Spot On, la spagnola Pilen, la portoghese Metosul, la danese Tekno. In Francia prosperarono la Solido, la Quiralu, la Norev (inizialmente solo in plastica), la CIJ, in Israele la Gamda, in Australia le Micro, in Giappone la Modelpet. Negli anni Settanta alcuni collezionisti torinesi (parte delle loro raccolte sono illustrate in queste pagine) iniziarono ad affollare le prime Borse-Scambio di automodelli che si diffusero, dopo Torino, anche a Milano, Verona, Roma e Firenze, richiamando migliaia di appassionati e collezionisti alla ricerca del pezzo mancante. Perché la felicità, dicono con un sorriso da eterni ragazzi, è avere tutto meno uno.

LA STORIA DELLA MERCURY IN UN LIBRO

Per la generazione degli "anta" gli automodelli Mercury costituiscono una delle pietre miliari dell'infanzia ormai lontana. Come lo furono Carosello, Mago Zurlì, Lassie e Rin Tin Tin.

Erano, le Mercury, le macchinine italiane per eccellenza, fabbricate a Torino dalla Sei (Società esercizio fonderie) di Attilio Clemente e Antonio Cravero. Negli anni Cinquanta e Sessanta l'uscita di una novità di questa Casa era attesa come un grande evento dai ragazzini in pantaloni corti. Fabbricate in zamac (una lega a base di zinco), con livree molto diversificate per una certa ingenuità costruttiva, le Mercury riuscirono nel tempo ad imporsi sul mercato nazionale e straniero grazie anche ad importanti alleanze strette con la danese Tekno, la tedesca Marklin, la spagnola Nacorral, la Dinky France ed altre ancora. Nel piccolo e familiare mondo del modellismo degli anni Cinquanta la Mercury era un po' come la Fiat, il modellino di casa nostra.

Oggi sono in molti a cercare le Mercury d'annata, prodotte a Torino dal 1947 al 1978 e in molti hanno acquistato le più economiche repliche messe in vendita in edicola, 'Made in China', anche se più



grossolane nel dettaglio e verniciate alla buona. Ma c'è chi ha fatto meglio e di più. Alcuni anni fa cinque amici torinesi, autentici 'guru' dell'automodellismo nazionale, hanno dedicato alla cara vecchia Mercury un'autentica opera omnia di 470 pagine, 17 capitoli, costata cinque anni di ricerche, finemente rilegata, con 500 foto a colori in grande formato di modelli noti e altre, rarissime, di versioni inedite. Gli autori del volume, diventato un 'cult' del settore, sono Roberto Bocco, Massimo Clemente, Gino Coen, Andrea Perego e Giorgio Pontoni. La loro memoria storica ha arricchito le pagine con molti aneddoti gustosi. Ma soprattutto con tanto sentimento. Come poteva fare solo chi, con le Mercury, non ha fatto solo collezione ma ha giocato quand'era bambino.

DC



"Mercury" di Roberto Bocco, Massimo Clemente, Gino Coen, Andrea Perego e Giorgio Pontoni, pagg.470, formato 28x28, (tel. 328-2331040 e 348-9233215)





ASSICURIAMO LA TUA STORIA

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

QUOTAZIONI SU

WWW.PERTESICURO.COM

ESEMPI DI TARIFFE DIVISE PER AREE TERRITORIALI

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

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

La garanzia del mese

GUIDA LIBERA

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

Tutte le garanzie prestate da TUA Assicurazione SPA

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

Per Te S.r.l.

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

PER INFORMAZIONI 011 0883111

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

GALLERIA STORICA DEI VVF DELLA VALCHIAVENNA

ORGOGLIOSI DI AMARE IL PROPRIO LAVORO.

Ugo Elio Giacobbe (Commissione Storia e Musei)



I modellini di mezzi dei VVF costruiti con precisione millimetrica da Claudio Persenico (curatore della Collezione) in scala 1/14.



L'autopompa Fiat Brevetti del 1908 perfettamente funzionante.

Dal 2006 nella città di Chiavenna si può visitare un interessante museo nato dalla passione di un gruppo di vigili del fuoco permanenti e volontari che con grande impegno hanno concretizzato il progetto di dare vita alla Galleria Storica dei Vigili del Fuoco della Valchiavenna. Il materiale custodito all'interno attraversa uno spazio temporale che va dal XVIII secolo fino agli anni '70 del novecento. All'interno si possono ammirare oltre una trentina di mezzi storici ottimamente conservati fra cui primeggia un'autopompa Fiat Brevetti del 1908 perfettamente funzionante e che attira subito l'attenzione del visitatore; si tenga presente che si tratta di un mezzo che ha superato il secolo di età e che, da ricerche fatte in precedenza, pare sia l'autopompa più antica dei VVF esistente in Italia. Interessante anche un Trattore di fabbricazione Fiat utilizzato come apripista. Insieme ai mezzi a motore e ad una imbarcazione di salvataggio, negli oltre 800 m² di superficie museale si possono vedere esposti un notevole numero di oggetti e materiali antincendio normalmente usati un tempo e fra questi c'è anche una pompa montata su di una grande slitta in legno per il traino con cavalli, utile per effettuare interventi anche nel periodo nevoso invernale. Notevole anche tutta una raccolta di documenti cartacei compresa un'importante collezione di cartoline d'epoca che raccontano con belle immagini la realtà pompieristica italiana ed europea che va dal XIX secolo al 1970. Una vera "chicca" da vedere nel museo sono i 96 modellini di mezzi dei VVF costruiti con precisione millimetrica da Claudio Persenico attuale Conservatore della Galleria Storica e appassionato di modellismo. Si tratta di pezzi assolutamente unici, costruiti in scala 1/14 che

danno al visitatore un'idea dell'evoluzione meccanica e tecnologica ma anche del design dei mezzi antincendio. Nel 2019, a cura di Claudio Persenico e Gianfranco Boffi e con le foto a colori di Andrea "Shooter" Resta, è stato pubblicato un libro di oltre cento pagine dedicato a questa interessante Galleria Storica. Durante la visita, un pensiero ed un ringraziamento va anche agli uomini che in passato hanno utilizzato i mezzi esposti nel museo e per mezzo dei quali hanno potuto salvare molte vite umane. Il museo è aperto tutti i sabati dalle 15 alle 18 da maggio a ottobre. Possibilità di visite guidate su prenotazione.

RADAR

TIPOLOGIA



INDIRIZZO: Via Canonico F. Novi, 2 - 23022 Chiavenna (SO)

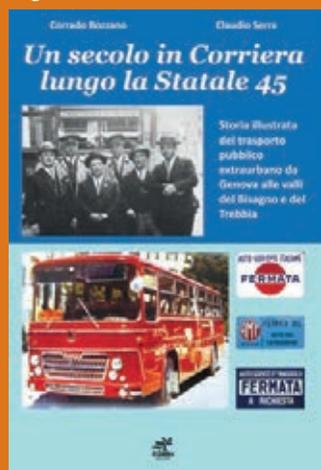
TEL: +39 3316887720

EMAIL: claudiopersenico@gmail.it



UN AFFRESCO DI UN'ITALIA CHE NON C'È PIÙ

Non solo la storia intesa in senso aulico ci racconta come eravamo. Spesso la quotidianità, la consuetudine, i riti giornalieri ci danno meglio di qualsiasi cosa il senso del passare del tempo e che tutto cambia. Ad esempio il racconto del trasporto pubblico locale, la sua evoluzione, soprattutto in zone impervie e difficoltose come non è raro incontrare in Italia, da sempre legate ad esso per garantire la mobilità ai loro abitanti. Fra questi c'è sicuramente la valle del Trebbia, lingua di terra, quella attraversata dalla Strada Statale 45, sospesa tra la Pianura Padana e il mare della Liguria con in mezzo l'aspro Appennino. Questo originale libro, analizzando orari, tragitti, mezzi utilizzati, servizi disponibili, attraversa più di un secolo (dal 1913, quando fu instaurato il primo servizio automobilistico stabile tra Genova e Bobbio, comune a sud-ovest di Piacenza) di tante località presenti sul tragitto, dando, per ciascuna, un piccolo spaccato di storia sociale, economica e culturale di una terra difficile ma fiera e meritevole di essere raccontata. La storia del trasporto sulla "45", si intreccia con la vicenda di Alberto Laviosa, al quale è dedicata un'ampia appendice: pioniere del trasporto a motore su strada, fu l'inventore delle Autoguidovie italiane, una delle compagnie di trasporto pubblico più diffuse al Nord Italia.



"Un secolo in Corriera lungo la Statale 45" di Corrado Bozzano e Claudio Serra, Il Geko Edizioni, testo in italiano, foto b/n e colori, 250 pagine, 20,00 €



LA NUOVA EDIZIONE DEL BEST SELLERS SUL DRAKE

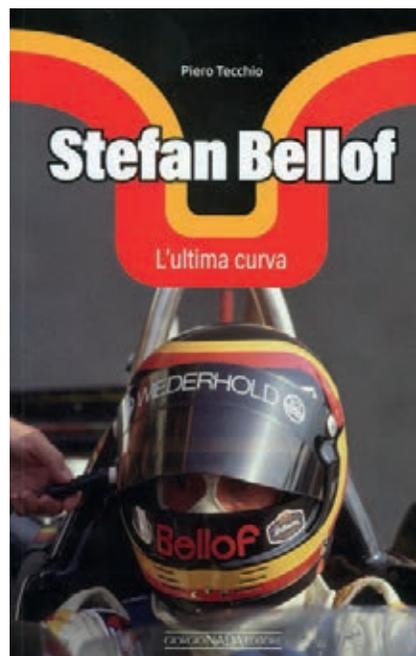
Nel 2016 fu un caso letterario (premio Selezione Bancarella Sport 2017) la prima monumentale edizione di 1100 pagine. Oggi Ferrari Rex, la biografia definitiva e dettagliatissima di Enzo Ferrari, esce, sempre a firma del suo autore originario Luca Dal Monte, in una versione più agile, solo con un testo riveduto in profondità, lo stesso che si sta trasformando anche in una serie TV in via di realizzazione.



"Ferrari Rex" di Luca Dal Monte, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, 667 pagine, 28,00 €

BELLOF, UNA VITA INCOMPIUTA

Nei pochi anni in cui ha corso ha dimostrato audacia, passione, sangue freddo e savoir faire: ecco perché Stefan Bellof, dopo 40 anni dalla sua scomparsa, è comunque ricordato come un pilota importantissimo degli '80. E mancava un'opera come quella di Piero Tecchio, medico chirurgo appassionato di corse e auto fino al midollo, che ne divulgasse anche fuori dai confini degli "addetti ai lavori" la sua figura, la sua vicenda privata, il suo spirito eclettico e poliedrico.



Un istrione volato via troppo presto, che ha lasciato un senso di incompiuto. Tecchio racconta una vita partita dai kart e culminata con il Titolo Mondiale Sport Prototipo 1984 alla guida di una Porsche 956 per omaggiare l'uomo ma anche per "riflettere su un approccio alla vita".

"Stefan Bellof. L'ultima Curva" di Piero Tecchio, Giorgio Nada Editore, testo in italiano, foto b/n, 260 pagine, 25,00 €

LE LEGGENDE NON HANNO TEMPO

Stefano d'Amico, importante manager italiano e storico Presidente del Registro Italiano Alfa Romeo, ora che è in pensione, si diletta nello scrivere racconti, a metà tra storia e leggenda, che hanno come protagonista, trait d'union o "sottofondo" l'automobile: 30 storie brevi, in un libro che è un po' anche autobiografico ma soprattutto ha il merito di riportare alla luce una storia che non c'è più, di catapultare il lettore fra imprese mitologiche e avventure, fra momenti ben definiti o atmosfere oniriche. Il tutto alla ricerca di tempi eccezionali, in cui essere coraggiosi e leali era un valore e un sentimento. E così lasciatevi trasportare da alcuni tra i piloti più grandi di sempre, nelle gare più importanti e combattute, per rivivere un'epoca dove tutto era una conquista.



"Storie di Uomini e Rumori di Motori" di Stefano d'Amico, Rubettino Editore, testo in italiano, foto b/n e colori, 165 pagine, 15,00 €

Collezione Ufficiale Asi - Autunno / Inverno 2022-23



€ 48

POLO MANICHE LUNGHE A COSTE

Calda e comoda polo a maniche lunghe a coste 100% cotone. Ricamo sul cuore e logo in similpelle sulla spalla destra. Colore blu con interno colletto e pattina a contrasto. Taglie dalla M alla XXL



€ 45

BODYWARMER IMBOTTITO

Smanicato imbottito e confortevole. 100% poliestere impermeabile e traspirante. Apertura frontale e tasche laterali con zip. Colore blu, ricamo sul cuore e logo in similpelle su retro collo. Taglie dalla XS alla 3XL



€ 55

FELPA FULL ZIP

Felpa garzata a maniche lunghe in cotone pettinato. Zip tono su tono e tasche a filetto. Zip tono su tono e tasche a filetto. Colore blu o bianco, ricamo sul cuore e logo in similpelle sulla spalla destra. Taglie dalla S alla 3XL



€ 68

GIUBBOTTO LEGGERO

Giubbotto leggero, impermeabile e antivento. Fodera interna in rete, 2 tasche con zip sul davanti, 1 sul petto e 1 interna. Interno collo e polsini a costine a contrasto, ricamo sul cuore, logo in similpelle sulla spalla destra. Colore blu, taglie dalla S alla 3XL



€ 58

GIACCA FODERATA IN MICROPILE CON CAPPUCCIO

Giacca impermeabile foderata in micropile, maniche imbottite. Cappuccio con coulisse, apertura con zip 2 tasche anteriori con zip e 1 tasca intera a strappo Fondo manica regolabile con automatici. Ricamo sul cuore e logo in similpelle sulla spalla destra. Colori blu o grigio, taglie dalla XS alla 3XL



€ 48

PULLOVER SCOLLO A V

Pullover scollo a V in fibre biologiche e riciclate. Ricamo ASI sul cuore, Colori blu o grigio. Vestibilità aderente. Taglie dalla S alla 3XL



€ 48

FELPA CON CAPPUCCIO A CONTRASTO

Felpa con cappuccio foderato e coulisse in contrasto. Colori blu o bianco con stampa sul petto a contrasto. Tasca a marsupio con accesso auricolari. Taglie dalla XS alla 3XL.

Linea Martini Racing



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



HOODIE BIG STRIPES

€ 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.



€ 98

FELPA FULL ZIP

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



€ 72

POLO REPLICA

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

€ 42



T SHIRT BIG STRIPES

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

BERRETTO POMPON € 32

50% lana 50% acrilico con rivestimento in pile.



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



€ 190

FIELD JACKET

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



€ 60

WINDSTOPPER

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



CAPPELLINO € 32

Ricami 3D frontali

€ 80

OCCHIALI DA SOLE

Protezione da raggi - UV EN ISO 12312-1



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 chiusura. Fondo e maniche elasticizzati, tasca interna. Colore: Blu Marine. Taglie: S - XXL.

€ 12



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

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

€ 38



MODELLO HONK-SUR-HONK

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



MODELLO OIL-OVER

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



MODELLO RALLYMENTAL

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

CRONOGRAFI



NOVITÀ MOD. CHARLEY € 220

Cassa in acciaio
Diam. 41 mm
Impermeabilità 5 ATM,
Movimento Miyota OS20,
cinturino vera pelle.



NOVITÀ MOD. PEGASO € 125

Cassa in acciaio, diam. 45 mm.
Impermeabilità 5 ATM
Movimento TMI VK67
Cinturino vera pelle.



€ 185 MOD. STEEL

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



NOVITÀ € 115 MOD. GP (BLUE)

Cassa in acciaio spazzolato
Diam. 45 mm.
Impermeabilità 5 ATM.
movimento Epson VR32,
cinturino nylon imbottito

OROLOGI "SOLO TEMPO"

Orologi donna



€ 115 MOD. CANNES

Cassa acciaio, diam. 34 mm,
bracciale in vera pelle.



€ 95 MOD. CORFÙ

Cassa acciaio
Diam. 36 mm
Bracciale maglia
Milano rosè.



€ 125 MOD. CAPRI

Cassa acciaio
Diam. 34 mm
Bracciale Jubilee.



€ 75 MOD. PLAIN UNISEX

Cassa in acciaio
Diam. 38 mm
Impermeabilità 5 ATM
Movimento Miyota 2036A
Cinturino vera pelle.



€ 180 OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB

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

PORTACHIAVI



MODELLO BADGE € 12

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



MODELLO SPORT € 8

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



MODELLO SILVER € 8

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



MODELLO 3D € 8

Portachiaavi 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.

€ 68/€ 78

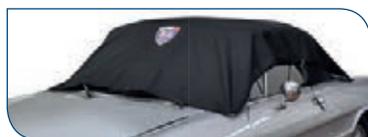
COPRI CAPOTE per vetture cabrio e spider

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

Non adatto a vetture in alluminio o vetroresina per le quali è disponibile su richiesta il modello con corde elastiche. Tessuto nero impermeabile e antistrappo con stemma ASI.

Formato regular: Dim. mt. 2,00 x mt. 1,40 - Formato grande: Dim. mt. 2,50 x mt. 1,40

Per le vetture compatibili consultare www.asishop.it



€ 25

GUANTI DA GUIDA IN PELLE E COTONE

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

GUANTI DA GUIDA IN PELLE

€ 28

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



€ 15

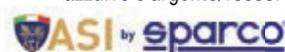
COPRIVOLANTE UNIVERSALE

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

TELO COPRIKART

€ 72

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



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.



TELO COPRIAUTO DA INTERNO

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

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

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

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

Misure e relativi prezzi nel modulo d'ordine.

Da € 85 a €195



€ 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 sacchetto in velluto personalizzato.

Formato piccolo: Dim. mm. 65x58

Formato grande: Dim. mm. 90x80



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



SPILLA/PIN DA GIACCA

€ 4

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



ZAINETTO MULTITASCHE

Dim. cm.45x34x18 con scomparto per bottiglia, tasca frontale con cerniera e varie tasche. Spallacci imbottiti.

Colore: blu navy/bianco

€ 25.00



€ 14



BRACCIALE SALVAVITA AIDME

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

Più info su www.aidmenfc.it



€ 12

SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE

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



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

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

ASI BOOKSHOP

1948 COME SI DISEGNÒ LA LEGGENDA	€ 28	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH OT 1300	€ 30	<input type="checkbox"/>
LA PRIMA AUTO A CIRCOLARE IN ITALIA	€ 24	<input type="checkbox"/>
LA STRADA DEI MUSEI	€ 30	<input type="checkbox"/>
LA RUOTA DEL DIAVOLO	€ 18	<input type="checkbox"/>
FIAT RITMO - La Rivoluzionaria	€ 40	<input type="checkbox"/>
VIGNALE CON MICHELOTTI DESIGNER	€ 12	<input type="checkbox"/>
SARTORELLI, ENGINEER & DESIGNER	€ 17	<input type="checkbox"/>
STILE e RAFFINATEZZA - Brovarone	€ 21	<input type="checkbox"/>
CARROZZERIA ALLEMANO TORINO	€ 27	<input type="checkbox"/>
IL PARADIGMA SCAGLIONE	€ 21	<input type="checkbox"/>
TORINO E L'ARTE DEI CARROZZIERI	€ 22	<input type="checkbox"/>
"I Grandi Carrozzeri" 6 VOLUMI	€ 99	<input type="checkbox"/>
RUDOLF CARACCIOLA - una vita per le corse	€ 33	<input type="checkbox"/>
Giuseppe Campari - EL NEGHER	€ 24	<input type="checkbox"/>
LOUIS CHIRON	€ 41	<input type="checkbox"/>
"Caracciola + Campari + Chiron" 3 VOLUMI	€ 79	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 595/695 MONOALBERO	€ 27	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 MONOALBERO	€ 22	<input type="checkbox"/>
FIAT ABARTH 1000 BIALBERO	€ 27	<input type="checkbox"/>
MOTORI FIAT ABARTH BIALBERO	€ 27	<input type="checkbox"/>
MOTORI ABARTH SIMCA BIALBERO 1000/1300/1450 cc	€ 27	<input type="checkbox"/>
Collezione MOTORI ABARTH 5 VOLUMI	€ 99	<input type="checkbox"/>

LANCIA DELTA Gruppo A OPERA INTERA	€ 109	<input type="checkbox"/>
Solo Volume 1	€ 49	<input type="checkbox"/>
Solo Volume 2	€ 45	<input type="checkbox"/>
Solo Raccoglitore	€ 15	<input type="checkbox"/>

LA MALA SUERTE EDICIONES		
IL PREZZO DELLA VELOCITÀ	€ 20	<input type="checkbox"/>
LA LEGGENDA DI BIG SID E LA VINCATI	€ 21	<input type="checkbox"/>
IL PRIVATO	€ 20	<input type="checkbox"/>

312P - Forse la più bella Ferrari da corsa	€ 85	<input type="checkbox"/>
500 GIARDINIERA - L'utilitaria per il lavoro	€ 23	<input type="checkbox"/>
ABARTH 124 SPIDER - Passato e presente	€ 33	<input type="checkbox"/>
ALFA ROMEO GTA	€ 23	<input type="checkbox"/>
AUTOMOBILI MARINO	€ 17	<input type="checkbox"/>
AUTOMOTOCUBO STORICO ITALIANO	€ 30	<input type="checkbox"/>
BENELLI e MOTOBI - Due storie in moto	€ 22	<input type="checkbox"/>
BMW R90S	€ 17	<input type="checkbox"/>
CANI NERI CANDIDE GARDENIE	€ 15	<input type="checkbox"/>
CARLO UBBIALI	€ 20	<input type="checkbox"/>
C'ERA UNA VOLTA IL SAFARI	€ 60	<input type="checkbox"/>
CITROËN TRACTION AVANT 7-11-15	€ 19	<input type="checkbox"/>
COPPA DELLA PERUGINA	€ 21	<input type="checkbox"/>
CORSE RUVIDE	€ 21	<input type="checkbox"/>
DALLE AUTO BIANCHI ALLE AUTOBIANCHI	€ 24	<input type="checkbox"/>
DONNE DA FORMULA UNO	€ 21	<input type="checkbox"/>
DUE RUOTE SOTTO LA MOLE	€ 21	<input type="checkbox"/>
ERMANNINO CUOGHI Il meccanico di Niki Lauda	€ 15	<input type="checkbox"/>
ERMINI	€ 33	<input type="checkbox"/>
FABIO TAGLIONI - LA DUCATI - IL DESMO	€ 19	<input type="checkbox"/>
FELICE NAZZARO. Inarrivabile campione del volante	€ 17	<input type="checkbox"/>
FERRARI DEBUTTO A CARACALLA	€ 21	<input type="checkbox"/>
FIAT 500 - L'utilitaria della libertà - (nuova edizione)	€ 40	<input type="checkbox"/>
FIAT PANDA L'intramontabile	€ 40	<input type="checkbox"/>
GIANNINI A.&D. Storia di una grande passione	€ 17	<input type="checkbox"/>
GIOVANNI MICHELOTTI Una matita libera	€ 55	<input type="checkbox"/>
GRAN PREMIO DI BARI 1947-1956	€ 16	<input type="checkbox"/>
IL GIOVANE GIORGETTO	€ 24	<input type="checkbox"/>
IL RITORNO DELLA F.A.T.A.	€ 20	<input type="checkbox"/>
L'AMERICANO - Tom Tjaarda a Torino 1958 - 2017	€ 40	<input type="checkbox"/>
L'AUTOMOBILE - Evoluzione di una tecnologia	€ 24	<input type="checkbox"/>
L'AUTOMOBILE A VAPORE storia e prospettive	€ 21	<input type="checkbox"/>
LA COLLINA DEGLI AUDACI	€ 27	<input type="checkbox"/>

LA COPPA ETNA E I SUOI PILOTI	€ 15	<input type="checkbox"/>
LA COPPA VINCI ED I SUOI PROTAGONISTI	€ 22	<input type="checkbox"/>
LA PIÙ VELOCE	€ 21	<input type="checkbox"/>
LE AUTO DELLA INNOCENTI	€ 22	<input type="checkbox"/>
LE MOTO DELLA BIANCHI	€ 33	<input type="checkbox"/>
LE NOSTRE INDIAN	€ 27	<input type="checkbox"/>
MARTIN'S CARS	€ 23	<input type="checkbox"/>
MARTIN'S BIKES	€ 25	<input type="checkbox"/>
MICROMOTORI ITALIANI	€ 24	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Autobianchi Bianchina cabriolet	€ 9	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Alfa Romeo 164	€ 9	<input type="checkbox"/>
MINI GUIDE - Fiat Panda 4x4	€ 9	<input type="checkbox"/>
MOTO MOLARONI	€ 19	<input type="checkbox"/>
NANNI GALLI Professione Pilota	€ 19	<input type="checkbox"/>
NEFTALI OLLEARO	€ 19	<input type="checkbox"/>
PAOLO STANZANI - Genio e regolatezza	€ 17	<input type="checkbox"/>
PATRIARCA un uomo un'epoca una storia	€ 21	<input type="checkbox"/>
PIERO TARUFFI - Il motociclista più veloce del mondo	€ 25	<input type="checkbox"/>
PIETRO FRUA MAESTRO DESIGNER	€ 26	<input type="checkbox"/>
PININFARINA 90 ANNI/90 YEARS	€ 85	<input type="checkbox"/>
PORTFOLIO MICHELOTTI	€ 48	<input type="checkbox"/>
POTENZA IN PUNTA DI PIEDI - CARLO FACETTI	€ 33	<input type="checkbox"/>
QUANDO LE DISEGNAVA IL VENTO	€ 35	<input type="checkbox"/>
ROBERTO GALLINA La mia vita tra motori e campioni	€ 34	<input type="checkbox"/>
SUNBEAM un raggio di sole lungo un secolo	€ 21	<input type="checkbox"/>
TARGHE&TARGHE Vol. 1	€ 25	<input type="checkbox"/>
THE BERTONE COLLECTION	€ 70	<input type="checkbox"/>
TOGNANA: QUEI RALLY CON IL CAVALLINO + dvd	€ 39	<input type="checkbox"/>
TRATTORI. MOTORI E CARIOCHE di Romagna	€ 19	<input type="checkbox"/>
VEICOLI STORICI	€ 17	<input type="checkbox"/>
VESPA ED ALTRI SCOOTER PIAGGIO	€ 29	<input type="checkbox"/>
WOOLER	€ 18	<input type="checkbox"/>
ZAGATO E SPADA DESIGNER	€ 25	<input type="checkbox"/>

ASISHOP

T-SHIRT BIG STRIPES	€ 42	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
POLO REPLICA	€ 72	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
HOODIE BIG STRIPES	€ 92	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
FELPA FULL ZIP	€ 98	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
SNEAKER S-POLE	€ 98	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 39 <input type="checkbox"/> 40 <input type="checkbox"/> 41 <input type="checkbox"/> 42 <input type="checkbox"/> 43 <input type="checkbox"/> 44 <input type="checkbox"/> 45 <input type="checkbox"/> 46		
WINDSTOPPER	€ 60	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
FIELD JACKET	€ 190	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
GILET REPLICA	€ 92	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Marine <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
OCCHIALI DA SOLE MARTINI RACING	€ 80	<input type="checkbox"/>
CAPPELLINO BERRETTO POMPON	€ 32	<input type="checkbox"/>

CAPPELLINO BASEBALL ASI	€ 12	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Blu Navy <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Verde Militare <input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu Royal		
PORTACHIAVI		
Mod. Silver € 8 <input type="checkbox"/>	Mod. 3D € 8 <input type="checkbox"/>	
Mod. Sport € 8 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Ocra	
Mod. Badge € 12 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Rosso	
Confezione regalo € 3		
SPILLA/PIN DA GIACCA	€ 4	<input type="checkbox"/>

ZAINO PORTA PC <input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso/Nero <input type="checkbox"/> Blu/Nero	€ 68	<input type="checkbox"/>
TELO COPRIKART <input type="checkbox"/> Argento/Rosso <input type="checkbox"/> Argento/Blu	€ 72	<input type="checkbox"/>
POLO MANICHE LUNGHE A COSTE	€ 48	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
BODYWARMER IMBOTTITO	€ 45	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
FELPA FULL ZIP <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Blu Navy	€ 55	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
GIUBBOTTO LEGGERO	€ 68	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
GIACCA FODERA MICROPILE E CAPPUCCIO	€ 58	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
PULLOVER SCOLLO A V <input type="checkbox"/> Grigio <input type="checkbox"/> Blu	€ 48	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
FELPA CON CAPPUCCIO <input type="checkbox"/> Bianco <input type="checkbox"/> Blu	€ 48	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> 3XL		
CRAVATTA IN SETA	€ 38	<input type="checkbox"/>
HONK-SUR-HONK <input type="checkbox"/> Bordeaux <input type="checkbox"/> Giallo oro		
RALLYMENTAL <input type="checkbox"/> Verde/Blu <input type="checkbox"/> Grigio/Nero		
OIL-OVER <input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/> Celeste		
OROLOGIO mod. PLAIN unisex	€ 75	<input type="checkbox"/>
CRONOGRAFI		
Mod. Pegaso € 125 <input type="checkbox"/>	Mod. Charley € 220 <input type="checkbox"/>	
Mod. Steel € 185 <input type="checkbox"/>	Mod. GP € 115 <input type="checkbox"/>	
OROLOGI da donna		
Capri € 125 <input type="checkbox"/>	Cannes € 115 <input type="checkbox"/>	Corfù € 95 <input type="checkbox"/>
OROLOGIO AUTOMATICO MOD. SUB	€ 180	<input type="checkbox"/>

GUANTI MEZZE DITA PELLE colore nero	€ 28	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> XS <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL		
GUANTI MEZZE DITA pelle e cotone <input type="checkbox"/> Marrone <input type="checkbox"/> Nero	€ 25	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> XL <input type="checkbox"/> XXL <input type="checkbox"/> XXXL (solo marroni)		
BRACCIALE SALVAVITA AIDme <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Azzurro	€ 14	<input type="checkbox"/>
COPRI CAPOTE per cabrio e spider		
Regular mt 2x1,40 € 68,00 <input type="checkbox"/>	grande 2,50x1,40 € 78 <input type="checkbox"/>	
COPRI VOLANTE UNIVERSALE	€ 15	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Nero <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Blu <input type="checkbox"/> Grigio Argento		
TELO COPRIAUTO mod. Base		
Taglia e lunghezza (SW = Station Wagon)		
1) da 2,55 a 3,20 mt. € 85 <input type="checkbox"/>	mod. ELITE Rosso <input type="checkbox"/> Blu scuro <input type="checkbox"/>	€ 115 <input type="checkbox"/>
2) da 3,1 a 4 mt. (SW max 3,6) € 120 <input type="checkbox"/>		€ 155 <input type="checkbox"/>
3) da 3,7 a 4,5 mt. (SW max 4,2) € 135 <input type="checkbox"/>		€ 175 <input type="checkbox"/>
4) da 4,3 a 5,1 mt. (SW max 4,85) € 150 <input type="checkbox"/>		€ 195 <input type="checkbox"/>
TELO coprimoto da interno		
Lunghezza Alt. al Manubrio <input type="checkbox"/> Rosso <input type="checkbox"/> Nero		
A) cm 160x125 € 58 <input type="checkbox"/>		
B) cm 190x130 € 68 <input type="checkbox"/>		
C) cm 210x135 € 78 <input type="checkbox"/>		€ 85 <input type="checkbox"/>
D) cm 230x150 € 88 <input type="checkbox"/>		€ 95 <input type="checkbox"/>
E) cm 270x155 € 98 <input type="checkbox"/>		€ 105 <input type="checkbox"/>
CAR BADGE PER RADIATORE		
Grande (90x80) € 35,00 <input type="checkbox"/>	Piccolo (65x58) € 30 <input type="checkbox"/>	
PROFUMATORE DA BOCCHETTA	€ 4	<input type="checkbox"/>
ZAINETTO ASI	€ 25	<input type="checkbox"/>
SCALDACOLLO MULTIFUNZIONE	€ 12	<input type="checkbox"/>

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

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

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

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

1. ACCESSORI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.

com. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di fanalini, mascherine e paraurti Alfa, Fiat ed esteri vari.

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

2. ALLESTIMENTI SPECIALI

AMMORTIZZATORI MARCHI - MI - tel. 02 537302 - 338 4540323 - info@ammortizzatori.it - www.ammortizzatori.it. Preparazione/allestimento di assetti sportivi per auto d'epoca e non, per strada e pista: ammortizzatori, molle sportive, supporti, ecc...



Mauro Pascoli
RICAMBI E ACCESSORI

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



UN OBIETTIVO, UNA PASSIONE!

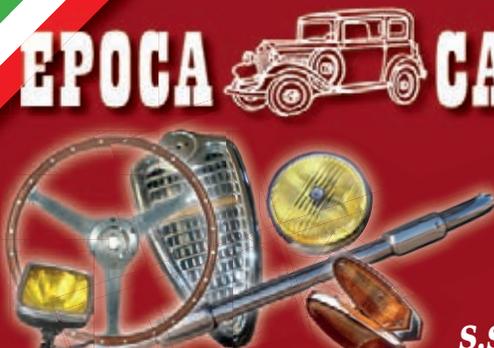
Via Faentina 175/a /Centro commerciale Mir 48124 - Fornace Zarrattini - Ravenna Italy

T: +39 0544 502078
F: +39 0544 502079

info@mauropascoli.it
www.mauropascoli.it

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

EPOCA CAR



www.epocacar.com



NEGOZIO ON LINE

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

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

CROMATURA BON RENATO s.n.c. di Corrado Bon & C.
Viale A. Cruto, 24 - 10090 Bruino (TO) - Tel. 011 9087900 - Fax 011 9089847
commerciale@cromaturabon.com - www.cromaturabon.com

RESTAURO CROMATURE DI AUTO E MOTO D'EPOCA
Pulitura, sabbatura, lucidatura, ramatura, nichelatura lucida/opaca, cromatura bianca, cromatura nera.



Navalinea sport
guarnizioni speciali

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

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



frenatutto

Autofficina e Laboratorio - Freni Auto d'epoca

REVISIONI PARTI FRENO IDRAULICHE

REVISIONE SERVOFRENI

RIGENERAZIONE E INCOLLAGGIO GANASCE FRENO

Hit Freno a Disco Topolino e 500 KIT POMPA MINISERVO

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

AUTOBIANCHI AT12
FERRARI 250
MINI 3 CILINDRI-COOPER
MINI 90-A TAMBURI
ALFA ROMEO GIULIETTA

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

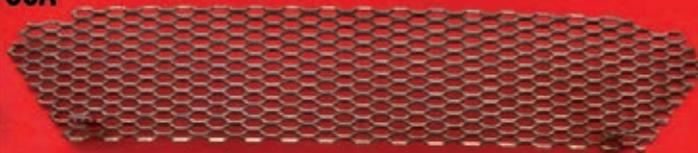





VENDIAMO MASCHERINE VETTURE D'EPOCA

SEGUITECI SU

f Raffaele Oscar Cesareo



Via Rocca di Papa, 38 - 00179 Roma - 067850442 / 067843596 - info@tm-motori.com - www.autostorichericambi.it

3476568044



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

3. AMMORTIZZATORI

AMMORTIZZATORI MARCHI - MI - tel. 02 537302 - 338 4540323 - info@ammortizzatori.it - www.ammortizzatori.it. Vendita e ricostruzione di ammortizzatori per auto d'epoca nazionali ed estere di qualsiasi anno.
ORAM snc - MI - Tel. 02 4989884 - info@oramitalia.com. Dal 1951, costruzione e revisione di tutti i tipi di sospensione: autovetture, motocicli, fuoristrada, veicoli pesanti. Centro assistenza e vendita delle migliori marche di ammortizzatori auto e moto.

4. AUTOMOBILIA & ANTIQUARIATO

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

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

5. ASSICURAZIONI

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

6. AUTOFFICINE

Autofficina A.C.R. di Villa & F. - CO Tel./Fax 031 700809 - www.acr-auto.com. Restauri professionali di tutta la meccanica, con ricerca capillare dell'originalità, disponibilità di ricambi. Specializzati in auto inglesi, Porsche e Alfa.
Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it. Restauro, manutenzione, messa a punto di ogni meccanica di auto classiche, sportive e da corsa. Specializzato Cisitalia, OSCA, Porsche 356, Lancia, Alfa, Fiat e Formule varie. Ricambi vari.

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

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

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

Autofficina Tano - BO - Tel. 339 4329938 - 392 1695732 - stefanosarioni51@gmail.com. Kit di potenziamento per motori di serie di Fiat Topolino, A B C comprensivi di cammes, pistoni, valvole, per un incremento di potenza variabile tra 5 e 10 CV - Rotazione di motori normali, revisionati e garantiti del tipo B.C, revisione di motori portati dal Cliente - Ricambi motoristici elaborati quali: collettori a due carburatori completi e di nostra produ-

zione, cammes da ripresa e da salita, coppe dell'olio maggiorate - pompe acqua.

Autofficina Tesa - VR - Tel./Fax 045 80 69020 - www.autofficinatea.it / officinatea@tiscali.it. Ricostruzione e manutenz. carburatori e mecc. auto d'epoca. Vasto assortimento carburatori nuovi e revisionati di tutte le marche, normali e sportivi.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - info@coppolaoldtimer.com. Assistenza e riparazione autovetture storiche nazionali ed estere - Restauri parziali e completi con ricambi originali o ricostruzioni.

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

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

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morolirebecca36@gmail.com. Restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico di qualunque vettura d'epoca anni '40 - '70; disponibilità ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; specializzati in Mini Cooper.



SAITO

"30 ANNI DI ESPERIENZA NELLA SOVRALIMENTAZIONE"

SPECIALE LANCIA DELTA



**KIT TURBO SD320
ANCORA PIÙ POTENZA!**



**COLLETTORE
IN ACCIAIO HiSi 304**



SAITO SRL VIA MARCO POLO 220 60027 OSIMO (AN) WWW.SAITO.IT SHOP.SAITO.IT INFO@SAITO.IT 071715693



**SAITO VI ASPETTA AGLI EVENTI:
40° EDIZIONE DI AUTOMOTORETRÒ
13° EDIZIONE DI AUTOMOTORACING**



**DAL 3 AL 5 MARZO 2023 PRESSO LE FIERE DI PARMA
(3 MARZO: INGRESSO RISERVATO AGLI OPERATORI DI SETTORE)**

NPM Citroën 2CV Service S.R.L.

RICHIESTE DI PREVENTIVI A
info@citroen2cvservice.it



CAPOTE VARI COLORI

2CV DYANE MEHARI

VASTO MAGAZZINO RICAMBI PRONTA CONSEGNA

• **SPEDIZIONI RAPIDE IN TUTTA ITALIA CON CORRIERE**

• **PRODOTTI COL MIGLIOR RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO**

• **ANNI DI ESPERIENZA E PASSIONE NEL SETTORE**

• **PRODUZIONE INTERNA DI RICAMBI RIVESTIMENTI, DETTAGLI INTROVABILI...**

Ci vediamo a...
NOVEGRO - Mostra Scambio
 17-19 Febbraio - Pad C - Stand 155-156

NUOVI ARTICOLI PER RESTAURARE E PERSONALIZZARE

VOLANTI, LAMIERATI, ACCESSORI...

VARIE PROMOZIONI NEL NOSTRO SITO!

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

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

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

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

7. AUTOMODELLI

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

8. AUTORADIO

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

9. BROKERAGGIO

City Motors - TO - Tel. 011/9682655 - Fax. 011/9682703 - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - www.citymotors.com.it. Specialisti da oltre 25 anni nel commercio e brokeraggio di automobili d'epoca e da collezione.

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.

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

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

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

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

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

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

11. CARBURATORI

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

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

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

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

GMA - PV - Tel. 0382 525429 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - info@gmajag.net - www.gmajag.net.

Distributori di ricambi per carburatori S.U.; carburatori in rotazione, pronta consegna per ogni autovettura inglese equipaggiata S.U., Zenith-Stromberg. **GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com.** Hobbista scambista ha disponibilità di carburatori Weber 40, 45 e Dell'Orto, carburatori per Lancia, 500, 600, 1.100, 112 Abarth, Alfa e gruppi speciali.

12. CERCHI E RUOTE

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

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

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

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

13. CILINDRI

Sacchi Tino - MI - Tel. 335 5444929. Costruzione di cilindri in piccola serie su campione, sia in ghisa che in alluminio-nicasil per moto di qualunque epoca.

RIGENERAZIONE E VENDITA:

- Radiatori
- Intercooler
- Serbatoi

COSTRUZIONE:

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

OFFICIAL PARTNER:

KESSEL



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



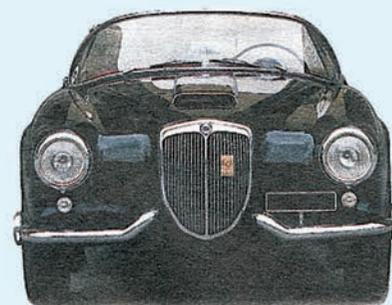
dal 1945

M.A.R.A.
 di Poledro Fabio

SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA CARROZZERIA E PARTI MOTORE

C.so Sempione, 82 - 20154 Milano - Tel. (02) 331.17.47 - Fax (02) 331.93.13

www.mara.it - e-mail: mara@mara.it



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

14. COLLEZIONISMO

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

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

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, mantenendo un'alta qualità, della meccanica e della 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 perfetti, di rara reperibilità, per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo" - Disponiamo di lamierati, tappeti, guarnizioni, paraurti e capote, ecc...
Auto Ricambi USA - ME - tel/fax 095 7275166- cell 345 5994265 - ornella-messina@hotmail.com - Disponibilità di reperire tutti i ricambi ed accessori originali, nuovi ed usati, per tutte le tipologie di autovetture di tutte le marche, sia americane che europee.

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - Fax 93751715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Disponibilità di ogni tipo di bronzie, guarnizioni, valvole per tutti i tipi di Ferrari, Maserati, Lancia, Alfa e Fiat.

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

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

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

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfahotmail.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. Disponiamo 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, ghiera fano e componentistica varia per modelli Fiat Topolino A, B, C Belvedere; Fiat 500 tutti i modelli e Bianchina.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - europaamerica@live.it. Dispongo di tutti i ricambi originali, nuovi e usati e qualunque tipo di accessorio per auto americane dal 1900 ad oggi.

FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067 - Ampia disponibilità ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

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

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp:3494980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha disponibilità di fari, coppe ruote, mascherine, paraurti, fanalini, testate, alberi motore, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '60 '70.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it.

Ampia disponibilità di ricambi motore, cuscinetti, boccole elastiche, guarnizioni motore, ricambi in gomma, manicotti radiatore e filtri aria e olio per Fiat, Alfa Romeo, Lancia 1940 - 1970. Tutti ricambi nuovi.

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

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

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

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponiamo di un'ampia componentistica per il motore e la carrozzeria di tutte le vetture Lancia d'epoca.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 57504126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini ampia disponibilità di ricambi di ogni tipo, 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 500 e derivate. **N.P.M. Citroen 2cv Service** - VR - Tel.347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Ampia disponibilità di ricambi originali o di riproduzione di alta qualità per Citroen 2cv, Dyane e Mehari. Parti meccaniche, carrozzeria, parti in gomma, rivestimenti, accessori, adesivi. Spedizione in tutta Italia.

Il Lamierista di Trevisi
Restauratori Automobili d'Epoca



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

Si eseguono lavorazioni solo su auto di una certa valenza collezionistica

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

Autosprint • Agenzia Autosprint

REIMMATRICOLAZIONI

NAZIONALIZZAZIONI AUTO E MOTO EPOCA

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

Agenzia Autosprint
pratiche auto

Autosprint • Agenzia Autosprint



WaterM
Sverniciatura e trattamenti ad acqua alta pressione

www.waterm.it info@waterm.it +39.3488712230 +39.3488712231

C.Da Passatempo n. 29/C 62010 Montefano (MC) - Marche IT
Sverniciatura e pulizia tramite ACQUA ad altissima pressione di qualsiasi superficie metallica, come ferro, alluminio, rame, bronzo, ecc... in modo completamente ecologico. Possibilità di ritiro e consegna del mezzo.



TuttoLambretta

**DA OLTRE 40 ANNI
CON GRANDE PASSIONE
CI PRENDIAMO CURA DELLA VOSTRA**

Lambretta

Ricambi | Manuali | Accessori
Lambrette di vari modelli | Restauri su preventivo
Consulenza tecnica e cortesia al Vostro servizio
Spedizioni ovunque

www.tuttolambretta.it
info@tuttolambretta.it | giancarlovala@tuttolambretta.it
tel +39. 0522 271 321 fax +39. 0522 231 882

oltre 28.000 articoli per la tua Lambretta

Magazzino ricambi estero spare parts services and restore | via Casorati, 34 - Reggio Emilia
Magazzino e ufficio spedizioni | via Andrea Simonazzi, 13/1 - Reggio Emilia

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 freno, boccole, ecc... per tutte le Alfa Romeo dal 1950 in poi.

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

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

Squerzanti Sauro - BO - Tel. 051 872617 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.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di ghiera, modanatura, 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.ricambijee.com - turi@ricambijee.com. Ricambi e accessori per Jeep dal 1942 a oggi e marchi quali: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta - Auto d'epoca italiane e straniere - appl.ni industriali - carrelli elevatori.

Valla Giancarlo - RE - Tel. 0522 271321 - Fax 0522 231882 - www.tuttolambretta.it

info@tuttolambretta.it - giancarlovala@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'epoca, preventivi gratuiti.

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

Galvanica Spino d'Adda - CR - Tel. 0373 965359 - Fax 980726 - www.galvanica-spino.it - info@galvanica-spino.it. Pulitura, ramatura, nichelatura, cromatura, lucidatura di qualunque metallo. Specializzata nella cromatura di componenti di autovetture e motociclette 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 mozzie ruote anteriori, posteriori, frizione, cambio, differenziale). Per Lancia-Fiat-Alfa Romeo.

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

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

18. FILTRI

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

19. FRENI

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

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

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Impianti frenanti completi di autovetture nazionali fino agli anni '70. **Casa del Freno - MO - Tel. 059 284471 Fax 059 282384 - tecnico@casafreno.com.** Ricostruzione integrale impianti frenanti di auto e moto classiche e sportive. Laboratorio incollaggio. Magazzino ricambi parti frenanti. Frizioni sinterizzate. Officina riparazioni. Esperienza ultratrentennale.

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinalfa@hotmail.com. Ampia disponibilità di parti per impianti frenanti: pompe freno, cilindretti, dischi freno, servofreni e tubi

per impianti Girling, Dunlop e Ate per tutte le Alfa Romeo dalla 1900 alla 75 anche solo kits di revisione qualità, pastiglie freno originali Alfa Romeo, kit frizione completi, pompe frizione e cilindretti ripetitori. **Frenatutto - BO Tel. 051 874859 - Fax 051 6620535 - frenatutto@gmail.com.**

Revisione e rigenerazione delle parti frenanti per auto d'epoca di ogni tipo, sia sulle singole parti che sulla vettura stessa, produzione e vendita Kit Pompa Miniservo per Fiat 500 D-F-L-R e Topolino B C. **Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it.** Dispone di pompe, cilindretti, tubi, pastiglie, dischi, kit revisione pompe, cilindretti, pinze, per Fiat, Alfa Romeo, Lancia anni '40 '70. Tutti i ricambi nuovi.

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

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

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

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

SAURO SQUERZANTI

RICAMBI FIAT TOPOLINO

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

www.saurosquerzanti.it
info@saurosquerzanti.it
Via La Cascina 3, D - Melalbergo (BO) - Tel. 347 8572323 - Tel. 051 872617

GMA

SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR XK8 - XJ8

COMPONENTI MOTORE RAFFREDDAMENTO ALIMENTAZIONE FANALERIA

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

INTENDA

intenda.it

OETZ S.r.l.

Piazza Castello, 26 - 20121 MILANO (MI)
oetztrade@gmail.com
346 3597560 • 347 3715392

- La pelle su misura per interni auto con sviluppo e personalizzazione di ogni esigenza del cliente.
- Produzione e vendita diretta di una vasta soluzione di articoli per auto d'epoca e moderne.
- La nostra esperienza al tuo servizio.

C.R.S. Centro Restauri Storici

F.lli Tramontana Esperienza Plurirentennale

Restauro integrale di auto classiche, sportive e speciali.
Interventi di ripristino parziale di meccanica, carrozzeria, interni. Reperimento auto d'epoca e ricambi su commissione. Tagliandi, messe a punto, fine-tuning, revisioni, consulenze.



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

Amerigo Ricambi

Manuali d'epoca e riviste



BRESCIA - Tel. 339 6145628

info: amerigoric@libero.it

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

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal 1942 a oggi - Dodge, Reo, Blazer, GMC - Campagnola - Alfa Matta - Auto d'epoca italiana 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 919671964. Restauro, riparazione, revisione di qualunque cambio automatico - qualsiasi problema di meccanica su auto USA - esperienze quarantennale.

Gambetti Mario - FE - Tel. 0532 464950 - 345 8705543 - gambettimario@libero.it.

Dischi frizione, spingidisci, cuscinetti reggispinta, giunti albero di trasmissione, crociere, ecc., per Fiat, Alfa, Lancia anni '40-'70 - Tutti ricambi nuovi. **GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it** - Ampia disponibilità di gruppi frizione completi e particolari per Fiat, Alfa e Lancia, anni 1950-1970. **M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it.** Parti frizione tutte le vetture Lancia d'epoca. **Papurello - TO - Tel. 011 8000149.** Componentistica gruppo frizione per auto Innocenti dal '74 al '96.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijeeep.com - turi@ricambijeeep.com. Ricambi e accessori per: Jeep dal '42 a oggi: Dodge, Reo, Blazer, GMC, Campagnola, Alfa Matta, Auto d'epoca italiana 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 disegno o campione con spessori e diametri a richiesta.

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

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, iscrizioni 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 per autovetture e motocicli d'epoca - Iscrizioni registri storici - Nazionalizzazioni auto e moto di provenienza CEE ed extraCEE d'epoca - Disbrigo pratiche ad alto livello di difficoltà - Revisioni veicoli ante anni '60.

23. IMPIANTI ELETTRICI, FANALI, BATTERIE

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Ampia disponibilità ricambi orig. Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1950.

Amerio Mauro - TO - Tel. 011 748834 - 347 0168117 - ore serali e w.e. - info@mauroamerio.it - www.mauroamerio.it. Ricambi elettrici per vetture dal '40 in poi di ogni tipo: motorini, dinamo, devioluci, spinterogeni ed altro. Vasta minuteria scelta.

Autoricambi Sassi - TO - Tel. / Fax 011 2470358 - 335 665985 - www.autoricambisassi.com - sassiauto@autoricambisassi.com. Vasta disponibilità di fari, fanalini e catarifrangenti per tutte le autovetture nazionali.

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

Casarin Rolando F. - MB - Tel. 329 3556248 - casarinrolando@hotmail.com. Fanalerie originali Carello, Altissimo, Elma, Siem per tutte le vetture

Alfa Romeo dalla 1900 in poi, devioluci originali, galleggianti benzina Veglia e Jaeger, parti per revisioni dinamo e motorini avviamento originali, regolatori di tensione, cavi candele e candele accensione, minuteria impianto elettrico, pompe benzina elettriche ed elettroniche, solo ed esclusivamente per Alfa Romeo. **Casini Geri - FI - Tel. 055 4215623 - 339 3470923.** Restauro di parabole fari di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

Centro Restauri Veicoli d'Epoca srl (CRVE) - (AL) - Alessandro Giolito 339-6541474 - crvesr@gmail.com. Impianti elettrici completi in stock per Porsche 356 PreA, 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 materiale Ferrari. **Eletrauto Igne Eliseo - TV - Tel. 339 7492374 - igne.igne@libero.it.** Restauro dinamo - alternatori - motorino avviamento di tutti i tipi per auto d'epoca.

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. Fari, fanali, fanalini, frecce, devioluci, ecc... Per auto nazionali dal '50 - '80.

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

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

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

Felice Service

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

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

Prezzi senza confronto!!! Quality Service

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

Chiamateci o scriveteci per un preventivo

M&C INJECTION SPECIALIST

revisione iniezioni
K e KE Jetronic

www.revisionek-jetronic.com

V. Lunga 22C - 45026 Lendinara (RO) Cell. 349-6761792

Negro Ricambi

Ricambi e accessori per scooter d'epoca

Viale Barbaroux, 42
CARMAGNOLA (TO)
Tel. 011.9715011
Cell. 338.2825996

www.negroricambi.com info@negroricambi.com

SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR E TYPE

FANALERIA

COMPONENTI MOTORE

COMPONENTI RAFFREDDAMENTO

ACCENSIONE ELETTRONICA

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



Dinopoint
www.dinopoint.it



Telefono 392 2606546
E-mail marco@dinopoint

Raduni ufficiali
www.clubdinotalia.it



Specializzati in
auto con motore
DINO V6

Ricambi originali
vendita e assistenza auto



Pallini Lucio - PR - Tel. 0521 842220 - 347 0069748. Rifacimento di magneti e bobine per autovetture, motocicli, scooter, trattori, ciclomotori ecc... Rinvoltate 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 ed esterni annessi.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Materiale vario di marchi quali: Magneti Marelli, Bosch, Lucas, Scintilla - Fanaleria Carello, Siem, Elma, Lucas - Motorini tergicristallo più ventilatori, Devio luci, blocchetti d'accensione.

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

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

24. IMPIANTI DI INIEZIONE ELETTRONICA

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

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

25. INTERNI AUTO

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

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

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

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

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Rifacimento interni auto d'epoca e moderne in pelle, tessuto, similpelle rigida o elastica; esecuzione e materiali conformi alle omologazioni ASI. Rifacimento moquette con materiali originali, Kit pronti da montare, spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

GMA - PV - Tel 0382 525429 - 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Capotes per autovetture

di tutte le marche dal 1961 ad oggi - Kit tappezzeria completi preconfezionati per Jaguar dal 1948 al 1986.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpaso@gmail.com - sito: www.ilsorpasoricambi.com. Disponibilità di panneleria, sedili, braccioli, porte ed accessori interni per Fiat, Alfa Romeo, Lancia ed Autobianchi dal 1950 al 1980.

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

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

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, anche su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica. Cruscotti e allestimenti completi per qualunque tipo di imbarcazione.

26. KIT DI ELABORAZIONE

AMMORTIZZATORI MARCHI - MI - tel. 02 537302 - 338 4540323 - info@ammortizzatori.it - www.ammortizzatori.it. Preparazione e allestimento di assetti sportivi per autovetture d'epoca e non, sia per la strada che per la pista: ammortizzatori, molle sportive, supporti, ecc....

NANNI ricambi - BO - Tel. 338 3096922 - 348 8852994 - www.fiat500sport.com (1000 foto online). Produttori di kit di elaborazione per Fiat 500, Fiat 126, Fiat Giardiniera. **TUTTO LAMBRETTA - RE - tel. 0522 271321 - info@tuttolambretta.it - www.tuttolambretta.it.** Disponiamo di kit di elaborazione STRATOS per tutti i modelli carenati di Lambretta dal 1958 al 1970: nuovi gruppi termici di 185 cc in ghisa (13.5 cavalli), dedicato al gran turismo; di 190 cc in alluminio (21 cavalli) per i lambrettisti piu' esigenti.

27. LAMIERATI

AFRA - MI - Tel. 02 3286111 - Fax 02 32861150 - afra@afra.it - www.afra.it. Disponiamo di un'ampia gamma di ricambi di carrozzeria originali Alfa Romeo, nuovi o repliche dal 1960 in poi.

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

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

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

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel./Fax 0372 70422. Restauro di autovetture d'epoca dagli anni '50 agli anni '60. Specializzato in Mercedes 190 SL.



elvezio esposito
Interni per Auto d'Epoca

LA TUA AUTO D'EPOCA, IL NOSTRO MONDO

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

www.elvezio.com
info@elvezio.com

Siamo anche su 



Sedili dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint

TRASPORTO GRATUITO PER ORDINI SUPERIORI A 400 EURO + IVA

SAREMO PRESENTI A:

Novegno (MI)

dal 17 al 19 Febbraio 2023





Targhe Storiche

Targhe per veri intenditori

Targhe decorative per auto e moto d'epoca

www.targhestoriche.it

Sede: Vicolo del Laghetto 19/2 Castel Gandolfo (Roma)
Email: targhestoriche@hotmail.it Tel: 3292257986



Gambetti Mario

Dal 1963 Specialista ricambi auto d'epoca

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



RICAMBI MOTORE

RICAMBI FRIZIONE

CINGHIE DISTRIBUZIONE

RICAMBI FRENI

RICAMBI TELAIO

POMPE OLIO

VARIE • MARMITTE • TUBI • SILENZIATORE PER VEICOLI ITALIANI • POMPE ACQUA VETTURE NAZIONALI • POMPE CARBURANTE VETTURE ITALIANE • POMPE CARBURANTE ELETTRICHE • SERIE GUARNIZIONI MOTORE VEICOLI NAZIONALI • FILTRI OLIO/ARIA CARBURANTE PER ALFA ROMEO • FERRARI - FIAT - LAMBORGHINI - LANCIA - MASERATI

MARMITTE - FANALINI - CERCHIETTI per moto d'epoca



Cell.: +39 347 0822722 - info@brezzisamuele.com - www.brezzisamuele.com
Via Molinara, 97 - 52041 Tegeloto (AREZZO - ITALIA)

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

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

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

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

Frosinone Ricambi - FR - Tel. 349 5294276 - 0776 22451. Hobbista scambista ha ampia disponibilità di lamierati per mol-

ti modelli Fiat 500, 600, 850, 124, 125, 128, A112, Prinz, etc.... Ampia disponibilità lamierati Alfa Romeo anni 1960 - 1993 - Lamierati Ford europee, Golf I serie e Opel.

GIORDANO NICOLA - TO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it Forniamo lamierati per autovetture nazionali dagli anni 1950-1970 quali: parafranghi, cofani, sottoporta, fondi, ecc...

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 523630 Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Disponibili in pronta consegna di ogni tipo di lamierati per molti modelli Jaguar dal '48 all'86.

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpaso@gmail.com - sito: www.ilsorpasoricambi.com. Ampia disponibilità di lamierati originali per Fiat, Alfa Romeo, Lancia e Autobianchi dal 1950 al 1980.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mara@mara.it - www.mara.it. Disponiamo di ricambi di carrozzeria per vetture Lancia d'epoca: mascherine, paraurti, parafranghi, vetri, ecc.

Papurello - TO - Tel. 011 8000149. Disponibilità di lamierati vari per autovetture Innocenti dal '74 al '96.

Spataro Giuseppe - Svizzera - Tel / Fax 0041 62 7510525 - Cell. 004179 4481521 - oldtimerteile@bluewin.ch. Per Alfa Romeo, Fiat, Lancia anni '50 - '75: sportelli, cofani, parafranghi + varie.

GABRI-FALCO - FR - 347 6405809 - Whats-app: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista, ha ampia disponibilità di lamierati per Alfa Romeo, A112, Fiat 500, 600, 131, 124, 850 Pulmino e 850 coupé, Giulia GT, nuovi e usati.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Ampia disponibilità di componenti di carrozzeria per autovetture nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per modelli Fiat Campagnola quali AR51-55-59-1107.

28. MAGNETI

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

29. MANUALI DI USO E MANUTENZIONE

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

Casarin Rolando F. - MI - Tel. 338 5848138 - casarinalfa@hotmail.com. Dispongo di libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali di riparazione, prontuari e manuali di caratteristiche tecniche, prodotti informativi per vetture marca Alfa Romeo dal 1950 in poi. Solo materiale originale ed in ottime condizioni.

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

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualimoto.com

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

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

LIBRERIA GILENA INTERNATIONAL MOTOR BOOKS - BS - tel. 030 3776886 - 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 e consultabile sul sito www.gilena.it.

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

30. MARMITTE COLLETTORI

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

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

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

GIORDANO NICOLA

Per Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1950-70, ampia disponibilità di modanature, maniglie, ghiere, mascherine, specchietti, gruppi frizione completi, parafranghi, cofani, fondi, lamierati vari, ecc.



~ TORINO - 339 6281403 - 011 6633025 - gionic2003@libero.it ~



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

AUTOSHORES

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.



CARATTERISTICHE:

- distribuzione del peso dell'auto su una superficie maggiore
- evita la decompressione e l'ovalizzazione degli pneumatici durante le lunghe soste
- kit di 4 pezzi, peso totale di 12 Kg
- prodotto brevettato

COVERCAR - CONFEZIONI ANDREA ITALIA SRL • Via Verdi, 5 • 21020 Bodio Lomnago (VA) ITALIA
Tel. +39 0332 281552 • Fax +39 0332 810656 • C.F./P.I.V.A. IT03482980121 • info@covercar.com - www.covercar.com

ITALIAN CLASSIC TIRE

PNEUMATICI DI QUALITÀ PER MOTO D'EPOCA

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



WWW.ITALIANCLASSICTIRE.COM

servizio clienti anche whatsapp 334 7532806
italianclassictire@gmail.com

RIGATO

SCOLPITO

CORD



31. 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.

32. MOTORE E SUE PARTI

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

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

Alfaricambi - CT - Tel./Fax 095 7647383 - info@alfaricambi.it. Grande varietà di 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 autovettura, disponibilità di vari ricambi per automobili 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. Autor 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. 339 4329938 - 392 1695732 - stefanosantoni51@gmail.com. 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.

Ampia disponibilità di parti originali come teste, alberi a cammes, bronzine di banco e di biella, ingranaggi e cuscinetti, pompe olio, coppie coniche B/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 autovetture Alfa Romeo dalla 1900 in poi.

Centro Lariano Fuoristrada - CO - Tel. - Fax 031 933663 - www.centrolariano-fuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Effettuiamo la revisione di motori e cambi, disponibili motori di rotazione per Jeep MB-M38A1-Fiat AR59-AR76-Land Rover.

Citroën Traction Avant Club - VR - Tel. 336 551548 - Fax 045 6630222. Disponiamo di ogni ricambio per Citroën Traction Avant dal '34 al '57.

Coppola Pasquale - NA - Tel. 081 7732846 - 347 8543877 - coppola-oldtimer@alice.it. Fornitura di ricambi originali, motori completi o parti, disponiamo di cambi automatici, nazionali ed esteri - Riparazione o ricostruzione di pezzi, fusioni e saldatura leghe leggere.

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

Dino Ricambi - VE - Tel. 338 6274142 - Fax 041 5301669. Per Ferrari Dino e Fiat Dino modelli 246 - 208 - 308: parti di meccani-

ca, carrozzeria e impianti elettrici - Reperibilità di tutto il materiale Ferrari.

Eredi di Allais Sergio, di Allais Bruno - TO - Tel. 011 9376401 - 011 9375715 - Fax 9375715 - info@sergioallais.com - www.sergioallais.com. Costruzione di pistoni, bielle, alberi motore, alberi a cammes, collettori, distribuzioni, ingranaggi vari, ecc. su misura o disegno.

Epoca Car - VE - & 0421 311659 - Fax 0421 311659. Disponiamo di oltre 400 motori completi ed un vastissimo assortimento di ricambi di meccanica di marche nazionali ed estere dal 1930 al 1970.

Euro America - CT - Tel. 095 7275166 - 360 403780 - euroamerica@live.it. Ampia disponibilità di parti meccaniche di tutte le auto americane dal 1900 ad oggi. Qualunque ricambio originale, nuovo o usato su ordinazione, anche per marche prestigiose europee.

GABRI-FALCO - FR - Cell: 347 6405809 - Whatsapp: 349 4980467 - 89giaco@gmail.com. Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di motori per Alfa Romeo, Autobianchi 112 Abarth, Fiat 850, 500, 600, 1.100, Ritmo, 130 Abarth TC.

GMA - PV - Tel. 0382 525429 - 0382 523630 - Fax 0382 529756 - info@gmajag.net - www.gmajag.net. Ampia disponibilità di tutti i ricambi di motore in pronta consegna per tutti i modelli Jaguar.

M.A.R.A. - MI - Tel. 02 3311747 - Fax 02 3319313 - mar@mara.it - www.mara.it. Ampia offerta di tutte le parti di meccanica, assistenza/consulenza revisioni motori per i modelli Lancia d'epoca.

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Restauro riparazione messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, anni 50 - 80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

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

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

Paparello - TO - Tel. 011 8000149. 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, marmite 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. Siamo specializzati nella produzione di guarnizioni per il motore di 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 quali: motori completi, blocchi motore, testate, alberi a cammes, alberi motore, bielle e bronzine, coppe olio, coperchi valvole, canne, pistoni, valvole, collettori e carburatori Weber Solex, cambi, differenziali e molto altro.

TECNOLOGIE MECCANICHE - RM - 06 7850442 - 06 7943596 - commerciale@tm-motori.it. Disponiamo di tutti i componenti della meccanica e del motore per autovetture nazionali dal 1950 in poi, inoltre ricambi di meccanica e carrozzeria per Fiat Campagnola AR51-55-59-1107.

Turi Giuseppe - BO - Tel. 051 384831 - Fax 051 388465 - www.ricambijep.com - turi@ricambijep.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.

Autofficina A.C.R.

CLASSIC E SPORTS CARS
RESTAURI TOTALI E PARZIALI DI PORSCHE
ALFA ROMEO E AUTO INGLESI



Via Fossano, 37/A - 22063 Cantù - Como
tel./fax 031 700809 - 330 402699

www.acr-auto.com



Via Rasori 2 20145 Milano
Tel. 02 49 89 884
info@oramitalia.com

SOSPENSIONI
CENTRO FRENI
COMPONENTISTICA
(anche su misura)



SPECIALISTI IN RICAMBI PER AUTO INGLESI
RICAMBI JAGUAR XJ6 E XJ12



E MOLTO ALTRO...

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



Impregnazione di microporosita'

STOP

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

33. MUSEI

Museo Ferruccio Lamborghini - Strada Provinciale 4, Via Galliera 319 - 40050 Funo di Argelato (BO) - Tel. + 39 051 863366 - www.museolamborghini.com / info@museolamborghini.com / reservation@museolamborghini.com
- Orari di apertura: dal lunedì al venerdì : 10.00 - 13.00/14.00 - 18.00 - sabato e domenica - solo su prenotazioni contattare: Tel. (+39) 051.863366 - Mob. (+39) 342.1801917 - Il Museo Ferruccio Lamborghini è racchiuso in un Forum di 9000 mq che ospita anche uno shop con libri e accessori e diversi spazi espositivi disponibili per eventi.
Museo della Vespa - Collezione privata Pascoli - via Faentina 175 A - Centro Commerciale MIR - Fornace Zarattini (RA) - Tel. 0544 502078. Oltre 100 veicoli Piaggio in esposizione, modellismo del settore e oggettistica varia - orari di apertura ai visitatori: 9.00-12.30 - 14.30-18.30. Sabato e domenica chiuso - Ingresso gratuito - Si consiglia di telefonare.

34. 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.

35. 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 delle guarnizioni originali Alfa Romeo dagli anni '60 ad oggi, tutti ricambi perfetti, di rara reperibilità, per far tornare "la tua auto... nuova di nuovo".

Cicognani - RA - Tel. 0544 83311 - Fax 0544 84606 - www.cicognaniguarnizioni.it - info@cicognaniguarnizioni.it. Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920. Ricostruzione di qualsiasi particolare in gomma su campione o disegno. Spedizioni veloci.

Elvezio Esposito Tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponiamo di guarnizioni, tappeti e gommioni per tutte le auto d'epoca - Preventivi su richiesta, spedizione immediata.

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

IL SORPASSO - FI - cell: 333 2281754 - e-mail: info.ilsorpasso@gmail.com - sito: www.ilsorpassoricambi.com. Ampia disponibilità di ricambi e dei particolari in gomma per le autovetture nazionali dagli 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 autovetture Lancia d'epoca.

36. PNEUMATICI

Air Cooled by Plank Reinhold & C. - BZ - Tel. 0472 200606 - Fax 200523 - 335 215386 - www.aircooled.it - plank@aircooled.it. Disponiamo di ricambi ed accessori originali e di riproduzione di alta qualità per Porsche 356.
Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com

www.covercar.com. Disponiamo di Kit Auto-shoes per prevenire l'ovallizzazione dei pneumatici.
F.lli ROSSI PNEUMATICI - BO - Tel./Fax 051 359909 - posta@fllirossi-tyre.com - www.fllirossi-tyre.com - Distributori Ufficiali per l'Italia di pneumatici MICHELIN per autovetture da collezione - Rivenditori autorizzati di altre case quali: PIRELLI - AVON - FIRESTONE - BF GOODRICH - WAYMASTER - EXCELSIOR - DUNLOP - BLOCKLEY, consulenza specializzata sui pneumatici per vetture dal 1900 agli anni 2000.

ITALIAN CLASSIC TIRE - FE - www.italianclassictire.com - italianclassictire@gmail.com - Tel. 334 7532806 anche whatsapp! Pneumatici di qualità per moto d'epoca, profili originali rigato, scolpito e CORD, prodotti omologati. I consigliati per restauri museali e conservativi. Più di 2000 pneumatici vendiamo anche cerchi e raggi, per tutte le esigenze. Inviaci il tuo mozzo, ti rispediamo la ruota completa! Spedizione in 24h anche in contrassegno.

Musso Maria di Moretta - TO - Tel. 011 852019 - 2482965 - Fax 011 852019 - www.mussogomme.it - mussogomme@tiscalinet.it. Disponiamo di pneumatici d'epoca per auto e moto, marche Pirelli, Michelin, Firestone e Dunlop.

N.P.M. Citroen 2cv Service - VR - Tel. 347 5366196 - www.citroen2cvservice.it. Disponibilità immediata di pneumatici d'epoca e di riproduzione per modelli Citroen. Si effettuano spedizioni in tutta Italia.

37. 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.

38. RADIATORI

CDR ITALIA - PO - Tel. 0574 1940369 - www.cdritalia.it - info@cdritalia.it. Costruiamo radiatori in vari metalli quali 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. Inoltre rigeneriamo Filtri antiparticolato per qualunque mezzo con certificazione dei lavori svolti.

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

39. RADICA

Virginio Brambilla - LC - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670 - www.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it. Laboratorio artigianale per restauro delle parti in radica e legni di auto d'epoca speciali e attuali. Si effettuano riproduzioni, ricostruzione, riparazione di cruscotti, masselli, pomelli, etc... in vera radica di noce, maple, frassino, e altri legni pregiati. Customizzazione, personalizzazione in radica di interni di qualunque auto, natante, aereo, etc... Esecuzione artigianale estremamente accurata.



Centro Lariano Fuoristrada di Spinardi Cesare

- Vendita veicoli nuovi e usati
- Officina specializzata in riparazioni e ricostruzioni di veicoli militari
- Rifornito magazzino ricambi per: Land Rover - Fiat AR59 - AR76 - 1107 - Jeep MB - CJ2A - CJ3B
- Veicoli militari e moto, ex esercito italiano

Via Roncaia, 4 - 22070 Oltrona San Mamette (CO)
Tel. - Fax 031.933.663
www.centrolarianofuoristrada.it - cifsplnardi@gmail.com

RESTAURI LEGNI E RADICHE AUTO D'EPOCA
VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



D. Pini & B. Biondi
dal 1960

SPECIALISTA IN JAGUAR BENTLEY ROLLS ROYCE

Virginio Brambilla snc - Oggiono (LC)
Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670
PER UN PREVENTIVO INVIARE FOTO VIA E-MAIL
www.virginio Brambilla.it
info@virginio Brambilla.it

Agenzia Aguggini sas
di Trombetta Alessandro & C.

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

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

www.agugginisas.it
TEL. 02 96320107

SPECIALISTI IN RICAMBI JAGUAR XK120 - 140 - 150



VENTOLA RADIATORE KIT VASCA ESPANSIONE GRIGLIA NUOVA LAMIERATI

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

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



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



la nostra Officina

40. RESTAURI, CONSULENZE E PREPARAZIONI

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

AMMORTIZZATORI MARCHI - MI - tel. 02 537302 - 338 4540323 - info@ammortizzatori.it - www.ammortizzatori.it. Vendita e ricostruzione di ammortizzatori per autovetture d'epoca nazionali ed estere di qualsiasi anno.

Auto d'epoca Cacciani Restauri da battere le mani dal 1966 - AN - tel e Fax 0731 789153 - www.restauroautodepoca.it - info@automobilidepoca.com. Restauro con profonda professionalità di automobili d'epoca. Cura di 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 qualunque autovettura classica o sportiva. Siamo specializzati Maserati, Osca e Abarth. Elaborazioni strada. Autori del restauro di una rarissima Nardi-Danese.

Autofficina Ballabeni - MN - Tel./Fax 0376 381075 - ballabeniandreateam@libero.it.

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 Villa d'Este (2003-2004).

Autofficina Ferrarese - FE - Tel. 0532 761420 - Fax 0532 763576 - www.ferrarese-group.it. Restauriamo integralmente la meccanica delle autovetture classiche, sportive e speciali dal 1900 ai giorni nostri - Inoltre siamo specializzati nel restauro di autovetture di marca inglese.

Carrozzeria 2000 - PI - Tel./Fax 0571 30597 - 0571 35683 - info@carrozzeria-2000.it - www.carrozzeria-2000.it. Dal 1972 siamo i "leader del restauro" con oltre 40 anni di esperienza nel settore, massima cura nei minimi particolari facendo sempre vere "opere d'arte". Preventivi gratuiti in tutta Italia.

Carrozzeria F.lli Zinoni - CR - Tel. / Fax 0372 70422. Restauriamo automobili d'epoca dagli anni '50-'60. Specializzato nei modelli Mercedes 190 SL.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 347 0923. 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.centrolariano-fuoristrada.it - clfspinardi@gmail.com. Restauro totale di veicoli militari in genere, marchi italiani e stranieri, in particolare specializzati su Jeep, Dodge, Fiat, Land Rover.

Centro Restauri Veicoli d'Epoca srl. (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 lavorazioni, 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 Innocenti Lambretta a prezzi contenuti.

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

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

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

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

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

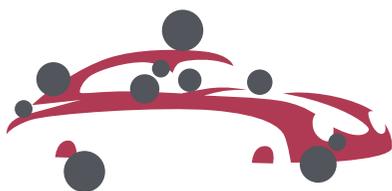
FELICE SERVICE - NA - Tel./Fax 081 8186067. Ampia disponibilità ricambi nuovi e usati per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG, Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

F.lli Morolli - MI - Tel. 349 5498353 - morollirebecca36@gmail.com. Si effettua il restauro integrale della meccanica e dell'impianto elettrico su qualunque vettura d'epoca dagli anni 1940 al 1970; disponibilità di ricambi particolari per Alfa Romeo, Bmw e Fiat; preparazioni per gare; inoltre siamo specializzati in Mini Cooper.

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

Jaguar & Aston - VR - tel. 348 3527978 - info@jaguar-aston.com. Consulenza, assistenza, ricambi, accessori e parti rare per Jaguar dal 1948 al 1965 (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.

AIRCOOLED



PORSCHE 356

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA

pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL

39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44
T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386
PLANK@AIRCOOLED.IT

WWW.AIRCOOLED.IT

RICAMBI ORIGINALI E DI QUALITÀ PER VOLKSWAGEN - MOTORI DI ROTAZIONE - ACCESSORI



Maggiolino Garage



di Vincenzo Muzzio - Via Muzio Scevola, 8 - 20134 Milano

Tel. Ufficio 02 3655 5801 - Pier +39 339 2297963 - Vincenzo +39 335 5746583 - maggiolinogarage@gmail.com

Elettrauto Franco

 di FRANCO RODIGHIERO
 36015 Schio (VI) - Via della Potara, 41
 Tel. Off.: (0445) 526460 - Fax: 530052

Elettrauto d'Altri Tempi....

www.rossoclassic.it

Porsche 356

TANNER

Offriamo:

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

Porsche 356 Service, Bliessenhofen
 8580 Amriswil/Svizzera
 Tel. 0041 71 411 37 44 (9-12/14-18)
 Fax 0041 71 411 38 44
 E-mail: tanner@dataforce.ch
<http://www.dataforce.ch/tanner>

nanni Tel. 348 8852994
 Tel. 338 3096922
 BOLOGNA **RICAMBI**

www.fiat500sport.com

FIAT 500 sport

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

Menegatto Car Service - FI - 055 4378026 - fax 4378066 - info@menegattocarservice.com - www.menegattocarservice.com. Si esegue il restauro, la riparazione, la messa a punto di ogni vettura classica sportiva e speciale, nazionale ed estera, dagli anni '50 agli '80. Ampia disponibilità di ricambi per classiche inglesi - Esperienza di mezzo secolo.

Mini & Cooper Service - MI - Tel. 02 575 04126 - 349 5101077 - www.miniandcooper.it. Per tutti i modelli di Mini offriamo molteplici servizi di assistenza meccanica; preparazioni sportive e racing; ampia disponibilità di ricambi. **MOTORCAR - TV - Tel. 0422 911698 - Fax 0422 913140 - motorcar@tin.it - www.motorcarvillorba.it.** 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 vetture granturismo d'epoca e attuali.

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

Vertuani Enrico Officina autorizzata Citroën - PV - & 0382 483158 - Fax 0382 583414 - www.vertuanienerico.com info@vertuanienerico.com. Restauro integrale della meccanica di auto d'epoca in tutte le fasi: revisione, riparazione, messa a punto con esperienza quarantennale. Specializzato in Citroen classiche quali: Traction Avant, ID, DS, SM, Mehari, 2 CV.

41. RETTIFICHE

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

42. RIVISTE, LIBRI

Amerigo Ricambi - BS - Tel. 339 6145628 - amerigoric@libero.it. Comprando riviste e mensili varie testate quali: Auto Italiana, Motociclismo, QuattroRuote, etc... Inoltre dispongo anche di libretti uso e manutenzione, riviste varie di automobili, motocicli, camion, trattori, etc....

Franco Luperini - C.P. 139 - 56021 - Cascina - PI - Tel. 337 719500 - Fax 050 710017 - www.manualiauto.com - lupe-

rini@manualiauto.com. Collezioni complete e non di varie testate riviste quali: Quattroruote, Ruote classiche, La Manovella, Autosprint, Auto Italiana. **Giuseppe Zampieri - PD - c.p. 393-35122 - tel. 349 1073193 - giuseppe.zampieri51@icloud.com.** Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi ricambi, 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 - nelloedadio@libero.it.** Hobbista-scambista ha ampia disponibilità di libri, riviste, depliant, libretti uso e manutenzione, cataloghi parti di ricambio, manuali officina, etc, per auto e moto d'epoca dagli anni '20 in poi, inoltre rarissima collezione di originali "pensa a noi" magnetici da cruscotto, degli anni '50.

43. SALDATURE

Cofer. di Rufolo Pompilio - SA - tel. 338 5987387 - cofer76@tiscali.it - Ci occupiamo di eseguire saldature su: alluminio, magnesio, argenteo, ghisa, ottone, rame, titanio, acciaio inox, acciaio molibdeno, saldature dolci, saldature basiche, saldature di raccorderie, saldature a tig su tutti i tipi di materiali; saldature a ossigeno, elettrodi, filo continuo e altro. **Cunio Fonderia&Impregnazione Srl - BS - 328 7609646** - Impregnazione di microporosità in sottovuoto con resina su basamenti coppe pompe testate ecc. Per eliminare le trasudazioni - perdite di liquidi - perdite di pressione.

44. SCRITTE, MARCHI, STEMMI, DECALCOMANIE

Motortransfers - PU - Gianluca: 360 933010 - www.motortransfers.it - Ampia disponibilità di decalcomanie trasferibili a secco e adesivi in pvc per moto e bici d'epoca conformi agli originali.

45. SELLE PER MOTO D'EPOCA E ATTUALI

SAMUELE - AR - 347 0822722 - www.brezisamuele.com. Disponiamo di rivestimenti, anche su misura, per selle di motocicli nazionali.

46. SELLERIA, TESSUTI

Autotappezzeria Cassina e Milesi snc - BG - Tel. /fax 035300089 - www.cassinamilesi.it - info@cassinamilesi.it. Equipe molto esperta e competente nel rifacimento e riparazione di interni per autovetture storiche disponendo di vari materiali quali: tessuti, moquette, tela capote, vipla, skai etc... conformi all'omologazione ASI. Consulenza per vetture PORSCHE. Realizzazioni d'interni per automobili attuali.

BYMONT di luigi Montani - BO - Tel. +39 337 604555 - montaniluigi@alice.it - Effettuiamo il 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 attenzione rivolta ai dettagli.

Confezioni Andrea s.r.l. Tel. 0332 261562 Fax 0332 810656 - info@covercar.com www.covercar.com. Oltre 3.000 modelli di copripauto 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 l'ovallazione dei pneumatici.

David Auto - MI - Tel. 02 98270436 - Fax 02 98270455. Realizziamo interni completi in pelle e o tessuto originale per Citroen DS, Traction Avant e SM.

Elvezio Esposito - tappezzeria auto d'epoca e moderne - CS - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Disponibilità di tessuti, similpelle rigida, vipla e skai per il restauro degli interni di vari modelli di automobili quali: 500 N (novità), D, F, L, R, 600, 1100, Ballila, Topolino, Augusta, Ardea, tutte le Alfa Romeo e Volkswagen. Panno in lana tutti i colori, ecc... Kit pronti da montare. Spediamo listini e preventivi su richiesta - Scegli la qualità.

MAGNETISTA PER HOBBY
CONSULENZA TECNICA GRATUITA

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

R.C. snc di Renato Cicia & C.

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

• Pannelloria • Braccioli
 • Cielo • Capotes
 • Moquette

"da sempre articoli creati esclusivamente su misura"

via delle industrie, 10 - 31010 Onè di Fonte (TV) - Tel. e Fax 0423 949614
 pec: ro-ciciasnc@legaimail.it - info@ro-cicia.com - www.ro-cicia.com

VESPATRONIC per VESPA
 Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W ET3, V50-90, PV125, PKS, PK-XL, PX, TS, GT, GTR, SPRINT VELOCE, SUPER, GL, VNB, VBB, GS160, SS180, RALLY 200, T5, GS150, FAROBASSO VN 1/2, VN1, VN2, 15T, V30T, V33T, 125 UIT, ACMA.

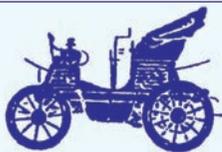
LAMBRETTA.IT di TINO SACCHI - Tutti i ricambi per tutte le Lambrette - 02 90631759 - 335 5444929

Lambretta.it

Elaborazioni,
 Cilindri in Alluminio-Nicasil
MONZA - SUPERMONZA
IMOLA - SUPERIMOLA
MUGELLO 186 - 200 - 225
 Bicilindrico
TARGA TWIN 250
 Monocilindrico
MISANO 186 - 200 - 225

VARITRONIC per Lambretta
 Accensione elettronica ad anticipo variabile 12V 90W. Per Li/TV/SX, DL, Junior 50-125, Lui 50-75, D/LD 125 e 150.

AUTORICAMBI SASSI



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

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

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

RC Autotappezzeria - TV - Tel. / Fax 0423 949614 - www.renatocicia.it - info@renatocicia.it. Siamo in grado di effettuare la riparazione, la ricostruzione ed il restauro completo degli interni e della selleria di tutte le autovetture classiche ed attuali in qualunque materiale.

47. SERVIZI VARI

Accornero Servofreni - TO - Tel. 349 7169186. Revisioni integrali di servofreni di qualunque autovettura d'epoca - Si eseguono lavorazioni su pompe freno e pinze freno - Esperienza pluridecennale.

AMMORTIZZATORI MARCHI - MI - tel. 02 537302 - 338 4540323 - info@ammortizzatori.it - www.ammortizzatori.it. Vendita e ricostruzione di ammortizzatori per auto d'epoca nazionali ed estere di qualsiasi anno.

Casini Geri - Tel. 055 4215623 - 339 3470923. Restauriamo parabole fari auto/moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore al 20% rispetto al procedimento tradizionale; più resistenza all'ossidazione.

48. SITI INTERNET

www.cicognaniguarnizioni.it. Tel. +39 0544 83311 - Fax +39 0544 84606. 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 di moto d'epoca.

www.gmajag.net - info@gmajag.net. Disponiamo di oltre 15.000 articoli per Jaguar classiche in pronta consegna.

www.lambrettapoint.com. Vasta gamma di articoli per il restauro della Vostra Lambretta - Forniamo consulenze ed assistenza tecnica - Pagina riservata al Lambretta Club Estense.

www.manualiauto.com. Consultando l'archivio presente nel sito, composto da migliaia di manuali tecnici e depliant relativi ad auto e moto costruite fin dai primi anni del '900, è possibile richiedere copie od originali, se disponibili, per mantenere al meglio la propria autovettura e la propria moto d'epoca.

www.rossoclassic.it. Costruiamo, anche da zero, gli impianti elettrici e gli accessori interni ed esterni annessi.

49. STRUMENTI, CRUSCOTTI, PLANCE E OROLOGI

FELICE SERVICE - NA - tel/fax 081 8186 067 - Ampia disponibilità cruscotti e strumentazione per auto classiche inglesi: Jaguar, Rover, Austin, Morris, Mini, Land & Range Rover, MG,

Metodo Tradizionale
Altissima Professionalità

Restauromature di auto e moto d'epoca con riporto di rame a spessore

GALVANICA PARTENOPEA

www.galvanicapartenopea.com
info@galvanicapartenopea.com

Via Agrigento, 4 - 80025 - Casandrino (NA) - Tel. Fax: 081 737 23 25

Daimler, Bentley, Ford Anglia, Triumph, Austin Healey, ecc.

F.lli Capasso snc - NA - Tel. 081 8281363 393 9481483 - info@capassoricambi.it. Ampia disponibilità di ricambi Fiat 500-600 -850-124-125-126-127-128-A12-Alfa-Lancia - Autobianchi, ecc... di meccanica, elettrici, carrozzeria, interni, sia per vetture stradali che da competizione.

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

Virginio Brambilla - Tel. 0341 576485 - Fax 0341 261670. Laboratorio artigianale per la lavorazione della vera radica; allestimenti di ogni tipo, su misura e o campione; restauri e personalizzazioni per qualunque auto classica, sportiva e attuale. Oggettistica.

50. 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.

51. TURBOCOMPRESSORI

SAITO s.r.l. - AN - Tel. 071715693 E-mail: info@saito.it - Web: www.saito.it - shop.saito.it. Distributore autorizzato per l'Italia turbo Garrett, Mitsubishi, Borg Warner KKK, Mahle. Rea-

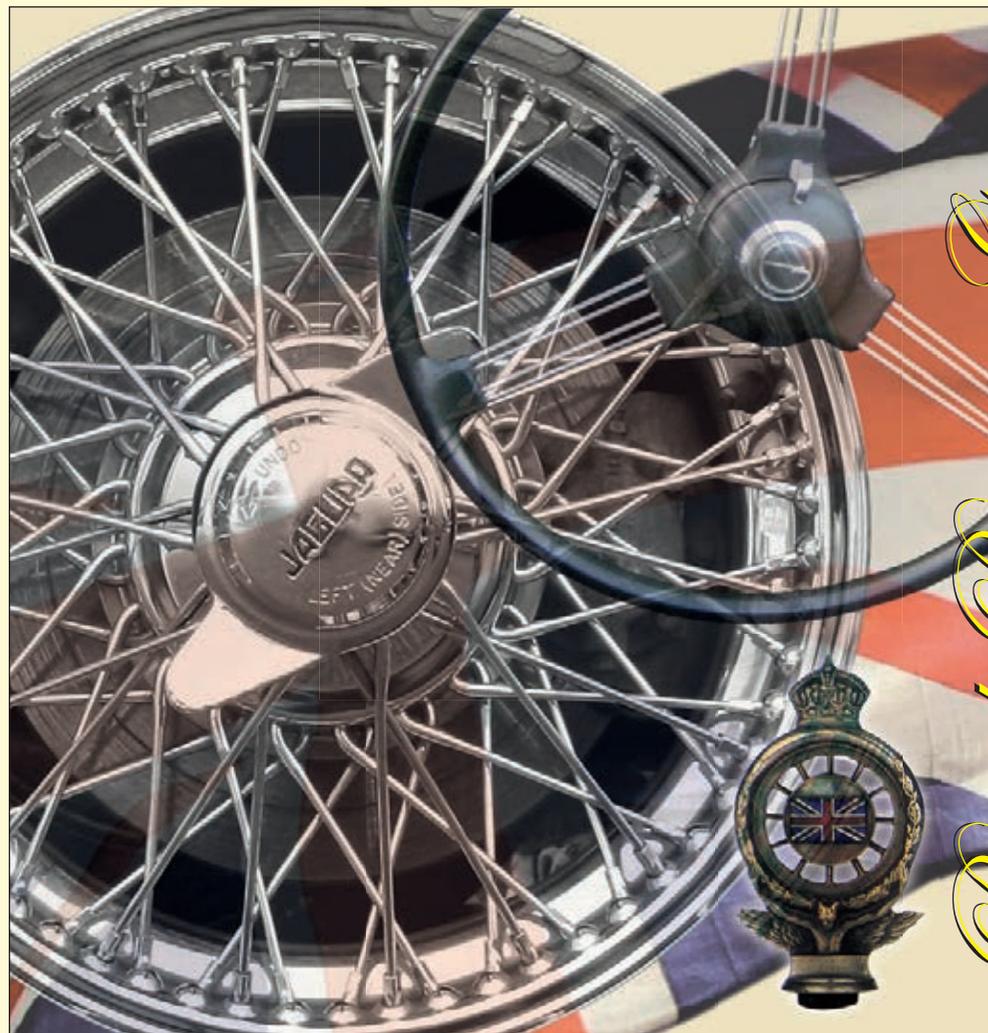
lizzazione di kit di potenziamento turbo ed esperienza trentennale nella revisione dei turbocompressori.

52. VALVOLE

MR VALVOLE di Martino Ambrogio - TO - Tel. 0121 52987 - Whatsapp: 334 6705986 - mrvalvole@gmail.com - info@f-matino.eu - dessy@f-matino.eu. Si costruiscono ogni tipo di valvole per motore, anche su disegno o campione, per vari modelli di autovetture e motocicli classici, sportivi e speciali.

53. VOLANTI

Elvezio Esposito tappezzeria auto d'epoca e moderne - Tel./Fax 0984 36074 - info@elvezio.com - www.elvezio.com. Si esegue il rivestimento di volanti in pelle per qualsiasi autovettura. Lavoro professionale. Spediamo preventivi su richiesta. Scegli la qualità. **Il Volante in Legno - RO - tel. +39 345 5872163 - fax : +39 0425 362650 - email: info@ilvolanteinlegno.it - www.ilvolanteinlegno.it.** Realizzazione e restauro di volanti in legno, pelle e bachelite, per auto classiche, sportive e speciali. Lavorazione artigianale ad alto livello di professionalità 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.virginio Brambilla.it - info@virginio Brambilla.it.** Ci occupiamo della creazione, ricostruzione, rifacimento, riparazione di ogni volante in radica e legno di qualunque auto classica, sportiva e speciale.



British Racing Green



PENRITE OIL

Triumph

MG

Austin Healey

Jaguar

Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493
www.brgspares.it - brgmoss@libero.it

PAGHIAMO REGOLARI PROVVIGIONI AI SEGNALETTORI CHE CI FANNO

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE

APERTI AD ORARIO CONTINUATO DAL LUNEDI AL SABATO 08:00 - 22:00 - DOMENICA SU APPUNTAMENTO



MANIACALE
ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE 450 CV, 05/2008, disp. carpetto originale Alfa Romeo 8c completa con libretto di garanzia e servizi regolarmente timbrato con tagliandi eseguiti in rete ufficiale Alfa Romeo - italiana da sempre. **SOLAMENTE 16.575KM.**
IVA ESPOSTA 100% COMPRESA NEL PREZZO PERFETTE CONDIZIONI - RARISSIMA
€ 365.000



ECCELSA
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 conolly nera.
SOLAMENTE 16.761KM PERFETTE CONDIZIONI - COME NUOVA
€ 125.000



ITALIANA DA SEMPRE
ALFA ROMEO ALFETTA 1800cc 116.08 1^SERIE SCUDO STRETTO, 06/1973, Targhe (FI 68...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine - Disponibili scheda dettagli veicolo con relativi codici accessori.
MANIACALE
€ 26.500



ECCELSE ESEMPLARE
ALFA ROMEO ALFETTA 1800CC 116.08 1^ SERIE SCUDO STRETTO, 10/1973, ASI CON C.R.S. - Disponibile certificazione rilasciata da "Centro Documentazione Museo Alfa Romeo", disponibile foglio complementare annullato a valore storico.
SUPERPREZZO
€ 25.000



SUPERPREZZO
ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12, 03/1972, Targhe (BS 36...) e documenti originali dell'epoca.
ISCRITTA ASI - DISPONIBILI NUMEROSE FATTURE ATTESTANTI I LAVORI SVOLTI - PERFETTE CONDIZIONI - SUPERCONSERVATO
€ 17.800



SUPERCONDIZIONI
ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) vettura perfettamente conservata, disponibili doppie triple chiavi intonse, foglio di via della prima immatricolazione, foglio complementare, 5 cerchi in ferro con calotte originali Alfa Romeo.
€ 10.000



MANIACALE
ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300 750 D PASSO CORTO CON HARD TOP, 03/1957, Targhe (VC 43...) e documenti originali dell'epoca - Disponibile ampissima documentazione fotografica e fiscale relativa al restauro.
ISCRITTA ASI CON C.R.S. - ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO
€ 75.000



SUPERCONDIZIONI
ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600 CON HARD TOP TIPO 101.23, 07/1963, Targhe (TV 20...) e documenti di periodo - Iscritta e omologata CSAI con fiche d'identita'.
DISPONIBILE CERTIFICAZIONE RILASCIATA DA ALFA ROMEO - ITALIANA DA SEMPRE
€ 69.000



ECCELSA
ALFA ROMEO MONTREAL TIPO 105.64 V8 2.593CC, 08/1974, Targhe (BS 46...) e documenti dell'epoca - Doppie chiavi - Meccanica completamente revisionata - Perfettamente funzionante.
RARISSIMA, UNICA NEL SUO GENERE
€ 77.500



PERFETTA
BMW 520i E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CRSC, Targhe (ROMA 04...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - Meccanica completamente rimessa a nuovo con doc. fiscale attestante i lavori svolti.
€ 10.500



SUPERPREZZO
BMW M 535i (E28), 10/1984, Targhe (VI 64...) e documenti originali di periodo.
ITALIANA DA SEMPRE VETTURA CONSERVATA MANIACALMENTE SICURA RIVALUTAZIONE
€ 35.500



ECCEZIONALE
BUGATTI TYPE 44, 04/1929, Targhe originali (PA 003xxx) originali dell'epoca con libretto a pagine originale del 1929.
ECCELSE CONDIZIONI DI ORIGINALITA' E CONSERVAZIONE - VETTURA APPARTENUTA ALLA STESSA FAMIGLIA PER 78 ANNI - ORIGINALE IN TUTTO, DAI DOCUMENTI A TUTTO IL RESTO - ITALIANA DA SEMPRE - PRIMA TARGA - PRIMI DOCUMENTI
€ 850.000



SUPERCONDIZIONI
CITROEN ID 19 P MONOFARO - 6 POSTI, 09/1965, Dispibile documentazione fiscale attestante i lavori effettuati in rete ufficiale Citroen e il restauro maniacale esdeguito alla vettura.
CONDIZIONI MANIACALI, DA CONCORSO
€ 39.800



ECCELSA
FERRARI DINO 206 GT BY "SCAGLIETTI" IN ALLUMINIO, 1969, ITALIANA DA SEMPRE - Targhe (PA 50...) e documenti di periodo - MANIACALMENTE CONSERVATA - Iscritta e omologata asi targa oro ai massimi livelli.
ITALIANA DA SEMPRE - SICURA RIVALUTAZIONE
€ 745.000



UNPROPRIO ETARIO
FERRARI DINO 246 GT, 10/1971, SOLAMENTE 58.314KM - ITALIANA DA SEMPRE - disponibile fattura di vendita attestante l'assoluta originalita' della vettura - ISCRITTA ASI - dotata di tutta la rarissima manualistica originale tra cui organizzazione di vendita e assistenza e tessera di garanzia.
RARISSIMA - ECCELSA
€ 390.000



ITALIANA DA SEMPRE
FERRARI DINO 246 GTS, 03/1973, CERTIFICATA FERRARI CLASSICHE - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - disponibile ampissima documentazione fotografica attestante il restauro totale, ultramaniacale.
MOTORE CON ALL'ATTIVO SOLAMENTE 673 KM ECCELSE - PERFETTA
€ 590.000



RESTAURO MANIACALE
FERRARI DINO 308/GT4 2+2 COUPE', 1976, OMOLOGATA ASI TARGA ORO - ITALIANA DA SEMPRE - totalmente originale - rarissimo sportivo ed allo stesso tempo accattivante abbinamento cromatico.
ECCEZIONALE VETTURA
SUPERPREZZO € 92.000



SUPEROCCASIONE
FERRARI 512 BB I, 11/1982, targhe (fi d2...) e documenti originali dell'epoca - restauro altamente professionale eseguito da artigiani esperti in vetture ferrari.
DISPONIBILE CARPETTA FERRARI ORIGINALE COMPLETA DI TESSERA DI GARANZIA E PIANO DI MANUTENZIONE CON TESSERA TAGLIANDI ESEGUITI E TIMBRATI (ULTIMO COMPLETO GIUGNO 2018)
€ 265.000



YOUNGTIMER
FERRARI 360 MODENA CAMBIO MANUALE, 07/2002, disponibile certificato d'origine rilasciato da Ferrari SPA - disponibile carpetto originale completa di tutta la manualistica originale.
TASSA DI POSSESSO E SUPERBOLLO PAGATI SINO AL 04/2023 E POI IN TOTALE ESENZIONE - SICURA RIVALUTAZIONE
€ 110.000



MANIACALE
FIAT 514 TORPEDO, 04/1931, OMOLOGATA ASI TARGA ORO - vettura dotata di documento rilasciato dall'ufficio documentazione dell'archivio storico Fiat attestante la produzione con carrozzeria Torpedo in data 08/04/1931.
ECCELSE - RARISSIMA
€ 43.500



SUPERPREZZO
FIAT 500 A "LA MITICA TOPOLINO", 11/1948, Targhe (CT 18...) e documenti originali dell'epoca - disponibile libretto a pagine.
ITALIANA DA SEMPRE DISPONIBILE FOGLIO COMPLEMENTARE ANNULLATO A VALORE STORICO
€ 11.000



LA MITICA TOPOLINO
FIAT 500 C TOPOLINO TRASFORMABILE, 06/1949, Targhe (TN 58...) e documenti originali di periodo - disponibile libretto a pagine - ISCRITTA ASI - disponibile foglio complementare annullato a valore storico.
SUPERPREZZO
€ 9.800



SUPERPREZZO
FIAT 500C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA, 08/1952, Targhe (ME 31...) e documenti originali dell'epoca.
MECCANICA FUNZIONANTE E PRONTA ALL'USO
€ 6.500



SUPERPREZZO
FIAT 500 F "ABARTIZZATA" REPLICA 595 - TETTO APRIBILE, 12/1966, Targhe (TO 84...) e documenti originali dell'epoca con libretto a pagine - ISCRITTA ASI CON C.R.S.
TETTO APRIBILE - QUALSIASI PROVA
SUPERPREZZO € 15.500



RESTAURO MANIACALE
FIAT 500 L (110F), 11/1972, Targhe (MN 48...) e documenti di periodo - ISCRITTA ASI CON C.R.S. - ITALIANA DA SEMPRE - restaurata radicalmente e maniacalmente da artigiani esperti in vetture Fiat.
DA VETRINA
€ 10.800

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

I PREZZI PIÙ BASSI DEL MERCATO



FIAT 1100 - 103 BAULETTO CAMBIO AL VOLANTE, 05/1957, Targhe (CN 45xxx) originali dell'epoca.

ITALIANA DA SEMPRE - ELEGGIBILE 1000 MIGLIA - PERFETTAMENTE FUNZIONANTE SUPERPREZZO

€ 15.300



FIAT 1100 R - 103 P BERLINA, 04/1966, Targhe (PS 054xxx) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE.

RESTAURO MANIACALE ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ESPERTI IN VETTURE FIAT.

SUPERPREZZO € 8.500



FIAT ARGENTA 2.0 INIEZIONE ELETTRONICA (I.E.) 1^SERIE, 10/1981, Targhe (BG 624xxx) e documenti originali dell'epoca - ISCRITTA ASI - DISPONIBILE FATTURA DI VENDITA RILASCIATA DA SARI SPA - FONDI E LAMIERATI INTONSI.

UNICOPROPRETARIO

€ 9.800



FIAT CAMPAGNOLA 1900 BENZINA TIPO 1101 A 6 POSTI, 02/1970, Targhe (Roma F00...) originali dell'epoca - Veicolo adatto a pubblicità ed eventi pubblicitari per attività di concessionari, carrozzerie, officine meccaniche, gommisti, club di veicoli storici ecc....

QUALSIASI PROVA

€ 8.500



FIAT 1500 BERLINA TIPO 115 CAMBIO AL VOLANTE - CONTACHILOMETRI A NASTRO, 09/1966, Targhe (ME 82...) e documenti originali dell'epoca-disponibile libretto a pagine - dotata di cambio al volante e contachilometri a nastro - motore da 1481cc in grado di erogare una potenza massima di 76cv.

ITALIANA DA SEMPRE

€ 6.000



FIAT RITMO ABARTH 125 TC 2000cc, 01/1983, Targhe (Roma 01...) e documenti originali dell'epoca.

PRODOTTA IN 7500 UNITA' DI CUI SOLAMENTE 2000 DESTINATE AL MERCATO ITALIANO CONSERVATO MANIACALE - CONDIZIONI DA CONCORSO - ITALIANA DA SEMPRE

SUPERPREZZO € 22.000



JBA FALCON SPORT 2000cc MOTORIZZATA FORD, 1984, iscritta ASI con C.R.S. - omologata ASI targa oro ai massimi livelli.

PARTICOLARE FASCINO INGLESE - ELEGANTE ABBINAMENTO CROMATICO - MANIACALE

€ 18.500



JAGUAR MK II 3.8 + OVERDRIVE ALLESTIMENTO "HEADENGINE STRAIGHTPORT" - ISCRITTA ASI - 01/1961, ISCRITTA ASI - cruscotto in radica di noce perfetto come nuovo.

INTERNI INTONSI CONSERVATI DA VEDERE E PROVARE

€ 37.500



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER "AMERICA" GUIDA SINISTRA, 07/1955, disponibile stringa registro di produzione Lancia relativa al telaio comprovante numerazione di: scocca, motore, differenziale, sospensione anteriore e scatola guida.

STRAORDINARIO ABBINAMENTO CROMATICO - RESTAURO MANIACALE

€ 925.000



LANCIA ARDEA IV 4^SERIE TIPO 250, 08/1950, un solo proprietario utilizzatore dal 1973 ad oggi, disponibili numerosissimi giustificativi e fatture attestanti i lavori effettuati negli anni.

VEICOLO D'INTERESSE STORICO ISCRITTA ASI A LIBRETTO - SUPERCONDIZIONI

€ 14.500



LANCIA FLAMINIA 6 POSTI CAMBIO AL VOLANTE TIPO 813.10 2458CC 110 CV, 03/1963, Targhe (VC 08...) e documenti originali dell'epoca - iscritta asi con C.R.S. e omologata al registro storico italiano Lancia.

SICURA RIVALUTAZIONE

SUPERPREZZO € 25.500



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

TARGHETTA IDENTIFICATIVA TOURING NR. 12948 - MANIACALE

SUPERPREZZO € 77.500



LAND ROVER 109 D SERIES III 9 POSTI, 1982, 4 MARCE + OVERDRIVE - Disponibile documentazione fiscale attestante i lavori effettuati in rete ufficiale Land Rover - Disponibile libretto uso e manutenzione Land Rover 109 D Series III.

DISPONIBILE A QUALSIASI PROVA E VISIONE

€ 29.800



MERCEDES BENZ 240 D / 8 W115, 11/1973, Targhe (BN 71...) originali dell'epoca - disponibile libretto uso e manutenzione, libretto di garanzia e libretto di manutenzione con tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale Mercedes-Benz

€ 13.900



MERCEDES-BENZ 280 SE W126 CAMBIO AUTOMATICO, 03/1981, DISPONIBILE CARPETTA ORIGINALE M.B. IN PLASTICA TRASPARENTE COMPLETA DI: LIBRETTO TAGLIANDI CON TIMBRI TAGLIANDI ESEGUITI A SCADENZA REGOLARE IN RETE UFFICIALE FINO A 172.929 KM, LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE.

SUPERPREZZO € 8.500



MG "M" - TYPE MIDGET, 01/1929, iscritta asi con C.R.S. - CARROZZERIA IN PEGAMOIDE BLU - PARAFANGHI NERI - divertimento alla guida assicurato.

SUPERPREZZO

€ 32.000



MG TD MIDGET, 1952, Iscritta e omologata Automobile Club d'Italia con fiche di regolarità - Restauro maniacale e altamente professionale eseguito da artigiani esperti specializzati ed altamente qualificati in vetture MG TD.

DA VEDERE E PROVARE

€ 28.500



MORETTI 600 BERLINETTA CAMBIO AL VOLANTE 4 MARCE, 1951, ECCELSSO ESEMPLARE DI 600 MORETTI - PARABREZZA DIVISO - RARISSIMA.

PRODOTTA DALLA CASA AUTOMOBILISTICA ITALIANA SOLAMENTE DAL 1949 AL 1951 CONDIZIONI MANIACALI

SUPERPREZZO € 55.500



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 LAVORI SVOLTI ALLA VETTURA

SUPERPREZZO € 95.500



PORSCHE 912 TARGA SOFT WINDOW MY '68, 03/1968, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - Disponibile documentazione fotografica e fiscale attestante i lavori effettuati in rete ufficiale Porsche.

SUPERPREZZO

€ 89.500



SAAB 900 I TURBO 16V CABRIOLET, 07/1992, Targhe (BO GO...) e documenti originali dell'epoca.

ISCRITTA ASI - ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO

€ 12.800



SIMCA 8 SPORT CABRIOLET PRE-SERIE, 1950, nr. 38 di soli 42 - realizzato dalla carrozzeria facel - metalon - omologata asi targa oro ai massimi livelli - motore gordini 122zcc con 51cv in grado di raggiungere una velocità massima di 135km/h.

RESTAURO MANIACALE - RARISSIMA

€ 107.500



SUBARU IMPREZA WRX STI II SERIE 265 CV AWD "BLOBEYE", 02/2004, TARGHE (CG...) E DOCUMENTI ORIGINALI.

DISPONIBILE LIBRETTO TAGLIANDI CON TAGLIANDI EFFETTUATI E TIMBRATI IN RETE SUBARU

€ 39.500



TOYOTA CELICA 2.0 4WD 204 CV ALL-TRAC, 1992, ISCRITTA ASI CON C.R.S. - disponibile libretto di garanzia con tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale Toyota.

SUPERCONSERVATO - YOUNGTIMER DI SICURA RIVALUTAZIONE

€ 23.500



TRIUMPH GT6 MK I "REPLICA SIMO LAMPINEN RALLY MONTECARLO", 05/1967, OMOLOGATA ASI TARGA ORO - disponibile allestimento d'origine.

SUPERPREZZO

€ 35.500

EVER GREEN CARS

www.evergreencars.it
info@evergreencars.it

SI RICEVE SU APPUNTAMENTO

**SAREMO PRESENTI
AD AUTOMOTORETRO'
DI PARMA
DAL 3 AL 5 MARZO 2023**



FIAT DINO 2400 COUPE', anno 1971, ASI, 10.568 km, documenti regolari.



MERCEDES 230 SL PAGODA, anno 1965, vettura conservata, ASI targa oro, auto interessante.



MERCEDES 230 SL, restauro totale, anno 1966, da concorso.



MERCEDES 190 SL, anno 1960, auto perfetta, ASI targa oro.



PORSCHE 356 AT2, restauro totale, anno 1958, nero, int. beige.



PORSCHE 356 BT6, anno 1962, restauro super professionale, imp. Elettrico 12 V, auto da concorso.



PORSCHE 356 AT2, anno 1958, blu massenblau, restauro totale, perfetta in tutto, auto da concorso.



PORSCHE 911 2.4 T TARGA, anno 1972, colore spettacolare seppia Braun, con aria condizionata, sedili Recaro originali, auto spettacolare.



PORSCHE 911, anno 1973, ASI targa oro, tettuccio elettrico, molto rara, allestimento S, restauro super professionale.



PORSCHE 911 20.E anno 1969 restauro professionale auto perfetta.



PORSCHE 356 C, anno 1964, restauro maniacale.



PORSCHE 911 (930) TURBO - G50 GEARBOX, anno 1989, realizzata in pochi esemplari, 52.700 Miglia, cambio 5 marce.



PORSCHE 911 CARRERA 3.2 COUPÉ, anno 1984, ottime condizioni di carrozzeria e meccanica.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1300, veloce, rarissima, anno 1958, restauro da concorso.



ALFA ROMEO GIULIA, restauro totale, bianca, int. rossi, auto bellissima.



ALFA ROMEO MONTREAL, anno 1972, meccanica completamente revisionata, perfetta.



CRISTIANO LUZZAGO

Dal 1978 automobili da collezione di prestigio



1954 CHEVROLET CORVETTE C1
ELEGGIBILE 1000MIGLIA € 84.800



1957 ALFA ROMEO GIULIETTA
SPRINT ELEGGIBILE 1000MIGLIA



1956 LANCIA AURELIA B20 6 SERIE
ELEGGIBILE 1000MIGLIA



1953 LANCIA AURELIA B20 3A SERIE
ELEGGIBILE 1000MIGLIA



1967 LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO
1.3 CARR.PERALLUMAN €55.000



1964 PORSCHE 356 C 75 CV
TOT. RESTAURATO € 138.000



1962 LANCIA APPIA SPORT GT
ZAGATO passo corto 1 di 200 prodotte



1939 LANCIA APRILIA PININ FARINA
convertibile 1 di 200 prodotte



1964 AUSTIN HEALEY 3000 MK3
TOT. RESTAURATA € 69.800



1973 MORGAN 4/4 1600
4 POSTI RHD € 29.800



1961 ALFA ROMEO 2000 TOURING
SPIDER € 99.800



1964 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER
1600 RESTAURATA € 74.800



1958 TRIUMPH TR3A TOTALMENTE
RESTAURATO € 42.800



1955 JAGUAR XK 140
DROP HEAD COUPE



1970 JAGUAR E TYPE ROADSTER
4.200 S2 € 98.000



1963 JAGUAR MK2 3.800
aria condizionata e servosterzo



1973 ALFA ROMEO GIULIA GTA 1300
JUNIOR stradale, 1 di 193 costruite



1978 MERCEDES BENZ 450 SL,
originale italiana, 4 POSTI € 39.800



1996 JAGUAR XJ-SC 4.000
CABRIOLET 4 POSTI € 33.800



1992 JAGUAR XJS 4.000 COUPE
CAMBIO MANUALE €29.800



1972 OPEL ASCONA 1900 SR
CONRERO CON PASSATO SPORTIVO
€ 59.000



1978 FERRARI 308 GTB CARBURATORI
CARTER SECCO 1 DI 415



1972 ALFA ROMEO 2000 SPIDER
VELOCE targa BS originale € 32.800



1961 MG A 1600 COUPE'



1979 MORGAN PLUS 8 3.500
€ 54.800

www.cristianoluzzago.it

"The Blue Room" Via Don Bergomi 6, 25030 Castel Mella BS - Visite solo su appuntamento tel +39.328.2454909

Grimaldi Classic Cars

Grimaldi Auto S.p.A.

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

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

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



Inquadra il QR code



Accesso diretto
al nostro sito



VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.8 16V, 3 PORTE, ***UNICO PROPRIETARIO***, SOLO 99.000 KM DA NUOVA, TUTTA ORIGINALE, libro tagliandi, fatture, contratto di acquisto ecc...
ANNO 1991!
ASI TARGA ORO ITALIANA DA SEMPRE



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3, anno 1957, ⁰⁰⁰750 D PASSO CORTO⁰⁰⁰, colore BIANCO, matching numbers, perfetto stato sia di carrozzeria che di motore. Interni Superlativi.
TARGA COMO



ALFA ROMEO GT 1.3 UNIFICATO, "POCHE AUTO PRODOTTE", COLOR FAGGIO rarissimo, targa FE, ASI ORO.
OTTOBRE 1975!
ITALIANA DA SEMPRE



ALFA ROMEO BRERA 2.4, ★SOLO 8.100 KM DA NUOVA★, UNICO PROPRIETARIO. Da collezione!
TARGHE DI NASCITA!
ITALIANA DA SEMPRE



ALFA ROMEO GIULIA 1.300 4 MARCE 1° SERIE, ANNO 1964, RESTAURO TOTALE... COLORE VERDE.
TARGHE VENEZIA



ALFA ROMEO GIULIA - 1.600 T1, ANNO 1963 ---- RESTAURO TOTALE, ITALIANA DA SEMPRE, CONDIZIONI SUPERBE.
TARGA PERUGIA
CONDITION TOP



LANCIA FULVIA 1.3, RESTAURATA, TARGA TORINO nera, COLORE BLU LANCIA, INTERNI CREMA, CERCHI CROMODORA, ASI. Interni Superlativi.
ITALIANA DA SEMPRE !



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1.3 ⁰⁰⁰750D PASSO CORTO⁰⁰⁰, IMM.1958, AZZURRA, CONDIZIONI IMPECCABILI dalla A alla Z.
TARGA RAVENNA



LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V 4WD 196cv, **78.000km**, ITALIANA DA SEMPRE con targhe d'epoca, ISCRITTA ASI.
NOVEMBRE 1989



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



FIAT 600 MULTIPLA, ⁰⁰⁰RESTAURATA dal nostro Reparto Classic **VITE per VITE** MOTORE DA RODARE, targhe nere.
ITALIANA DA SEMPRE ANNO 1964!
UNICA IN QUESTE CONDIZIONI



JAGUAR MK2 3.8, ★★★ITALIANA DA SEMPRE con TARGE VARESE NERE★★★, RESTAURATA da NOI COMPLETAMENTE! colore blu con interni CARTIER.
ANNO 1963
STRABILIANTE !

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

**SIAMO ANCHE ALLA RICERCA
DI FIAT 124 SPIDER.**

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

venosta®

GARAGE
di Carlo Giovanni Venosta



**GESTIONE, VENDITA E CONTOVENDITA
DI AUTO D'EPOCA E YOUNGTIMER**



Visita il nostro nuovo sito: www.venostagarage.com



Fiat 124 spyder 2.000 Europa anno 1980 interno in pelle beige, appena tagliandata.

€ 23.500



Ferrari 308 GTS, anno 1980, carburatori, solo 36.000 km, due proprietari.

€ 89.000

Saremo presenti ad AUTOMOTORETRO' di Parma dal 3 al 5 marzo 2023



Bmw z1, 405 km da nuova, anno 1989.

€ 74.900



Maserati spyder Zagato anno 1987 solo 4.800 km da nuova service book presente.

€ 42.000



Porsche 997 2S cabrio, anno 2005 cambio automatico 127.000 km.

€ 58.000



Porsche 944 S2, cabrio, anno 1990, 95.000 km, stupenda.

€ 33.000



Alfa romeo Gtv spider 3.0 V6 allestimento Momo, anno 1996, Accostamento colori bellissimo.

€ 21.500



Mercedes R 107 300 SL, anno 1989, ASI, solo 105.000 km, con hard top.

€ 53.000



Porsche 911 carrera cabrio 3.200 G 50, Clima, pochi km, appena tagliandata.

€ 78.000



Jaguar XJ6 3.2, anno 1996 120.000 km. Due proprietari, service book, ottimale.

€ 10.500



Alfa romeo spider 2000 veloce coda tronca, anno 1974, completamente restaurata.

€ 29.900



Land Rover 109 series 8V anno 1980 9 posti. Completamente restaurato in modo MANIACALE.

€ 85.000

Via S. Allende, 16 - 26841 Casalpusterlengo (LO) - Tel. 335 5339450 - carlogiovanni@venostagarage.it

COLLEZIONISTA PRIVATO VENDE

STEFANO: +39 335 398710
pescheriestefanoecsr@gmail.com



FIAT 501 SPIDER, del 1925, omologata ASI.



FIAT 500 A CABRIOLET, del 1939, fuoriserie Negro.



FIAT 521 TORPEDO, del 1928, restaurata.



FIAT 130 COUPE, del 1973. € 13500



FIAT 1600 S OSCA SPIDER, del 1962, omologata ASI.



FIAT 500 C AUTOCARRO, con rimorchio, nessun lavoro da fare.



FIAT 501, del 1920, super restauro.



FIAT 500 C, del 1949, con rimorchio, fuoriserie, dedicata guardia forestale. RARISSIMA.



FIAT 500 B, del 1948, autocarro restaurato. € 18500



BIANCHI S9 FAUX CABRIOLET FUORISERIE, del 1934, omologata ASI. UNICA.



BMW Z3 1.9, del 1997, hard top, aria condizionata, km 91500.



LANCIA AUGUSTA, del 1935, omologata ASI, super prezzo.



LANCIA Y10 4x4, del 1987, bellissima. € 3900



LANCIA ARDEA, seconda serie, iscritta ASI. € 13900

NERVESAUTO

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

www.nervesauto.com



Fiat 124 Spider, anno 1980, 2000cc, 4 posti, pronto verniciatura, motore funzionante e controllato, capote in canvas nuova, paraurti ripristinati, auto completa di documenti.



Bentley Mulsanne, anno 1980, azzurro metallizzato, interni in ottime condizioni in pelle azzurra con tetto in vinile blu, motore 6.750cc, targata italiana, iscritta all'ASI.



Lancia Appia II serie, anno 1958, modello C10S, color beige interni in tessuto abbinati, colorazione originale, motore 1090cc, targhe nere e libretto a pagine, iscritta all'ASI.



MGB Roadster, anno 1966, blu e interni blu con piping azzurro, motore 1800cc, equipaggiata con capote in vinile nera, cerchi a raggi nuovi, gomme nuove, ventola e radiatore olio.



Morris Minor 1000 Traveller, anno 1970, colore verde foglia classico abbinato ad interni verdi, motore da 1.000cc, legni in buone condizioni, marciante.



Fiat 124 Spider, 1981, motore ad iniezione 2000cc, colore rosso metallizzato e interni beige, motore in ottime condizioni, capote in canvas, completa di tutti i suoi accessori.



Triumph Spitfire 1500, 1980, nero e interni colormagnolia, 1500cc, due posti, capote e cerchi originali. Appena riverniciato, documentazione lavori eseguiti e CRS.



Duetto Spider Veloce, anno 1979, 2000cc, colore avorio interni neri, con documenti. Motore 131 CV ad iniezione, meccanica in buone condizioni, capote come nuova.



MGA Roadster, 1966, colore blu abbinato ad interni blu con piping azzurro, motore 1800cc, equipaggiata con capote in vinile nera, cerchi a raggi nuovi con gomme nuove.



Volkswagen maggiolino versione Karmann, anno 1979, 1300cc, colore bianco e interni neri, con documenti, targhe nere, in possesso di ASI e revisione eseguita.



Renault 4CV, anno 1958, tipo R1062-Sport, 748cc, carrozzeria e motore in ottimo stato con carburatore appena revisionato, interni nuovi, paraurti e coppe ruota restaurati.



JBA Falcon, 1990, raro Rover V8 3.500, questa JBA Falcon, appena riverniciata, interni color magnolia con piping verde, cruscotto e volante in legno. Disponibile anche Falcon 3000.



EPOCASTORE

AUTO • MOTO • RICAMBI • VINTAGE • RARITÀ
ESPOSIZIONE E VENDITA

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



CITROËN SM MASERATI CARBURATORI, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



MERCEDES 300 SE BLU COUPÉ, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



MASERATI QUATTROPORTE PRIMA SERIE V8, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



LANCIA FLAMINIA COUPÉ 2.5, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



MERCEDES 180D PONTON, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



MERCEDES W123 240 D, iscritta ASI.
TRATTATIVA IN SEDE



FIAT 621 FURGONE, meccanica gira libera - vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



FIAT 130 COUPÉ, 1973, cambio manuale, vettura da restauro - documenti da passaggi. € 4.500 tratt.



VOLKSWAGEN T1 FURGONATO, motore gira libero - vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



MERCEDES 220SE COUPÉ, vettura da restauro e reimmatricolare.
TRATTATIVA IN SEDE



CITROËN CX, 1977, ASI - vettura funzionante, gpl da sostituire o rinnovare. € 5.500 tratt.



FIAT PANDA 30L, 1986, RESTAURATA, vettura funzionante, appena restaurata internamente e di carrozzeria. € 4.500 tratt.



Classic & Sports Cars since 1987

PRESENTI PER I 40 ANNI DI AUTOMOTORETRÒ - FIERE DI PARMA - 3/5 MARZO
VISITA IL NOSTRO SITO INTERNET: WWW.CITYMOTORS.COMM.IT



ALFA ROMEO
ALFETTA GT 1.6 - 1979
17.000 €



ALFA ROMEO
ALFETTA GTV 2000 L - 1978
17.500 €



ALFA ROMEO MATTA
1900 M AR51 - 1951
28.000 €



ALFA ROMEO MATTA
1900 M AR51 - 1953
15.000 €



ALPINE
A110 - 1969
69.500 €



AUTOBIANCHI
500 GIARDINIERA - 1971
13.500 €



CITROEN
2CV6 DOLLY - 1985
13.500 €



CITROEN TRACTION
AVANT 11 B - 1948
15.000 €



FERRARI
330 GT 2+2 I SERIE - 1964
275.000 €



FIAT 508 BALILLA
BERLINA 2 PORTE - 1936
12.500 €



FIAT 508 C
TRASFORMABILE - 1939
42.000 €



FIAT 1400
CAMIONCINO - 1951
15.000 €



JAGUAR XJ6 4.2 L
SALOON III SERIE - 1982
11.500 €



MERCEDES 220A
PONTON W180 - 1955
27.000 €



MERCEDES
350 SL R107 - 1971
32.500 €



MERCEDES
380 SEC W126 - 1984
13.500 €



MG
TD - 1953
28.500 €



ROVER
P5 3.0 L SALOON - 1963
15.500 €

City Motors - Automobili d'epoca e da collezione dal 1987 - Via Maria Bricca, 20 - 10044 Pianezza (To) - Italia
Tel. (+39) 011.968.26.55 r.a. - www.citymotors.comm.it - e-mail: citymotors@comm.it



Solo per passione...Auto



FIAT BALILLA 4 MARCE '34



FIAT 1500 L '65 ASI



FIAT COUPE 2.0 20V '96 ASI

Via Donizetti n°1 - 24060 Casazza (BG) - tel. 035 0173659 - cell. 380 6971605 - panza-auto@outlook.it



FIAT 500 '66 ASI



LANCIA APPIA 1ªSERIE '54 ASI



FARMOBIL FM 700 '63



TRIUMPH SPORT '60 ASI - CSAI



TRIUMPH SPITFIRE 1.5 '78 ASI - CSAI



JAGUAR MK IX 3.8 AUTOMATIC '59 ASI



JEEP CJ5 '68 ASI



CHEVROLET CAMARO 3.8 V6 2+2 TIP-TOP ASI



BENTLEY TURBO R '90



AUTOBIANCHI BIANCHINA PANORAMICA '65 ASI



RENAULT 5 TL '82



RENAULT FLORIDA 1.2 '62 ASI



VOLKSWAGEN GOLF CBR 1.5 '82 ASI



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO GHIA 1.3 CBR '76 ASI



AUDI 80 2.0 L '93

ACQUISTIAMO LA TUA AUTOVETTURA



FAVA NICOLA
BROKER AUTO
CLASSICHE DA COLLEZIONE

Tel: 328 3553543
WWW.VINTAGECARITALIA.IT



Mercedes-Benz 600 SL
BRABUS, Anno 2003



Lancia Flavia Sport Zagato
Anno 1965



Jaguar XK 140 FHC
Anno 1956



Ferrari Dino 308 GT4,
Anno 1977



Alfa Romeo 75 Turbo
Evoluzione, Anno 1987



BMW 2002
Anno 1972



Citroen Traction Avant 11 B
Limousine, Anno 1955



Ferrari 308 GTS
Carburatori, Anno 1979



Porsche 996 Carrera 2,
Anno 1998



Alfa Romeo Giulietta 2600 Sprint,
Anno 1965



Alfa Romeo Montreal
Anno 1972



Porsche 964 Carrera 4
Anno 1989



Audi 100S Coupe, Anno 1971



Ferrari 348 TS, Anno 1991



Fiat 1100 Monviso, Anno 1950

CONTANGELO MOTORI
Plurimarche



contangelomotori

Contangelo Motori Srl



Lancia Lambda, 1928, ASI targa oro.



Alfa Romeo Giulietta Spider, 1962, 46.864
km, matching numbers.



Alfa Romeo Giulietta 1600 TI, 1965, conser-
vata, unico proprietario, 13.500 km, ASI A1.



Fiat 500 D, 1963, targhe originali vettura
restaurata 10 anni fa. € 15.000



Innocenti Mini 90SL, 1979, conservata,
9.799 km.



BMW 633 CSI, 1983, prima vernice,
5.996 km.



Alfa Romeo 147 GTA, 2003, 12.000 km,
pari al nuovo.



Smart Brabus, 2003, 1st Edition, 9.000
km, n°393 di 500.



Ferrari 599 GTO, 2010, n° 1 di 599,
8.600 km.



Mercedes SLK 200 autom., 2011, 9.624
km, pari al nuovo.



Audi RS3 SPB, 2011, prima vernice,
89.000 km.



Porsche 911 (991) GT2 RS, 2018, 750
km, pacchetto Weissach.

Via Atellana, 34/A - 80022 Arzano (NA) - Tel. +39 081 5732538

www.contangelomotori.it

GALVANICA SPINO D'ADDA SRL

SPECIALIZZATI IN AUTO E MOTO D'EPOCA

- RAMATURA A SPESSORE
- NICHELATURA
- CROMATURA
- NICHELATURA OPACA

- PULITURA - SABBIAURA
- LUCIDATURA

ZAMA ACCIAIO ALLUMINIO FERRO OTTONE

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

tel. 0373 965359 - fax 0373 646003

info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it



INOLTRE EFFETTIAMO
IL RESTAURO COMPLETO
DEI COMPONENTI DA CROMARE
PRIMA DEL PROCESSO
GALVANICO

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



GUIDA AGLI AFFARI

VENDO • AUTO • MOTO • VARIE • CERCO

AUTO

ABARTH

1000 BIALBERO, 1963, omologata ASI targa oro, una delle poche rimaste carrozzate Abarth, autovettura dal passato sportivo, targhe e libretto d'origine. Trattativa riservata. Tel. 349 8535855. robimail2013@gmail.com.



ALFA ROMEO

1900 BERLINA, 1952, prima serie, autovettura completamente restaurata di meccanica e carrozzeria. Prezzo da concordare. Tel. 349 3219189. mario.pianaro@gmail.com.

2000 BERLINA TIPO 105.12, 03/1972. Targhe (BS 36...) e documenti originali dell'epoca - meccanica tagliandata e revisionata regolarmente - FONDI E LAMIERATI INTONSI - SUPERPREZZO. € 17.800. Tel. 348 5503882.



2000 TOURING SPIDER, 1961, omologata ASI targa ORO, vettura totalmente restaurata, completa di documentazione dei lavori eseguiti, corredata di Hard Top originale. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzaggo.it. € 99.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



2.0 SPIDER 16V TWIN SPARK, 1996, colore nero metallizzato, autovettura perfetta, capote nuova, interni in pelle, in esenzione bollo modello 916, revisione da effettuare nel 2024. Prezzo dopo contatto. Tel. 335 5393147.

916 SPIDER 1.8, 2000, Km 150.000, cambiati nuovi: distribuzione, pompa acqua, termostato, olio e filtri, gomme batteria, nessun incidente, riverniciata, con CRS, capote originale. € 11.000. Tel. 335 8226375. gl.sacchi2@gmail.com.



ALFETTA GTV GR.2, 1978, da Competizione, Gruppo 2. Completa di Passaporto Sportivo, Fiches certificate. Vari ricambi disponibili. Targa con Provincia. Tel. 328 3553543 - nicolafava@yahoo.it.



DUETTO 1600 CODA TRONCA, 1974, omologata ASI, unico proprietario dal 1977, libretto e motore originali, perfettamente funzionante, carrozzeria color giallo paglierino come nuova, capote e gomme nuove. € 38.000. Tel. 388 8549744 - 0583 494952. mppettrini@libero.it.



DUETTO IV SERIE, 1992, con CRS, splendido spider, colore nero pastello, Km 117.000, perfetto, sempre in garage, con hard top + vari accessori. € 26.000 tratt. Tel. 339 2566528.



DUETTO SPIDER, 1977, 1300cc, colore rosso e interni neri, targhe nere, 2+2 posti, impianto GLP, capote selleria e tutti gli accessori sono in ottime condizioni.

Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



DUETTO SPIDER 2.000, 1991, quarta serie, argento metallizzato, interno beige, condizioni ottime, con servosterzo, ruote in lega, staccabatteria. Revisionata fino a settembre 2024. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA sul sito www.cristianoluzzaggo.it. € 19.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



DUETTO SPIDER VELOCE, 1979, 2000cc, colore avorio interni neri, con documenti. Motore 131 CV ad iniezione, meccanica in buone condizioni, capote come nuova. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



GIULIA SPIDER 1600, 1965, ultima serie con 5 marce e freni a disco. Rossa interno nero, totalmente restaurata recentemente e appena tagliandata, perfetta e pronta per l'uso. Condizioni perfette. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA sul sito www.cristianoluzzaggo.it. € 79.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



GIULIA SUPER 1600 BOLLINO ORO, 1966, 1 proprietario per la maggior parte della sua vita, totalmente

restaurata, targhe e documenti originali, pronta da usare. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzaggo.it. € 39.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzaggo.it.



GIULIETTA 1.3 1ª SERIE TIPO 116.44, 05/1978, targhe (BG 49...) originali dell'epoca, vettura maniacalmente conservata, sedili e pannelli porta in tessuto Testa di Moro originali, 5 cerchi in lega Campagnolo millerighe originali Alfa Romeo. UNIPROPRIETARIO. € 10.000. Tel. 348 5503882.



GIULIETTA 2.0 TURBODELTA, 1985, restauro totale appena terminato, condizioni pari al nuovo, motore restaurato con ricambi originali CRS ASI, REVISIONATA FINO DICEMBRE 2023 TARGHE ORIGINALI. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzaggo.it. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



GIULIETTA TI, 1960, auto restaurata in modo conservativo, mai incidentata, fondi e lamierati originali acqua di fonte, selleria, cromature, freni, gomme, motore nuovi, il tutto con foto, a richiesta altre informazioni. € 21.500. Tel. 339 7180206.

GTV V6 TURBO, 1994, colore nero, interni in pelle neri, Km 70.000 con tagliandi, gommata, nessun lavoro da fare, autovettura ben conservata, da collezionista. € 10.000 non tratt. Tel. 349 2249392 - solo mess. whatsapp.

GTV V6 TURBO, 1994, omologata ASI con CRS, colore rosso metallizzato, tutta originale, meccanica ok, Km 110.000, interni in pelle nera, carrozzeria senza ruggine, sempre in garage. € 10.000. Tel. 349 2249392. umberto.cadore@gmail.com.

IN PRIMO PIANO



ALFA ROMEO 2600 SPRINT

Proponiamo in anteprima, anno 1962, 2584cc, colore oro metallizzato e interni in pelle neri, conservata, con documenti, targata, meccanica funzionante da 145 CV. L'Alfa Romeo 2600 Sprint viene chiamata "Pantera", per il suo utilizzo dalla parte delle forze dell'ordine negli anni '60. È stata prodotta dal 1962 fino al 1966, e al tempo costava più del 2600 Spider e più del GTA. Un buon conservato, auto completa di tutti i suoi pezzi originali.

Visione consigliata. Su richiesta, trasportiamo a destinazione.

NERVESAUTO
Vetture classiche e sportive - Sport and Classic Cars

Info e WhatsApp: 335 82 62 808 (Olivotto Gastone)
info@nervesauto.com - www.nervesauto.com

Spedizione gratuita per tutti gli ordini fino al 31 marzo 2023

(ad eccezione di lastre di vetro, merci ingombranti e spedizioniere)

I cataloghi leader di mercato:

Ricerca meticolosamente, illustrato in modo ossessivo e dettagliato.

1.000 pagine **gratuite!**



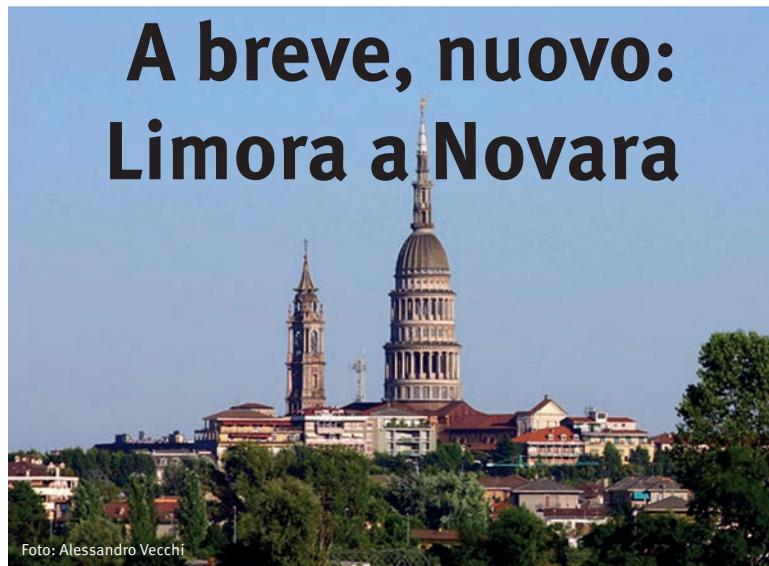
marchio	modello	pagine	codice prodotto
MG	MGA Roadster e Coupé	580	489841
	MGB	800	7678
	MGF e MGTF	64	493830
Austin Healey	BN1 - BJ8	600	326250
	Sprite e MG Midget	324	324658
Mini	Classic	740	327536
Triumph	TR2 - TR4A	600	287210
	TR5, TR250 e TR6	600	286982
	Spitfire MK3, MK4, 1500	640	488365
Jaguar	Mark II	128	206532
	E-Type, 6 cilindri	1.050	539224
	E-Type V12 Serie III	400	501741
	XK120, 140 e 150	700	317404
	XJ6 Daimler Sovereign	1008	336308
	XJ12 Daimler Double Six	800	245883
	X300	200	497251
	X308	150	496829
	XK8/XKR	150	493838
	Land Rover	Serie II, IIA e III	1.100
90, 110 e Defender		1.100	520410
Range Rover	Classic (1970-1996)	1.200	349105
Fiat	500	308	533762
	126	256	541517
	600 e Multipla NUOVO	300	543436
	850	300	543437

Richiedetelo subito gratuitamente
o consultatelo online:
Limora.com/cataloghi





7900 metri quadrati di magazzino, 22 km di scaffali, 542.550 articoli nel nostro sistema di controllo dell'inventario, di cui circa 350.000 in stock.



A breve, nuovo: Limora a Novara

Foto: Alessandro Vecchi

Ricambi e accessori per ▶ Austin Healey ▶ Fiat ▶ Jaguar ▶ Land Rover ▶ MG ▶ Mini ▶ Rolls Royce ▶ Triumph



Miki Mínguez

Enrico Marchetti

Katarzyna Kaczmarczyk

Carlos Vinagre

+39 0321 16 44 232

+39 333 230 14 83

+39 333 230 14 84

www.Limora.com

Italia@Limora.com



COMPONENTI SPECIALI IN GOMMA **Cicognani** MADE IN ITALY



www.cicognaniguarnizioni.it

Made in Italy

Guarnizioni da maestri

Foto P.Y. Gaulard

Tel. +39(0)544-83311
 Fax. +39(0)544-84606
 info@cicognaniguarnizioni.it
 www.cicognaniguarnizioni.it

Guarnizioni e tappeti in gomma per auto dal 1920
 Ricostruzione anche su campione

100% MADE IN ITALY
 INQUADRA IL QR PER ACCEDERE DIRETTAMENTE AL NS. SITO



AUDI

AUDI CABRIO 89, 1992, auto a benzina, 5 cilindri, 2308 cc, 20 valvole, Km 240.000, sempre in garage, motore e carrozzeria perfetti, interni originali in discrete condizioni. € 8.000 non tratt. Tel. 328 5718138.



fetta, ferma da anni, causa malattia. Visibile a Verona. € 5.000. Tel. 045 8740142.

BMW

318i (E30) CABRIOLET, 07/1991, targhe (VR A 14) e documenti originali dell'epoca - iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica - vettura con meccanica perfettamente funzionante - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 14.000. Tel. 348 5503882.



CADILLAC

DE VILLE CONVERTIBLE, 1965, autovettura in 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.



B14G TORPEDO, 1929, auto con documenti francesi di facile reimmatricolazione in ottime condizioni. € 9.500. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

DS 21 M SUPER 5, 1974, omologata ASI, 5 marce, 104.000 Km originali, targhe originali e documenti originali, impianto a gas, no ruggine, primo contatto solo Whatsapp. € 17.800. Tel. 335 8132460. plo@gcpd.it.

ID 19 P, 1965, monofaro, soli 38.005 Km da nuova, colore blanc carrare, interni rouge, condizioni spettacolari, gomme nuove fascia bianca michelin, radio originale Continental Edison. € 52.500. Tel. 333 7887381. citroenpd@gmail.com.



AUSTIN

MINI COOPER MK2, 1968, 998cc, colore verde, interni neri, sedili originali, pneumatici sportivi correttamente riportati in carta di circolazione, iscritta all'ASI. Tel. 0422 779 222 di pomeriggio, 335 8262808 (Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



520i E28 122CV, 07/1985, ISCRITTA ASI CON CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA, motore totalmente revisionato - solamente 1.000 km percorsi da fine lavori, documentazione fiscale attestante i lavori svolti. € 10.500. Tel. 348 5503882.



CHEVROLET

CORVETTE C5 TARGA, 1999, MODELLO EUROPEO CON STRUMENTI IN KM, splendida autovettura verniciata a aerografo con colore personalizzato, dotata di tutti gli accessori, solo 48.000 km originali, sempre stata conservata con molta cura. MOLTE FOTO DETTAGLIATE SUL SITO www.cristianoluzzaggo.it. € 33.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



SM, 1972, omologata ASI targa oro, alimentazione a carburatori, autovettura perfetta, no perdite, revisione con esito ok, autoradio originale, condizionatore al freon 12, doppie chiavi, libretti uso e manutenzione e service. Visibile a Sarzana nei fine settimana. € 68.000 tratt. Tel. 348 4417840. fpucetti@gmail.com.



AUSTIN HEALEY

3000 MK3 PHASE 1, 1964, TOT. RESTAURATA. Rossa interno in pelle nero, 4 posti, 150 cv, overdrive, volante MOTO LITA, ruote a raggi cromate, capote e copritelaio in Mohair, Telo copriauto sartoriale rosso, superaccessoria. MOLTE FOTO sul sito www.cristianoluzzaggo.it. € 64.800. Tel. 328 2454909 - info@cristianoluzzaggo.it.



BUICK

"ALBEMARLE" BY CARLTON CARRIAGE COMPANY, 1933, rarissima, prodotta dal noto carrozziere inglese Carlton Carriage, importata in Italia dal Regno Unito negli anni '70, buone condizioni di conservazione, parzialmente da restaurare, mot. Buick 8 Cil. in linea, mecc. funzionante, documenti inglesi. € 37.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.comm.it .



CITROEN

AC 4, 1930, omologata ASI, autovettura restaurata interamente sia di carrozzeria che meccanica, interni rifatti da vedere, revisionata, documenti da passaggio. € 28.000 tratt. Tel. 340 5469246. rickyf27253@gmail.com.



EXCALIBUR

PHAETON, 1977, omologata ASI, bicolore bronzo/crema, 7.450 cc, motore con cambio automatico e hard top rimovibile, 50.980 miglia percorse, interni in pelle chiara, catalizzata, autovettura in perfette condizioni. Ideale per matrimoni. € 49.000. Tel. 335 220453. ltf@lft.it.



AUTOBIANCHI

BIANCHINA 4 POSTI TIPO FANTOZZI, 1966, colore blu pavone, auto sanissima, motore nuovo in rodaggio, per-

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



PHAETON SERIE IV, 1984, prodotta in piccola serie in USA, vettura in ottime condizioni generali, interni in pelle originali e conservati, motore originale V8 5.0L, ottima meccanica, cambio automatico, capote elettrica, finestrini elettrici, hard-top, targhe e doc. italiani. € 55.000. Tel. 011.968.26.55 Fax 011.968.27.03 www.citymotors.com.it .



INTENDITORE DEL MARCHIO FIAT E NON SOLO. € 37.500. Tel. 348 5503882.



1100 R - 103 P BERLINA, 04/1966, Targhe (PS 054xxx) e documenti originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - restauro maniacale altamente professionale eseguito da artigiani esperti in vetture Fiat - SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 8.500. Tel. 348 5503882.

FERRARI

412, 1986, omologata ASI, Targa Oro, colore Rosso Corsa, Km. 50.000, 4 posti, cambio automatico, full record, eccellenti condizioni. E' la 230ª vettura allestita su un totale di 575 esemplari nel periodo 1985 - 1989. Mia da 30 anni. € 107.000. Tel. 348 4135142. sandra.lucianer@gmail.com.



1100 TV COUPÉ PININFARINA, 1954, autovettura in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimer@bluewin.ch.

1100 TV TRASFORMABILE, 1956, autovettura conservata, Eleggibile 1000 Miglia. € 28.500. Tel. 335 7080614 - info@gruppopromotor.com.

GTB TURBO, 1988, autovettura in ottimo stato, sempre mantenuta in officine Ferrari, interni in pelle color cuoio. € 93.000. Tel. 335 5610615. ifranzelli@libero.it.



1100 - 103 BAULETTO CAMBIO AL VOLANTE, 05/1957, targhe (CN 45xxx) originali dell'epoca - libretto a pagine - ELEGGIBILE 1000 MIGLIA - ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO - ECCELSA. € 15.300. Tel. 348 5503882.

FIAT

500 F "ABARTHIZZATA" REPLICA 595, 12/1966, targhe (TO 84...) E DOCUMENTI ORIGINALI DELL'EPOCA - iscritta ASI con certificato di rilevanza storica e collezionistica - divertimento alla guida assicurato - SUPERCONDIZIONI - SUPERPREZZO. € 15.500. Tel. 348 5503882.



600 D 767CC FANALONA, 04/1967, targhe (MI D6...) e documenti originali dell'epoca - italiana da sempre - SUPERPREZZO. € 5.300. Tel. 348 5503882.



1100 103 TV (TURISMO VELOCE), 01/1954, giardinetta Viotti cambio al volante, "COUNTRY CLUB ST. MORITZ SINCE 1956", iscritta ASI, targhe (BR...) e documenti di periodo - vettura d'epoca perfetta e pronta all'uso - VETTURA RARISSIMA DA VERO



124 SPORT 1400 CC, 1968, iscritta ASI, veicolo di interesse storico, targa e documenti originali, revisionata 07 2022, no perditempo. € 17.000. Tel. 335 242944.



124 SPORT SPIDER 1600 BS1 2+2, 1973, motorizzata 2.0 i.e., ISCRITTA ASI - meccanica nuova, perfettamente funzionante - autovettura di sicura rivalutazione a livello storico e collezionistico. € 26.500. Tel. 348 5503882.



NUOVO



TRASFORMATE IL VOSTRO GARAGE IN UNO SHOWROOM

PIASTRELLE MODULARI SWISSTRAX



Installazione veloce



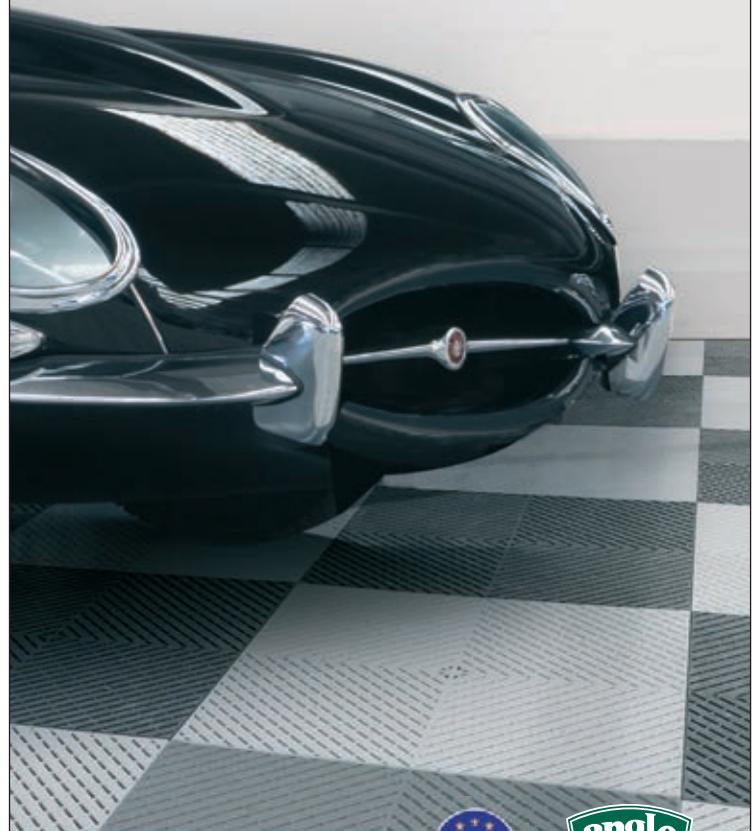
Facili da installare



Manutenzione minima



Piastrelle drenanti



Quality Parts & Service

Avete bisogno di ricambi inglesi?
www.angloparts.com

Il nostro distributore in Italia:
Vicolo G. Verdi, 14
31020 Villorba (TV)
T: +39 (0)4 22 32 15 00

AUSTIN HEALEY - MINI - JAGUAR - MG - TRIUMPH - LAND ROVER - MORRIS MINOR



CENTRO SVERNICIATURA AD ACQUA

www.carrozzeriaamaglione.com



UNICI AL SUD ITALIA

Gruppo Maglione
dal 1992



CHIAMA ORA

+39 338 716 02 45

RIPORTA ALLA LAMIERA NUDA LA TUA VETTURA

1500 BERLINA TIPO 115 CAMBIO AL VOLANTE, 09/1966, CONTACHILOMETRI A NASTRO, Targhe (ME 82...) e doc. originali dell'epoca - disponibile libretto a pagine - ITALIANA DA SEMPRE - dotata di cambio al volante e contachilometri a nastro - motore da 1481cc in grado di erogare una potenza massima di 76cv. € 6.000. Tel. 348 5503882.



1500 COUPÉ FARINA, 1965, omologata ASI targa oro, restauro conservativo integrale, tutto originale, interno in pelle, volante Nardi. € 21.000. Tel. 335 307511. c. zanghi@libero.it.

1'200 CC GRANLUCE, 1961, autovettura da restaurare. € 5.900. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

500 A "LA MITICA TOPOLINO", 11/1948, Targhe (CT 18...) e documenti originali dell'epoca - disponibile libretto a pagine - ITALIANA DA SEMPRE - disponibile foglio complementare annullato a valore storico - SUPERPREZZO. € 11.000. Tel. 348 5503882.



500 BELVEDERE, 1952, vettura in ottimo stato, freni revisionati, funzionante, da ritoccare di carrozzeria, libretto originale a pagine. € 7.500. Tel. 335 5371809. foxlisa@tiscali.it.

500 C BELVEDERE, 1954, omologata ASI, revisionata, TARGA originale, meccanica e carrozzeria in splendide condizioni, tutta in metallo. Tenuta sempre in garage. Tel. 3397840182 / 3358419176. maurocaltabiano@virgilio.it.



500 C BELVEDERE GIARDINETTA METALLICA, 08/1952, targhe (ME 31...) e documenti originali dell'epoca - meccanica funzionante e pronta all'uso - SUPERPREZZO. € 6.500. Tel. 348 5503882.



500 C TOPOLINO, 1949, autovettura restaurata qualche anno fa, mai utilizzata, perfetta, colore marrone chiaro. € 7.200. Tel. 347 9375856. m.cristian.90@gmail.com.

500 C TOPOLINO, 1949, berlina apribile, documenti originali, targhe dell'epoca, in buono stato di conservazione e di funzionamento, colore marrone. € 9.500. Tel. 333 9858822. elio_raidmondialice.it.



500 C TOPOLINO TRASFORMABILE, 06/1949, targhe (TN 58...) e documenti originali di periodo - ITALIANA DA SEMPRE - iscritta ASI - SUPERPREZZO. € 9.800. Tel. 348 5503882.



500 F, 1968, iscritta ASI, targa e documenti originali, restauro completo nel 2022. € 8.500. Tel. 335 6038265. belfibeltami@virgilio.it.



500 F, 1970, omologata ASI, autovettura con motore e carrozzeria perfetti, come nuova. € 7.500. Tel. 335 5737912. orazioo@hotmail.com.



500 L (110F), 11/1972, targhe (MN 48...) e documenti si periodo - ITALIANA DA SEMPRE - Iscritta Asi con certificato di rilevanza storica e collezionistica - RESTAURO TOTALE e MANICALE - SUPERPREZZO. € 10.800. Tel. 348 5503882.



508 BALILLA, 1934, versione a camioncino, 4 marce, restaurato. € 20.000. Tel. 333 6853067.

600 PRIMA SERIE, 1955, omologata ASI Targa Oro, ha partecipato alla 1000 Miglia Storica, Perfetta e Pronta. € 27.500. Tel. 335 7080614 - info@gruppopromotor.com.



850 SIATA, 1968, 843cc, colore giallo e interni neri, conservata completa di tutti i suoi componenti. Auto con documenti. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ABARTH 750 GT ZAGATO, 1959, omologata ASI targa oro, vettura 100% originale e completa, restaurata, motore + cambio originali in cassa, visibile nel Principato di Monaco su appuntamento. Tel. +33 6 40 616422. am@peninsularealestate.mc.



COUPÉ 1.8 16 VALVOLE, 1999, omologata ASI targa oro, colore giallo ginestra, interni in tessuto nero, Km 77.000 dall'immatricolazione, targhe originali, solo due proprietari, sempre tenuta in box, ben gommata e costantemente tagliandata, conservatissima, rev. fino al 10/2023. € 9.800 poco tratt. Tel. 338 4824100 - 011 344555.

GAMINE VIGNALE, 1968, omologata ASI targa oro, pari a nuova, capote nuova, autoradio, cerchi Borrani, gomme nuove, porta pacchi inox, interni nuovi, visibile a Genova. Valuto permuta anche a cifra superiore. No perditempo. Tel. 335 5604632.



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.



PANDA 30 L 1ª SERIE, 1982, omologata ASI, km: 50000 cambio: manuale alimentazione benzina, carrozzeria restaurata completamente, colore rosso, gomme, freni e frizione in buono stato, contachilometri e tappezzeria sono da montare. € 4.200. Tel. 3283053956.



*Una
famiglia
una
passione*

MUSSO GOMME

PNEUMATICI PER AUTO E MOTO DA COLLEZIONE | TORINO



Distributore ufficiale Italia
pneumatici da collezione.

Corso Giulio Cesare 117 b - Torino - Tel. +39 011852019 - info@mussogomme - www.mussogomme.it

RITMO ABARTH 125 TC 2000CC, 01/1983, targhe (Roma 01...f) e doc. orig. dell'epoca - conservato maniacale, ITALIANA DA SEMPRE. € 22.000. Tel. 348 5503882.



UNO, 1994, omologata ASI targa oro, autovettura totalmente conservata, unico proprietario, colore bianco, 3 porte. € 4.200. Tel. 339 4070270.

UNO 1.1 SX I.E. 5 PORTE CAT. BENZINA, 12/1992, COME NUOVA, PERFETTA km 58000, ORIG./CONSERVATA bianca, uniprop., NO BOLLO, rev.12/23, assic. ridotta, mai incidentata, manutenzione maniacale. Sostituiti: batteria FIAMM 2/20, amm. ant./post. 6/20, cinghia distrib. 10/21, regalo catene neve. € Al miglior offerente. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

FORD

MERCURY PARK LANE, 1966, omologata ASI, colore bianco, interni in pelle rossa, 42.000 miglia originali, mai restaurata, necessita di essere riprovata in quanto ferma da tempo. Tel. 333 2255665. sheila.bono@virgilio.it.



INNOCENTI

AUSTIN A40 BERLINA TIPO G31/1 - 1ª 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 - SOLAMENTE 45.199 KM. € 8.000. Tel. 348 5503882.



MINI COOPER MKIII, 1970, omologata ASI - FIVA, CSAI, colore giallo ocra, rara versione con vetro laterale senza deflettore, allestimento regolarità sport. Prezzo su richiesta. Tel. 335 7792191. olocco.fabio@libero.it.

MINI MINOR MK III 850CC, 1971, ASI, rosso e tettuccio nero, mai riverniciata, sempre in garage asciutto e con copriauto, interni ancora nuovi, 5 cerchi in lega, marmitta centrale, salva coppa, ecc.... uniproprietario dall'immatricolazione, prime targhe, libretto e foglio complem. € 8.900. Tel. 349 6844119.

JAGUAR

MK II 3,4, 1965, guida inglese, condizioni uniche, interni originali, perfetta, colore verde, testata appena revisionata, unica in queste condizioni, invio foto a richiesta. € 28.000. Tel. 011 531439. o.sebastian@hotmail.it.

MK II 3,8, colore nero, carrozzeria totalmente restaurata, frizione nuova, tutto in ottime condizioni, cambio manuale, ruote a raggi originali, invio foto a richiesta. € 35.000. Tel. 011 531439. o.sebastian@hotmail.it.

MK II 340, 1968, vettura in buone condizioni generali con CRS, necessita di alcuni ritocchi di verniciatura, meccanica ottima, sostituito gruppo frizione, freni, revisione carburatori, ecc.... € 25.000. Tel. 335 7573862. a.mornacchi@gmail.com.



MK2 3.8, 1964, omologata ASI, 33800Km, conservata. Utilizzata regolarmente e posteggiata in garage climatizzato. Targa nera. Matching Number. Tel. 328 3553543 - nicolafava@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 3.2 AUTOMATICA, 1992, alim. a benzina, tenuta molto bene, blu, interni in radica e tappezzeria grigia in pelle e stoffa, ammortizzatori e distanziatori sospensioni fatte, telaio pulito con grafite sotto, freni perfetti, Km 186.000 originali, un sogno da realizzare. € 10.000. Tel. 371 3484349. robertolauro1954@gmail.com.

XK 140 COUPE, 1956, totalmente restaurato di carrozzeria e meccanica, interni originali perfetti, importazione primi anni '70 con targhe italiane nere. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzago.it. € 89.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzago.it.



XK 140 OTS, 1955, omologata ASI targa oro, eleggibile Mille Miglia, targhe italiane, guida a sx, restaurata e funzionante ottimamente, quotazione RuoteClassiche. Tel. 329 3626997.



XK140, 1955, 3400 cc, lattanata da riverniciare, meccanicamente funzionante, guida a sinistra, già immatricolata con documenti italiani, targata italiana certificata ASI. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



LANCIA

2000 COUPE PININFARINA, autovettura in ottime condizioni, Km 55.000, accessoriata con aria condizionata. € 16.000. Tel. 339 7749767. bortolo13@libero.it.

2000 I.E., 1973, autovettura conservata con targa (TN) e libretto originale, colore bianco. Quotazione RuoteClassiche. Tel. 328 2209580. a.cantarella@anticacolombara.com.

APPIA C10 1ª SERIE, 01/1954, targhe (PA 27...) e documenti originali dell'epoca - OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - iscricabile 1000 miglia - SUPERPREZZO. € 12.800. Tel. 348 5503882.



APPIA III SERIE, 1960, 1090 cc, targhe nere, di colore grigio abbinato ad interni grigi in tessuto. Vano motore in ordine, ben conservato sia internamente che esternamente. Tel. 335 82 62 808 (Olivotto), 0422 779 222 di pomeriggio - info@nervesauto.com. www.nervesauto.com



APPIA VIGNALE LUSSO COUPE, 1961, bicolore, autovettura da restaurare. € 9.800. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluwin.ch.

ARDEA IV SERIE, 1952, omologata ASI targa oro, restauro maniacale, perfetta in tutto, funzionante al 100%, targa originale GR 8466..., revisionata regolarmente fino a febbraio 2024, invio foto via e-mail. Dispongo anche di alcuni ricambi. No perditempo. € 22.000. Tel. 347 2354753. corrado.giusti@libero.it.

ARDEA IVªSERIE TIPO 250, 08/1950, UN SOLO PROPRIETARIO UTILIZZATORE DAL 1973 AD OGGI - vettura dotata di apposita nota sul libretto di circolazione con la scritta: "autovettura d'interesse storico, iscritta asi al n. a xxxx" -SUPERPREZZO - SUPERCONDIZIONI. € 14.500. Tel. 348 5503882.





EPOCASTORE



Disponiamo di ricambi

di qualunque tipologia per auto d'epoca - storiche - antiche, ad esempio cerchi - motori - cambi - lamierati - interni - scritte - fregi - modanature e tutti i particolari difficili da reperire per un restauro completo, possiamo seguire ed effettuare i restauri delle vostre auto, possiamo anche montare i ricambi che forniamo presso la nostra officina. **Per qualsiasi informazione non esitate a contattarci.**

AUTO • MOTO • RICAMBI • VINTAGE • RARITÀ - ESPOSIZIONE E VENDITA



Via Strada Francesca II° Tronco - 25026 Ponteviso (Brescia) - Tel. 0309306788
Paolo 335 1675138 - Carlo 335 6064508

ARDEA, 1952, omologata ASI targa oro, colore celeste, documenti in regola, targhe originali, vettura in ottime condizioni, funzionante in tutto, valuto parziali permutate. € 12.500. Tel. 333 9813848. frabarso16@gmail.com.

ARTENA BONESCHI 3 LUCI, 1935, autovettura completa ma da restaurare. Tel. +41 79 448 15 21. e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

BETA MONTECARLO TARGA, 1982, Km 51'000 - molto bella, autovettura con targhe italiane. € 20.000. Tel. +41 79 448 15 21. e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

COUPÉ PININFARINA 3 B, 1963, omologata ASI con CRS, colore grigio pastello, interni in pelle rossa nuovi, cromature perfette, completa di ogni particolare, revisionata, visibile a Bologna. Tel. 347 4321980.



DELTA 1.300 CC 1ªSERIE, 1982, colore marrone, solo Km 39.000, perfetta di interni, carrozzeria e meccanica, batteria, cerchi in lega e gomme nuovi, revisione 2024, targhe originali, tagliandata. € 4.900. Tel. 320 1169319.

FULVIA COUPÉ 1.3 S IIªSERIE, 1973, 5 marce, completa di tutto, strumenti, fari, motore, ecc...da restaurare completamente. Visibile in Liguria. € 6.500. Tel. 335 265015.

FULVIA COUPE' RALLY 1300 S, 1970, omologata ASI targa oro, colore blu Lancia, interno in sky cuoio, targa originale nera, autovettura completamente revisionata, disponibile per qualsiasi prova. Tel. 347 9674755.

FULVIA HF 1200 1A SERIE, 1966, omologata ASI, fiche FIA e CSAI, targhe originali e libretto originale, oggetto di un dettagliato servizio giornalistico sulla

rivista Autocapital del 12-1987. Condizioni perfette e pronta per l'uso. A Brescia. MOLTE FOTO SU www.cristianoluzzago.it. € 59.000 trattabili. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



FULVIA SPORT ZAGATO, 1969, auto integralmente restaurata, documentato i lavori svolti, motore parzialmente elaborato Campoli, a corredo tutti i pezzi e componenti originali. € 40.000. Tel. 348 2542750. giovannadecaneva@libero.it.



FULVIA ZAGATO 1300 S, 1969, totalmente restaurata di meccanica e carrozzeria, unico proprietario fino al 2020, documentazione fotografica dei lavori di restauro. Targhe e libretto originali, certificato di garanzia originale, condizioni eccezionali. € 42.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



LAND ROVER

130, 2002, autovettura totalmente ricondizionata in tutto. € 39.500. Tel. 335 7080614 - info@gruppopromotor.com.



MASERATI

MERAK 2000 GT, 1980, omologata ASI targa oro, acquistata nel giugno 2008, con segnati Km. 22.200 ora 40.000, usata solo per diporto e raduni, vetri elettrici e condizionatore (aggior. norm. vigente), elettroguida, nuovi pneumatici e silenz. inox, manuale officina. € 58.000 tratt. Tel. 392 1811326. piorgiorgio12@virgilio.it.



MERAK 3000 SS, 1976, omologata ASI targa oro, vettura perfetta, motore rifatto da Motorsport, carrozzeria e tappezzeria perfette, colore blu francia, gomme nuove. Trattativa privata. Tel. 339 5382578.

MERCEDES

190 E, 1984, iscritta ASI, con documentazione, Km 124.000, colore bianco, cambio manuale a 5 marce,

auto perfettamente funzionante, revisione e assicurazione in regola. € 6.000 tratt. Tel. 329 0134270. cassanibeppe@libero.it.



190 E 1.8, 1991, bellissima autovettura, molto ben conservata, tutta originale, nera e radica. € 4.000. Tel. 335 5273763. fabrizio.bracci@hotmail.it.

190 E 2.0, 1992, omologata ASI nel 2021 con CRS, vettura con Km 252.000 ma in ottimo stato, revisionata nel 2022, gomme 4 stagioni con Km 5.500, batteria nuova, alimentazione a GPL (rev. 2025), colore nero metallizzato, doppie chiavi, interni in tessuto. Vis. CR sud. € 4.500. Tel. 333 1328040.

190 SL CABRIOLET, 1957, rara guida a dx, cofani in alluminio, restaurata, colore avorio, selleria e capote rosso amaranzo, pneumatici nuovi a fascia bianca, proprietario da 30 anni. € 108.000. Tel. 339 3104504. info@pittoni.net.

190 SL ROADSTER, 1959, omologata ASI targa oro, matching numbers, carrozzeria perfetta, motore brillante, ciclistica nuova, full optional, autoradio Becker originale, libro uso e manutenzione, appena tagliandata, revis. 09-23, color panna, pelle totale rossa, fantastica. € 122.000 tratt. Tel. 339 7278842. carloalbertomari@gmail.com.



www.asimarket.it

INTENDA



**LA TUA
CENTINA,
PRATICA
E VELOCE**



**VIENI A
SCOPRIRLA!**

intenda.it





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 - **44° MOSTRASCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA: DICEMBRE 2023** - 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.arezoclassicmotors.it - info@arezoclassicmotors.it - **AREZZO CLASSIC MOTORS: GENNAIO 2024** - Esposizione di auto e moto d'epoca, ricambi ed accessori, modellismo. AREZZO FIERE E CONGRESSI - 21.000 mq coperti - Orari per il pubblico: sabato 8.30 - 19.00 - domenica 8.30 - 18.00. Ingresso: € 12,00

BASTIA UMBRA - PG - Italservice - Tel. 337 645125 - 0742 320642 - Fax 0742 318464 **MOSTRASCAMBIO: 20/21 MAGGIO 2023** - Umbria Fiere - Superficie espositiva: 6.000 mq coperta ed oltre 15.000 metri quadri in aree esterne - Orari per il pubblico: 8.00 - 19.00 - domenica dalle 8.00 alle 18.00. Ingresso 10 euro

CAORLE - VE - Epoca Car - Tel. 0421/311659 347 5883200 - **ESPOSIZIONE VENETA AUTOMOTO STORICA - 25° Mostroscambio 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: GENNAIO 2024** - presso Area Exp. Via Oberdan. E' obbligatoria la prenotazione degli spazi.

CESENA - tel. 0541 731096 - 347 1844267 - mostrascambiorimini@gmail.com - **51° MOSTRA-SCAMBIO AUTOMOTOCICLO D'EPOCA: 4/5 FEBBRAIO 2023** - Nella nuova sede del Centro Fieristico di Cesena, a 800 mt. dal casello Cesena Nord della A14.

FANO - PU - MOTORIUS - Presso PARCO CODMA - Tel. 347 1844267 / 338 5944590 - www.museomotociclo.it - mostrascambiofano@gmail.com. **MOSTRASCAMBIO AUTO MOTO CICLO D'EPOCA - RICAMBI - AUTOMOBILIA : 3/4 GIUGNO 2023** - CENTRO TURISTICO BALNEARE - GASTRONOMIA ITTICA.

IMOLA - BO - Crame Service - Tel. 335 6113207 - **45° MOSTRASCAMBIO: 8/9/10 SETTEMBRE 2023** - 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. 328 1313338 - 329 2154756 - info@mercatoretro.it - www.mercatoretro.it. **6° MERCATORETRO: 9/10/11 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, a pochi metri dal mare. Ingresso gratuito, area coperta e scoperta, obbligatoria la prenotazione.

MONTICHIARI - BS - Centro Fiere Montichiari - Tel: 030 961148 - 348 5112561 - www.spidercabriolet.it - info@centrofiere.it - **SPIDER&CABRIOLET: 14/15/16 APRILE 2023** - Dopo il successo della prima edizione torna il salone interamente dedicato alle auto senza capote.

NOVEGRO - MI - COMIS Lombardia Tel. 02 70200022 - Fax 02 7561050 - **MOSTRASCAMBIO: 17/18/19 FEBBRAIO 2023** - Parco Esposizioni di Novogro - Segrate (MI) - Sup. cop. 10.000 mq netti - Sup. scop. 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.

PARMA - 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: 3/4/5 MARZO 2023** - Fiere di Parma.

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: 26/27/28 MAGGIO 2023** - Tutti gli spazi 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: NOVEMBRE 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. Orari: venerdì: 14.00 - 18.00, sabato: 8.30 - 18.00, domenica: 8.30 - 12.00.

TREVISO - SPORT SHOW - Tel. 335 6610134 - mostrascambio.tv@gmail.com - www.sport-show.it **14° MOSTRASCAMBIO: 1/2 APRILE 2023** - Nuova sede presso OPENDREAM : area EX PAGNONSI, 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 - MARZO 2023** - 6.000 mq coperti, 30.000 mq scoperti - Ingresso € 5 con parcheggio interno fiera - Gli spazi interni/esterni ai pad. sono a prenotazione obbligatoria - Orario: Sabato 8.30/18.00 - Domenica 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 2023** - Orari espositori: venerdì: 10 - 17; sabato: 07 - 08; domenica: 07 - 08. Orari per il pubblico: sabato: 08 - 18; domenica: 08 - 16.

15^A MOSTRASCAMBIO CITTA' DI TREVISO

**1/2
APRILE
2023**
orario 9/18

ceramica
PAGNOSSIN
50°
anniversario
sponsor
F1
1972

**OPEN
DREAM**
VIA NOALESE 94
TREVISO

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

Motori d'Epoca a Modena

Organizza il Mercato del Riuso
11° MOSTRA SCAMBIO Città di MODENA

AUTO - MOTO - SCOOTERS - CICLI & RICAMBI D'EPOCA
SABATO 1 e DOMENICA 2 aprile 2023

Nuova Location

presso
IPPODROMO GHIRLANDINA, Modena
(Ingresso Via Alessandro Argiolas,
Laterale di Via Contrada)

ORARIO APERTURA

Sabato dalle 8.30 alle 18.00
Domenica dalle 8.30 alle 14.00

Ingresso a pagamento
euro 8,00

All'interno della mostra
sara' in funzione un punto ristoro

Info e prenotazioni spazi espositivi:

✉ mostrascambiomodena@libero.it 🌐 Mostra Scambio Modena ☎ 329 86.32.271 Angelo

Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani





OldCar 24

Compra e vendi
in tutto il mondo!

www.oldcar24.com



190 SL ROADSTER, 1959, due posti, colore bianco, interni e capote blu. Visibile a Bologna. Tel. 347 4321980.



240 D, 1984, detto "cinesino", colore bianco, costretto a tenerlo fuori, preferisco cederlo. € 1.500. Tel. 366 1049990. potolicm@alice.it.

240 D / 8 W115, 11/1973, targhe (BN 71...) originali dell'epoca - disponibile libretto uso e manutenzione, libretto service MB con concessionarie europa dell'epoca, libretto di garanzia e libretto con tagliandi eseguiti e timbrati in rete ufficiale mercedes-benz. SUPERPREZZO. € 13.900. Tel. 348 5503882.



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. € 8.500. Tel. 348 5503882.



320 CLK ELEGANCE, 1999, omologata ASI targa oro nel 2019, colore blu astrale/pelle grigio orion, tutta originale, perfettamente conservata, due proprietari, Km 135.000, doppie chiavi originali, con documenti ok, provincia CR sud. € 11.000. Tel. 333 1328040.

350 SE AUTOMATICO, 1974, omologata ASI, vettura in ottime condizioni. Tel. 380 6971605.



600 (W100), 1968, autovettura in condizioni d'origine eccezionali. Omologata ASI targa oro, 92.000 km originali. Aria condizionata, servosterzo, cambio automatico e moltissimi altri accessori. Perfetta in tutti i dettagli e pronta all'uso. Altre info su www.

cristianoluzzago.it. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



SL 280 V6, 12/1998, ASI ORO+CRS, argento met., cambio manuale, Km 8000 da nuova, uff. italiana, libro service MB, soft+hardtop, int. pelle, reg. sedili elettr., capote elettr., cruisecontrol, clima, cerchi in lega, doppio airbag + laterali, radica, bollo 50%, ass. 110. Tel. 338 3498505.



MG

A 1.600 CC, 1961, omologata ASI targa oro, colore bianco, interni rossi, restaurata, nessun lavoro da fare, perfetta, pronta all'uso, valuto permuta parziale con Porsche Boxster. € 35.000. Tel. 348 4000997. roberto.tampieri@gmail.com.



B, 1977, auto in ottime condizioni, sia di motore che di carrozzeria, senza un punto di ruggine, radio vecchia funzionante, gomme nuove. € 11.500. Tel. 333 2565870. cobra22444@gmail.com.



ROVER F 1.8i 1ª SERIE, 02/1999, condizioni immacolate - da concorso - solamente 57.769km - IMPERDIBILE YOUNGTIMER. € 9.900. Tel. 348 5503882.



MORGAN

+8, 4.600 CC, 1997, unico proprietario, 60.000 km originali. Carrozzeria totalmente in alluminio, interni in pelle rossa, super accessoriata, originale italiana, modello molto raro. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA sul sito www.cristianoluzzago.it. € 85.000. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



911 S, 1974, certificazione completa Porsche Italia, telaio 9115300072, motore 911/42-6350079, accurato restauro conservativo, meccanica verificata presso Porsche Padova, colore argento Z222, vetri catacolor, gomme Pirelli CN 36 nuovocambio 5 velocità. € 78.000. Tel. 336 452826. ennio@tozzo.it.

OPEL

KADETT D CARAVAN 1.200 S (5M), 1983, omologata ASI, allestimento Special Lusso originale (solo per la Germania), colore parchment 433 (beige), tetto in vinile nero con in fondo porta valigie America, vetri bronzati, Km 150.000, in ottime condizioni, revisione ok. € 3.000 tratt. Tel. 366 1325265. equisetto14@gmail.com.



944 S 16V, 1987, omologata ASI targa oro, da collezione, km 120.000 reali, colore bianco, targata Terni.... interni in pelle, visibile a Genova, astenersi perditempo. € 27.000 tratt. Tel. 335 5604632.

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 10/2024, compreso numerose parti di ricambio di carrozzeria e meccanica, uniproprietario e collezionista. Invio foto a richiesta. € 2.500 tratt. Tel. 338 4824100 - 011 344555.



VOLKSWAGEN 914 1.8, 1973, ASI, completamente restaurato in splendide condizioni. Tel. 380 6971605.

PORSCHE

356 B T5, 1960, omologata ASI, mono griglia, colore bianco, interni rosso cartier, restauro totale, pronta all'uso. Visibile in Veneto. € 85.000. Tel. 349 3186007. contix2003@yahoo.it.



20 - 25 WINDOVER, 1936, vettura in buone condizioni, colore bordeaux e nero, funzionante. Meno di 20 esemplari costruiti. Solo per veri appassionati. € 90.000 tratt. Tel. 329 7460041.

SILVER CLOUD II, 1961, bicolor argento-blu. Iscritta ASI, 6230 cc, cambio automatico. Interni in pelle rossa. Perfette condizioni. Ideale per matrimoni. € 79.000. Tel. 335 220453. It@tft.it.



ROLLS ROYCE

20 - 25 WINDOVER, 1936, vettura in buone condizioni, colore bordeaux e nero, funzionante. Meno di 20 esemplari costruiti. Solo per veri appassionati. € 90.000 tratt. Tel. 329 7460041.

SILVER CLOUD II, 1961, bicolor argento-blu. Iscritta ASI, 6230 cc, cambio automatico. Interni in pelle rossa. Perfette condizioni. Ideale per matrimoni. € 79.000. Tel. 335 220453. It@tft.it.



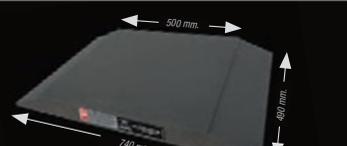
Pneumatici piatti? MAI PIÙ!

+400% di maggiore superficie d'appoggio del pneumatico da questo cuscino appositamente progettato per evitare il piatto del pneumatico



+400%

+400% maggiore superficie d'appoggio



ALTAIREGO
since 2009 tyre cushion sets

www.altairego.it

100% MADE IN ITALY

info@altairego.it

Nel cuscino ALTAIREGO il pneumatico evidenzia un'impronta realmente maggiorata del +400% rispetto a terra, evitando così il piatto del pneumatico. 16 modelli specifici per peso a vuoto dell'auto da 800 Kg fino a 4000 kg.

Autorevole brand rappresentato here means the property of their respective owners.

IN PRIMO PIANO



ITALIANA
DA SEMPRE

SUPERTAGLIANDATA

ALFA ROMEO 4C SPIDER 1.750CC TBI 240 CV, 06/2015, SOLAMENTE KM 17.659 - ISCRITTA R.I.A.R., ULTIMO TAGLIANDO COMPLETO A 17.200KM € 86.500



PARI AL NUOVO

SUPERPREZZO

ALFA ROMEO 4C COUPE' 1.750CC TBI 240 CV, 07/2014 - SOLAMENTE 12.551KM - ECCELSA YOUNGTIMER € 77.500

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE I PREZZI PIU' BASSI DEL MERCATO

SILVAUTO S.p.A. - Grumello d/M. (BG) - Tel. 035/830800 - Capitale sociale: € 8.000.000,00 I.V. - 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
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca, da collezione e supercar

SILVER SHADOW II, 1978, originale italiana immatricolata nuova a Brescia, poi trasferita Milano, targa nera dell'epoca, pochi proprietari, 102.000 km originali, verde inglese, pelle e tetto in vinile beige, STUPENDA. MOLTE FOTO DETTAGLIATE SU www.cristianoluzzago.it. € 36.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



SILVER SPUR, 1984, colore bianco, interni in pelle bianca, usata solo per matrimoni, guida a sx con clima, Km 105.000. € 35.000. Tel. 0424 700024. labocchetta@labocchetta.it.

ROVER

2000 COUPE', 1982, ottime condizioni generali, motore efficiente e manutentato. Tappezzeria beige in buone condizioni, anche la carrozzeria è in buone condizioni. € 12.000. Tel. 346 5298331. ansss@libero.it.

216 COUPE', 1994, ASI targa oro, Km 64.000, ottimo stato, blu tahiti, conservata, mot. HONDA cv122, 200 km/h, antifurto, scad.rev.9/2021. Sostituito: cuffie giunti, pompe freni/acqua, filtro olio/benzina, olio motore, liq.raffreddam., cinghia/cusc. distrib., 4 pneum. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

P6 3500S, 1973, motore V8, colore senape, interni beige in ottime condizioni, cielo compreso. Vettura in ordine completa di tutti i suoi componenti. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



9-5 SEDAN 2,3 16V TURBO AERO, 2002, berlina top di gamma, 250 cv, 184 Kw, colore grigio metallizzato, interni in pelle nera, rarissimo cambio automatico, molto bella interni ed esterni, turbo appena revisionato, vettura in ordine ma da tagliandare perchè ferma da un po', per inutilizzo. € 1.500 più passaggio. Tel. 338 7109857. simonetti.r@tin.it.

TOYOTA

CELICA 2.0 4WD 204 CV ALL-TRAC, 09/1992, Iscritta ASI con C.R.S (certificato di rilevanza storica e collezionistica) - disponibile libretto di garanzia (tagliandi) con relativo certificato di garanzia toyota - disponibili FATTURE ATTESTANTI I LAVORI DI MANUTENZIONE EFFETTUATI ALLA VETTURA. € 23.500. Tel. 348 5503882.



TRIUMPH

GT6 MK I, 05/1967, "REPLICA SIMO LAMPINEN RALLY MONTECARLO", iscritta e omologata ASI TARGA ORO Al massimi livelli - vettura d'epoca ultraperfetta in condizioni da concorso - superprezzo - supercondizioni. € 35.500. Tel. 348 5503882.



TR3A, 1958, motore 1991cc, colore verde, interni rossi, CRS, volante in legno, capote e finestrini laterali in vinile di colore bianco. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TR3A, 1958, totalmente restaurato, colore primrose yellow, interno in pelle nera, omologata ASI targa oro, accessorita con OVERDRIVE, RUOTE A RAGGI CROMATE, VOLANTE MOTO LITA, RADIATORE OLIO E MOLTI ALTRI. MOLTE FOTO DETTAGLIATE SUL SITO www.cristianoluzzago.it. € 42.800. Tel. +39-328-2454909 info@cristianoluzzago.it.



TR3A, 1959, omologata ASI con CRS, colore rosso, conservata, cerchi e raggi cromati. Visibile a Bologna. Tel. 347 4321980.



TR4 SPORT, 1963, omologata ASI Targa Oro, bellissima e pronta da Usare. € 29.500. Tel. 335 7080614 - info@gruppromotor.com.



TR4 SPORT, 1963, cilindri 4, benzina, posti 2, cc 2138, cv 100, potenza fiscale cv 21, marce 4, autovettura con soli Km 26.000 al contatore. Visibile a Rimini. € 39.000. Tel. +39 335 73 15 324. cappelli1944@hotmail.com.

TVR

CHIMAERA 4.300 V8 RHD, 1993, Importata da UK nel 2010 ha avuto solo due proprietari. CRS ASI. Sempre manutentata in modo corretto, REVISIONATA FINO 9-2024. Immediatamente pronta per l'uso. Visibile a Brescia. MOLTE FOTO E DESCRIZIONE DETTAGLIATA SUL SITO www.cristianoluzzago.it. € 29.800. Tel. +39-328-2454909 - info@cristianoluzzago.it.



VOLKSWAGEN

KARMANN-GHIA CABRIO, 1972, omologata ASI targa oro, auto perfetta, colore yellow sun, interni e capote neri, disponibile ampia documentazione fotografica, autoradio originale VW. Valuto eventuale permuta con Austin Healey 3000. € 28.000. Tel. 368 919876. adorati@libero.it.

MAGGIOLINO VERSIONE KARMANN, 1979, 1300cc, colore bianco e interni neri, con documenti, targhe nere, in possesso di ASI e revisione eseguita. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivotto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



ALTRE MARCHE

AUTOUNION DKW F91/4 MUNGA, 1960, omologata ASI, ottima, esente bollo dal 1991, restaurata, perfetta, tutti gli accessori (Bundswer) comprese 2 capote, 1 originale mai usata. Tel. 335 7503610.

TIGER CAT E1, 2001, motore Ford Pinto 2000 cc, iniezione elettronica, 148 Kw/200 cv, LG motori

200 Km, 680 Kg, cambio a 5 marce + retro, frizione rinforzata LSD, differenziale autobloccante a lamelle by Prina, carrozzeria e sedili in vetroresina, leva cambio griglia H. € 30.000 tratt. Tel. 331 8284150. tatibacca@gmail.com.



AGRICOLI

BCS MOTOFALCIATRICE, anni '60, rarissima mod. 268 a quattro ruote, guida a volante, avv. elettrico, barra falciante mt. 1,40 con sollevamento idraulico a motore 15 CV, benzina, sedile molleggiato funzionante, in ottime condizioni, + anche un BCS 522 diesel. Prezzo da concordare. Tel. 347 4286328.

MASSEY - FERGUSON MF 35, 1963, trattore perfettamente funzionante con targa e libretto. € 8.000. Tel. 338 4713667.

FUORISTRADA

CAMPAGNOLA 1900 BENZINA TIPO 1101 A, 02/1970, 6 posti, targhe (Roma F 00...) originali dell'epoca - ITALIANA DA SEMPRE - SUPERPREZZO. € 8.500. Tel. 348 5503882.



DAIHATSU TAFT, 1977, 1600 cc, benzina, colore amaranto, meccanica buona, gancio traino, sedili da sistemare, protezioni per fuoristrada, Km 80.000. € 4.500. Tel. 339 3104504. leo@pittoni.net.

SUZUKI SANTANA SAMURAI SJ 413, 1990, grigio scuro metallizzato, Km 75.000, 5 marce, 5 ruote di ricambio con accessori originali, paracolpi anteriore, kit protezione fanaleria, radio Blaupunkt con mangiacassette dell'epoca, cinghia di distribuzione sostituita da 1000 km. Vis. a Foggia. € 7.000. Tel. 388 1936066.

SUZUKI VITARA 1.6 4X4, 1998, in ottime condizioni, trasformabile, 2+2. Tel. 380 6971605.



www.asimarket.it

IN PRIMO PIANO



MANIACALE

SUPERPREZZO

**LANCIA APRILIA 1485CC TRASFORMABILE, 04/1940, ISCRIVIBILE
1000 MIGLIA - ECCELSE CONDIZIONI € 78.500**



RARISSIMA

ECCELSA

**FIAT 1100 103 TV (TURISMO VELOCE) GIARDINETTA VIOTTI CAMBIO AL VOLANTE
"COUNTRY CLUB ST. MORITZ SINCE 1956", CONSERVATO MANIACALE € 37.500**

NON SI E' PRIMI PER CASO! DAI NUMERI 1 DEL SETTORE I PREZZI PIU' BASSI DEL MERCATO
SILVAUTO S.p.A. - Grumello d/M. (BG) - Tel. 035/830800 - Capitale sociale: € 8.000.000,00 I.V. - 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
Paghiamo regolari provvigioni ai segnalatori che ci fanno acquistare e/o vendere auto d'epoca,
da collezione e supercar

INDUSTRIALI E MILITARI

JEEP WILLYS MB, 1942, vettura a 4 posti, motore Fiat a gasolio, omologato, affidabile, cambio revisionato. Visibile in prov. di Brescia. € 16.500. Tel. 338 2025685.



BMW SIDECAR RS 1100 / 16 VALVOLE ABS, corredato di ricambi di scorta: 1 motore completo, 1 cambio completo, numerosi ricambi e centraline, ecc. Tel. 0521 842220 - cell. 347 0069748.



DKW LUXE 175 CC, 1930, iscritta ASI, conservata, documenti dell'epoca. € 4.200. Tel. 348 2893753.

UCATI 175 CC, 1960, omologato ASI, motociclo splendido, conservato, colore bordeaux/oro, unico proprietario. € 10.000. Tel. 328 0516097. sannitonicola@gmail.com.

UCATI 250 MARK III, 1969, corredata di targa e visura, funzionante, con modifiche anni '70, pistone nuovo, molti ricambi e modifiche dell'epoca, contagiri Jaeger, SS 29. Valuto permuta con moto di mio interesse. Tel. 334 1364324.

UCATI CUCCIULO, 1948, telaio Caproni, motore 48 cc., restaurato. € 1.500. Tel. 348 2893753.

GARELLI VELOMOSQUITO 49 CC, 1960, motociclo conservato, telaio color arancio con parafranghi bianchi (colori originali), con libretto, motore Mosquito 38 B, funzionante, con Centrimatic (frizione automatica). Invio foto tramite WhatsApp. € 690. Tel. 349 6844119.

GILERA 175 CC, 1960, omologata ASI, restauro completo, documenti regolari € 3.200, più Gilera 98 Giubileo, restauro totale, omologata ASI, documenti regolari a € 2.200. Tel. 059 549226.

GILERA DIMOSTRAZIONE, 1954, omologata ASI, moto perfetta, modello corsa 150 cc, documenti regolari, pronta gare, astenersi per tempo. Prezzo dopo contatto. Tel. 338 8969989. muscobariascchi@yahoo.it.

GILERA SATURNO SPORT 52, 1953, omologata ASI, ottime condizioni, perfettamente conservata, documenti originali, proprietario da 48 anni. € 12.000. Tel. 338 6299530. carlomariabartolini@gmail.com.



HONDA CM 400 CUSTOM, 1983, omologata ASI oro, ottimo stato, km.29.200, conservata, cc 395, blu/azzurro met., revisionata 7/2019, completa di: portapacchi, valigione 45 lt., pneumatici, batteria, pasticche freni anteriori, candele nuovi, invio foto. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

HONDA CX 500, 1981, condizioni perfette, iscritta FMI, Km 31.000, completa di borse e bauletto, gomme all'80%, batteria nuova, solo ad interessati. € 3.300. Tel. 333 3883359.

HONDA GL 1500 SE GOLDWING, 1998, iscritta ASI, rilevanza storica, unico proprietario, condizioni pari al nuovo. € 9.000. Tel. 348 2567767.



ISO 125 4 TEMPI, 1962, secondo proprietario, perfetta, documenti e targa regolari e d'origine. € 4.500. Tel. 335 6468789. ferrari.enry@virgilio.it.



ISO ISOTHERMOS, 1954, motociclo completo di documenti e targa d'epoca, radiata d'ufficio, motore non bloccato, no ruggine. € 950. Tel. 348 2893753.

ISOMOTO 125 CC, 1953, omologabile ASI, riverniciato con colore LeCler originale, completamente restaurato, monta conta chilometri con marchio ISO, provvisto di targa, libretto, foglio complementare e misura del P.R.A. Stupendo, da collezione. € 2.100. Tel. 349 6844119.

LAVERDA 750, 1972, colore rosso, poco usata, 43 cv, molto bella, invio foto a richiesta. € 7.200. Tel. 011 531439. o.sebastian@hotmail.it.

MALAGUTI GAM 18, 1974, 49 cc, restauro professionale, libretto originale, visibile in provincia di Vercelli. € 1.300 tratt. Tel. 339 2449299.

MAS 121 - 175 CC, 1932, moto conservata funzionante con targa 2 numeri e libretto originale, pistone nuovo, trasporto a domicilio in tutta Italia. Valuto permuta con mezzo di mio interesse. Tel. 334 1364324.

MBA 125 GP, 1981, ufficiale team Italia, corse mondiali ed europee, cilindri ovali, revisione completa della ciclistica e del motore, perfettamente funzionante. € 32.000. Tel. 335 1860161. dottwatson@wfrp.it.

MOTO GUZZI, '55/'56, dispongo di due modelli, uno AIRONE Sport 250 cc del 1956 e un GALLETTO 192 cc del 1955, tutti conservati in ottimo stato con relativi documenti. Tel. 328 0516097. sannitonicola@gmail.com.

MOTO GUZZI GTV, 1949, omologata ASI, conservata in buone condizioni e funzionante, documenti e targa originali ed in regola. € 10.000. Tel. 347 0119740. Isoavi@hotmail.com.

MOTO GUZZI GUZZINO 65 CC, 1950, completo di certificato d'origine Moto Guzzi SpA, da reimmatricolare, come nuovo. € 1.900. Tel. 348 2893753.

MOTO GUZZI NIBBIO 50 CC, 1974, motociclo restaurato completamente comprese cromature, cerchi nuovi, sella nuova, documenti originali, libretto piccolo. € 1.600. Tel. 335 8009188.

MOTO GUZZI V 35 II, 1983, motocicletta in buone condizioni, omologata FMI. € 2.000. Tel. 338 3748788.

MOTO GUZZI V 35 IMOLA, 1982, omologato ASI, documenti regolari, revisione al 08/2023. € 1.900. Tel. 335 7460121. antonio.cappellini@gmail.com.

MOTO MORINI 3 1/2 (K2 3,5), 1982, colore azzurro metallizzato, rimesso a nuovo, accensione elettrica, documenti regolari. € 2.500. Tel. 338 4732721.



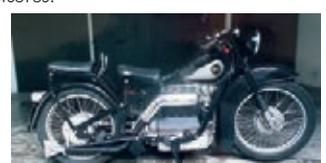
MOTO MORINI CANGURO 350 CC, senza documenti, in più dispongo anche di un KTM 250 cc raffreddato ad acqua, anch'esso senza documenti. Tel. 347 9440642.

MOTOBICI CATRIA 175 LUSSO, 1960, omologata ASI, condizioni pari al nuovo, in rodaggio, documenti regolari. Tel. 338 5087106. aldomisrandino@libero.it.

MOTOGUZZI LODOLA '59 E ZIGOLO '62, il Lodola omologato FMI, mentre lo Zigolo ASI, tutti e due in buonissime condizioni. Tel. 380 6071605.



NIMBUS STANDARD, 1938, omologata ASI targa oro, perfetta, documenti regolari. € 12.000. Tel. 335 6468789.



NSU QUICKLY 50, 1960, 49 cc, restauro professionale, certificato FMI, libretto originale, visibile in provincia di Vercelli. € 1.600 tratt. Tel. 339 2449299.

PARILLA 98 CC OLIMPIA TURISMO, 1966, restaurato completamente, motore a 4 tempi perfetto, iscritto FMI con targa, certificazione di rilevanza storica per intestazione all'acquirente, targa in ferro. € 1.890. Tel. 349 6844119.

PER GILERA 300 B, anni '60, dispongo di 4 collettori di cui 2 del modello extra, nuovi, più altri svariati ricambi: 1 faro anteriore, 2 ammortizzatori, ecc..... Prezzi modici. Tel. 333 8758147.

PIAGGIO - CIAO / GARELLI KATIA, bianco, pochi km, funzionante, con libretto, inoltre un Garelli Katia, funzionanti, con documenti. € 550. Tel. 333 8758147.

PIAGGIO VESPA 125, 1962, modello a 3 marce, completamente restaurata. Prezzo dopo visione. Tel. 031 879145.

PIAGGIO VESPA 50 CC PK S, 1984, certificato di rilevanza storica registrato sul libretto, colore bianco, restaurata, ottime condizioni, perfettamente funzionante, con revisione attiva. € 2.500. Tel. 335 1860161. dottwatson@wfrp.it.

SERTUM VARI MODELLI, 250 VL restaurato anno '37, 250 doc. ok anno '49, bicilindrici 500 anno '36, ricambi vari, forcelle, motore 250 VL, alberi motore, mozzi, marmite piatte, leve messa in moto, per chiusura attività. Invio foto e ulteriori info. Tel. 328 7894109.

MOTO

AERMACCHI ALA VERDE, 1963, 4 marce, 1° serie, del 1959 ma immatricolata nel 1963, restaurata in tutto da Stocchi (Varese), F.I.M., 100% originale, come nuova, da esposizione con soli Km 2.810, doc. in regola, revisionata, apparsa su Motociclismo d'Epoca del 02/2012. € 8.000 tratt. Tel. 349 0062936. norton.43@hotmail.com.

AERMACCHI HD 350 SPRINT, 1971, esemplare unico, carrozzeria Sprint, motore TV originale della casa non modificato, cambio a 5 marce, restaurato professionalmente e totalmente, motore e telaio stesso numero. Tel. 338 5087106. aldomisrandino@libero.it.

BENELLI MOTOBICI F1, 1972, 49 cc, restauro professionale, libretto originale, pieghevole, ideale per camper e barca, visibile in provincia di Vercelli. € 1.600 tratt. Tel. 339 2449299.

BETA ALP, 1997, omologata ASI con CRS, 2 tempi, 200 cc, pronta all'uso, invio foto a richiesta su whatsapp. Tel. 349 7671884.

BIANCHI BIANCHINA 125 CC, 1950, conservata con tutte le sue parti originali, targa in ferro con 4 numeri, libretto grigio, visura del P.R.A. (cancellata d'ufficio), funzionante, da collezione, a richiesta invio foto e video. € 2.400. Tel. 349 6844119.

BMW K 100 LT, 1987, iscritta ASI, trentennale, 4 cilindri in linea, 1.000 cc, colore nero metallizzato, carenatura integrale con borse da viaggio laterali e bauletto post., buone condizioni generali, radio e riscaldamento. Certificata. € 3.600. Tel. 338 5877458.

BMW R 75 CON SIDECAR (750CC), 1941, omologata ASI, militare, 4 marce più retromarcia, normali più ridotte, blocco differenziale, colore sabbia, motocarrozzetta in ottimo stato, scadenza revisione 26-06-2024. Trattative riservate. Tel. 348 5482036. flavia.fraccari@yahoo.it.



Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



Visita www.asimusei.it per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani



AMPIA DISPONIBILITA' DI RICAMBI PER AUTO NAZIONALI ANNI 50-70, ANCHE IN STOCK

Amerigo Ricambi

**AMMORTIZZATORI - CARBURATORI
CERCHI RUOTA - DISCHI FRENI
PASTIGLIE E TAMBURI
FARI - FILTRI - FRIZIONI - MARMITTE**

BRESCIA - Tel. 339 6145628 Info: amerigoric@libero.it

Casquale Coppola

SPEDIZIONI IN TUTTA EUROPA

SPORT CARS AND CLASSIC

I NOSTRI SERVIZI

- REVISIONE DI CAMBI AUTOMATICI • VASTO ASSORTIMENTO DI RICAMBI
- MOTORI REVISIONATI ED USATI DI VARIE MARCHE E TIPI
- SI ACQUISTANO AUTO PER RICAMBI E RICAMBI IN BLOCCO

NOLEGGIO DI AUTO E CAMION PER PRODUZIONI CINEMATOGRAFICHE

Via Filichito, 31 - 80040 VOLLA (NA) ITALY
Tel. e Fax +39 081 7732 846 cell. 347 8543 877 - info@coppolaoldtimer.com

MR VALVOLE

Costruzione di ogni tipo di valvole, su disegno o campione, per vari modelli di auto e moto classiche, sportive e speciali.

Via Roma 81/1, 10060 Roletto (TO)
Tel. 0121 542987
Cell e Whats App: 334 6705986
info@f-matino.eu

VARI MODELLI MOTO, dispongo di una BMW K 100, una Honda 400 SS ed una Kawasaki 650 Z, tutte in ottime condizioni, pochi Km, invio foto a richiesta. Prezzi da concordare. Tel. 011 531439. o.sebastian@hotmail.it.

YAMAHA FZR 1000 EX UP, 1991, omologata ASI con CRS, bollo e assicurazione agevolati, originale, come nuova, unico proprietario, col. bianco/rosso/blu, mai incidentata, mai pista (solo turismo), coperta in garage, gomme all'80%, bollo no bollo, appena revisionata, età avanzata. € 5.000. Tel. 349 0062936. norton.43@hotmail.com.

VARIE

AUTOMODELLO AM MARCHESINI N°762, anni '60, Lancia Flavia coupé scala 1:16, colore rosso con

scatola e comando a pile. Visibile a Bologna. Tel. 388 0997479.

BOLLI PER MOTO, tutti originali, dal 1959 al 1972 (20 pezzi a € 200, in blocco). Tel. 349 6844119.

CASALINI SULKY 3 RUOTE, 1975, antenata delle microvetture, 3 ruote, motore Minarelli 50 cc, 3 marce più retro, avviamento elettrico più manuale, in eccellente stato di conservazione, tutta originale, con libretto uso/manutenzione e circolazione, fattura originale. Prezzo da concordare. Tel. 347 4286328.

CATALOGO PARTI RICAMBIO, marca Fiat modello Dino, ottimo. € 200. Tel. 328 0516097. sannitonicola@gmail.com.

LIBRETTI USO E MANUTENZIONE, cataloghi ricambi, manuali d'officina per auto/moto, riviste, foto, depliant vendi. Tel. 337 719500, fax 050 710017. www.manualiauto.com - www.manualimoto.com - luperini@manualiauto.com.



MATERIALE VARIO, 5 cerchi Borrani a raggi per A.R. Sprint, Spider, 1.300, 1.600, completi di attacchi e gallettoni, inoltre dispongo di vari distributori di benzina, insegne Alfa Romeo, targhe America, emblemi e scritte di vetture italiane e di altri stati. Tel. 338 9369456.

MODELLI AUTO, oltre 1.000 modellini, scala 1/43 e 1/18, varie marche, pezzi unici, esteri, solo metallo, no scatola, conservati in bacheca vetrata. Solo in blocco, prezzo impegnativo. Tel. 328 0516097. sannitonicola@gmail.com.

MOTORI PER MERC. 220D-W115, compl. blocc. €800/300D-W123 ineff.te (s'avvia) €800/250D-W124 eff.te km inf.ri a 200mila, privo coppa €800/190E-W201 compl. eff.te km 250mila €800. Regata 1.7D libero €600. Transit 2.4D compl. km 80mila €400. Polo 1050cc '85 + cambio 4m km 44mila €800. Tel. 0185939353. dondero.maurizio@libero.it.

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 1750 GT 1°SERIE, dispongo di una coppia di fanali posteriori, 2 luci targa, 2 maniglie esterne, 2 fanalini anteriori, tutto materiale nuovo, pronto da montare. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO 75, dispongo di un motore 1800 cc in perfette condizioni, completo di carburatori ed accessori. Tel. 366 9503340.

PER ALFA ROMEO ALFETTA E SIMILARI, dispongo di 4 cerchi in ferro con borchie in acciaio inox, non battuti. € 180. Tel. 333 3538217.



PER ALFA ROMEO DUETTO, '85/'94, dispongo di porte, cofani, paraurti, fanalini anteriori, strumenti, filtro aria, ruote in lega e metallo e altro materiale. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO DUETTO, 1992, dispongo di un hard top originale Alfa Romeo, mai montato, in ottime condizioni, solo da riverniciare del colore desiderato. € 1.100. Tel. 339 2566528.



PER ALFA ROMEO GIULIA BERLINA, GT Bertone e tutte le derivate, dispongo di vari motori, meccaniche varie, carburatori, filtri aria, paraurti, alzacvetri, vetri porta, cerchi ruota, volantini, strumenti. Tel. 338 9369456.

PER ALFA ROMEO GIULIA E DERIVATE, GT e SPIDER, dispongo di pistoni e fasce, cilindri, alberi a camme, collettori marmitta e terminale di scarico, catena distribuzione, frizione spingidisco, bronzine di banco e bielle, sincronizzatori, galleggianti, vetrini quadro strumenti. Tel. 346 1283123. paolino1935@libero.it.

PER ALFA ROMEO GIULIA E GT, '63/'70, dispongo di una scatola guida ZF come nuova. € 400. Tel. 360 332320.

PER ALFA ROMEO GIULIA SPIDER, '63/'65, hard top completo, colore rosso. Tel. 339 4997040.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA, 1960, quattro ruote bimetalliche, disco Borrani, canale in lega leggera, nuovo, misura 4,5 x 15, mai montate. € 3.900. Tel. 333 4386446.

PER ALFA ROMEO GIULIETTA TI, 1960, selleria anteriore e posteriore, vari alzavetro, conta chilometri, posacenere, più altre minuterie. Inoltre per A.R GT dispongo di una proboscide e per una Giulia bollino oro completo di carburatori. Prezzi a richiesta. Posso inviare foto. Tel. 339 7180206.

PER ALFA ROMEO GT BERTONE, dispongo di una marmitta nuova + 2 filtri aria, più altri ricambi. € 110. Tel. 338 1876100.

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 175 CC, 1964-1967, cedo motore e cambio - no carburatore. € 600. Tel. 348 2243566 - Museo Ferruccio Lamborghini.

PER APPIA I° TIPO 1, paraurti in alluminio ottime condizioni. € 500 cad. Tel. 348 2243566 - Museo Ferruccio Lamborghini.

PER BMW 2002 TI, dispongo di 4 iniettori per pompe ad iniezione. € 200. Tel. 360 332320.

PER BSA - TRIUMPH - NORTON, dispongo di 2 carburatori marca Amal RB930/34 e LB930/35. € 250 cad. Tel. 348 2243566.

PER CITROEN DYANE, dispongo di vari ricambi, scarico completo (escluso collettore), nuovo, più parafrangente posteriore destro e rivestimentoposteriore nuovi. € 150. Tel. 338 1876100.

PER FERRARI 308 GTS / 328, dispongo di uno specchio sx per 308 Vitaloni e di una marmitta originale per 328 come nuova. Tel. 348 8122938.

PER FERRARI 328 - MONDIAL - 348, centralina ABS (ATE), invio foto via mail a richiesta. Tel. 328 4110266. puglia_donato@hotmail.com.

PER FIAT, 1963, motore 1200 cc, completo non bloccato, con cambio, gruppo differenziale e semiassi, in ottime condizioni, da privato. € 1.800. Tel. 349 3186007.

PER FIAT 126, dispongo di un motore 650 cc con cambio sincronizzato e motorino d'avviamento in buone condizioni. € 700. Tel. 346 3045499.

PER FIAT 128, dispongo di un terminale di scarico nuovo, paraurti posteriore per berlina, ottimo, inoltre maniglie porta nuove, specchio esterno e volante per 128 3p. Tel. 339 4829886.

PER FIAT 131 ABARTH, dispongo di un cambio in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT 500 D, dispongo di un motore revisionato (6 numeri motore) 1.500, inoltre dispongo anche di un cerchio ruota originale Lancia Beta HP executive. Tel. 347 9440642.

PER FIAT 500 R - 126, dispongo di un motore 594 cc tipo 126A500D restaurato. € 700. Tel. 346 3045499.

PER FIAT 600 1°SERIE, motore, cambio e tutti i suoi ricambi usati da vettura demolita. Tel. 339 1987696.

PER FIAT 850 SPECIAL, dispongo di un paraurti anteriore usato in ottime condizioni. € 65 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER FIAT BALILLA 508, 1920, motore smontato pronto da essere montato più altri ricambi di meccanica, balestre, semiassi, ecc... no bielle. Inoltre per Fiat 500 C Giardinetta Belvedere 3 porte sane, buone, più cofano motore 400. Tel. 334 2658694 ore pasti.

PER FIAT DINO 2000 / 2400, dispongo di vari ricambi. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

PER FIAT DINO 2400 COUPE', 1972, dispongo di 4 cerchi con gomme buone marca Pirelli, 2 P6 225/60/15/95, 2 205/60/15/91, inoltre fanalini posteriori, plastiche, candele e calotta, 4 cerchi Cromodora e altre minuterie. Prezzi a richiesta. Tel. 339 7180206.

PER FIAT E LANCIA, dispongo di un Volumex completo di collettore e carburatore, in buone condizioni. Tel. +41 79 448 15 21 e-mail: oldtimerteile@bluewin.ch.

www.asimarket.it

TINY CARS

AUTOMOBILINE!

MODEL CARS!

VIA CENISIO, 19

02 31 38 30

CLICCA SU

www.tinycars.it

Siamo anche su



SI ACQUISTANO
IN BLOCCO INTERE
COLLEZIONI

PER FIAT PANDA 1° SERIE, dispongo delle porte destra e sinistra più il portellone posteriore. Tel. 366 9503340.

PER INNOCENTI LAMBRETTA VARI MODELLI, '40-'60, ricambi di carrozzeria e meccanica per Lambretta e motocarri derivati, meccanismo forcella anteriore, serbatoio 125 B, motori 125/150 Li, forcella anteriore. Prezzi da concordare. Sconto per vendita in blocco. Tel. 347 4286328.

PER INNOCENTI MINI, 1972, 4 cerchi in lega, radiatore dell'acqua, paraurti e altro materiale. Tel. 338 8630047.

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. annigg@yahoo.it.

PER LANCIA APPIA ZAGATO, 1960, dispongo di una testata quattro luci con relativo collettore di aspirazione. Prezzo dopo visione. Tel. 333 4386446. giok0365@gmail.com.

PER LANCIA AURELIA B21, dispongo di un carburatore Solex doppio corpo 30 AAI revisionato. € 280. Tel. 329 0454819. bobmaz@libero.it.

PER LANCIA BETA MONTECARLO, dispongo di un gruppo collettore Arquati, 2 carburatori, vari filtri, alberi a camme, elaborazione Adolfo, perfetti. Tel. 339 5382578.

PER LANCIA FULVIA, dispongo di un cambio 818630, 5 marce, in buone condizioni. € 300. Tel. 346 3045499.

PER LANCIA FULVIA COUPÉ, dispongo di porte destra e sinistra in perfette condizioni più altre per Autobianchi A112 con cofano anteriore e portello 1° serie. Tel. 366 9503340.

PER LANCIA FULVIA E VW MAGGIOLONE, dispongo di 4 cerchi BWA in lega come nuovi misura 13" x 6", perfetti, restaurati e verniciati, montabili su sopracitate vetture. € 600. Tel. 347 1745643.

PER LANCIA FULVIA HF, dispongo di un volante Ferrero pari al nuovo. Tel. 339 5382578.

PER LANCIA FULVIA II°SERIE, dispongo di un paraurti anteriore, usato ma in ottimo stato con gomme e fanalini da rivedere ma in buone condizioni generali. € 130 comp. sped. Tel. 338 3391744.

PER LANCIA FULVIA ZAGATO II°SERIE, 1969-'70, dispongo di un motorino alfa portellone posteriore, montabile anche su vetture Alfa Romeo Zagato. Tel. 338 8630047.

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 MOTORI OSCA, cambio Alfa Romeo con campana, fatto dai f.lli Maserati in 6 esemplari. Tel. 339 5382578.

PER PIAGGIO VESPA, 1957, dispongo di un motore VB1 150 cc da revisionare ma non bloccato. € 300. Tel. 347 9440642.

PER PORSCHE 356, dispongo di una coppia di carburatori Zenith 32 NDX doppio corpo, completamente revisionati, visibili a Gambettola. € 390 cad. Tel. 337 607308.

PER PORSCHE 356, dispongo di vari ricambi per suddetta auto. Per il listino completo contattatemi che provvederò all'invio. Tel. 338 6081255. h.wanke356@email.it.

PER RENAULT 5 GT TURBO, plancia cruscotto completa di strumenti più gruppo riscaldamento, parafranghi, guarnizioni, 1 fanale posteriore ed accessori vari. Tel. 366 9503340.

PER TOPOLINO A-B-C, sportelli completi di vetri usati buono stato + altri lamierati. € 300 cad. Tel. 348 2243566 - Museo Ferruccio Lamborghini.

PER VOLKSWAGEN 1200 TIPO 11D2, 1969, dispongo di vari ricambi sia di meccanica che di carrozzeria. € 500 in blocco. Tel. 366 8047191.

PER VOLKSWAGEN MAGGIOLINO, 1965-68, dispongo di alette parasole, tappo serbatoio benzina, portacenere anteriore e posteriore, maniglie interne, schienale sedile posteriore, specchietto interno. Tel. 388 0997479.

PIAGGIO AMICA 4, 1980, possibilità di guida a 14 con patente ciclomotore in perfette condizioni. Tel. 380 6971605.



PONTE SOLLEVATORE, per autovetture. Vero affare. Prezzo stracciato. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

RICAMBI MOTO, '50/'60, dispongo di vari pezzi usati per moto italiane. Tel. 340 5397100. donatella@turandotviaggi.it.

RICAMBI VARI, coppia carburatori Dell'Orto 40 nuovi 550, volante in legno diam. 36 come nuovo 250, mascherina per Giulia 1300 1°serie 2 fari 250 e coppia di fanalini posteriori nuovi 160. Tel. 320 1169319.

RICAMBI VARI, dispongo di vari ricambi per Fiat Balilla, Topolino, Musone 1100 Fiat e Citroen anni '20. Tel. 329 7460041.

RIVISTE AUTOSPRINT, dispongo di 270 fascicoli settimanali dal 1969 al 1989. € 250. Tel. 388 1936066.

RIVISTE QUATTORRUOTE, annate complete dal 1959 al 1970 con raccoglitori. In totale 144 pezzi. € 300. Tel. 335 8009188.

SELLA MARCA MYLORD, per moto sottogonna anni '20, ben conservata. A richiesta posso inviare foto. € 125 comp. sped. Tel. 338 3391744.

TACHIMETRO VDO STELVIO, 1960, 24 volt, Made in Germany, con contachilometri, adatto per camion e corriere. Visibile a Bologna. € 70. Tel. 388 0997479.

TELAIO TRIUMPH TR3A, 1959, guida a sinistra, originariamente di colore azzurro con interni blu, lattanata, da verniciare, con documenti. Tel. 0422 779222 di pomeriggio, 335 8262808 (Gastone Olivetto) oppure info@nervesauto.com - www.nervesauto.com.



TRICICLO CON CASSONE, anni '40, per trasporto merci, freno a pedale, sospensioni a balestra, luci a dinamo su ruota posteriore, in buonissime condizioni originali. Prezzo da concordare. Tel. 347 4286328.

VARI AUTOSPRINT, dispongo di numeri speciali mese, fascicolo di luglio 1972 e luglio 1973, Autosprint numero 70 e Autosprint 1979 numero speciale. € 50. Tel. 338 2168492.

VARI QUADRI, raffiguranti una Chevrolet del 1954 gialla, dim. 106 x 81 cm, ed un'altro con una Ford Thunderbird del 1956, dim. 131 x 65 cm, visibili a Bologna. € 70 l'uno. Tel. 388 0997479.

VARI RICAMBI, dispongo di diversi spinterogeni auto, testata completa Fiat 128, testata Fiat 241 e Fiat 127. Tel. 347 9440642.

VARIE, dispongo di 2 utensili a punta adattabili martello demol. ne escavatore: tipo Axeco Montalbert BRH501, Kg70 cad. /lung. Cm99. 400 cad. (700coppia). Inoltre cerco rivista Auto 4/'87 (prova Merc. 250D famigliare, anche fotocopia. In permuta con altre. Tel. 0185939353. dondero.maurizio@libero.it.

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. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

CERCO

FREGI AUTO, di qualsiasi marca, italiane e straniere. Vero affare. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

JAGUAR E TYPE FHC COUPÉ 1° O 2° SERIE, '61-'71, solo originale o perfettamente restaurata, 2 posti, guida a sx, regolarmente immatricolata in Italia, pagamento rapido in contanti, no intermediari, solo da privato proprietario. Tel. 329 4252338. annigg@yahoo.it.

MODELLINI AUTO, varie marche, italiane e straniere scala 1:43 e 1:18, anche rotti. Tel. 334 8216800 - 338 6698789. automartinelli@gmail.com.

MODELLINI AUTO E TRENINI, Politoy, Mebetoy, Mercury, Spoton, Editoy e trenini elettrici Rivarossi, Roco Pocher, locomotive, carri, carrozze, anche intere collezioni. Tel. 333 8970295. giuseppe49@gmail.com.

PER FIAT 500 F, plastiche stop "ALTISSIMO". Tel. 347 0683482. salamonemassimo3@gmail.com.

PER MERCEDES 190D-SERIE W201, 1985, in buono stato: serbat. magg. to It70 (optional raro-inclusi rivest.t baule)-porzione sup.re plancia nuda col.bluschien.sedile post.tessuto quadratini blu munito 2 poggiat.scitolato plastico nudo faro ant.dx (lato passeg.) Hella. Anche scambi. Tel. 0185939353. dondero.maurizio@libero.it.

PORSCHE 911, 1987, modelli 2000, 2200, 2400, 2700, 3000, 3200, 912, 964, 993, 996, 997, coupé, turbo, speedster, valuto anche Ferrari e Alfa Romeo d'epoca, anche da restaurare, massima serietà, ritiro in tutta Italia, prezzo adeguato. Tel. 333 9370257. lasagna.paola1965@libero.it.

TRENINI E MACCHININE, locomotive, vagoni, accessori, giochi in latta di varie marche quali: Marklin, Rivarossi, Dinky toys, Corgi toys, Politoy, Mercury, Schuco, Ingap, etc..... anche vecchi, rotti o di qualsiasi periodo. Tel. 346 6800367. mariosala62@libero.it.

TUTTI I MODELLI FERRARI, trattative serie, concrete e veloci, pagamento immediato. Tel. 338 2154552. tonivecchi1954@libero.it.

SCAMBIO

PER MERC.190D-W201-'85, varie coppie e treni pneu. estivi/invern. Varie misure(cerchio 13"-14"-15") cond.100%, specc. abitacolo, bilanciatore/giunto ant.ri trasm.ne cond. Ok, servofreno, albero trasm.ne. Anche comparti Merc. 190-W201 e 220D-W115-'69 (vett. quasi compl.). Tel. 0185939353. dondero.maurizio@libero.it.



SONO DISPONIBILI
I COFANETTI UFFICIALI DE La Manovella
PER RACCOGLIERE
I 12 NUMERI DELL'ANNO E CUSTODIRE
LE VOSTRE COLLEZIONI.
PER ACQUISTI E INFORMAZIONI,
CONTATTATE IL NUMERO 011 0133124



CEDOLA PER LA PUBBLICAZIONE DI UN ANNUNCIO

Abbonato **Socio ASI** tessera ASI n°..... **Non abbonato**

Marca modello anno

Descrizione (massimo 250 caratteri, compresi di spazi e punteggiatura)

.....

.....

Prezzo Nome e Cognome Città

TELEFONO (indispensabile)

E-MAIL

PAGAMENTO: con bonifico o bollettino c/c postale (vedi nella sezione "ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE" in basso) intestati a **GRAF ART s.r.l.** per un importo di € per n. uscite

SPEDIRE RICEVUTA DI PAGAMENTO IN UNICA BUSTA O TRAMITE E-MAIL CON CEDOLA PUBBLICAZIONE, EVENTUALE FOTOGRAFIA E COPIA DELLA TESSERA ASI. Per esigenze di spazio verrà pubblicato **un solo numero di telefono.** **Compilare in tutte le sue parti scrivendo a macchina o in stampatello in modo chiaro e comprensibile.** Non dimenticare il n° di telefono, fax o e-mail. **L'eventuale fotografia deve essere orizzontale. La pubblicazione avverrà due numeri dopo la data di ricevimento dell'inserzione ed è condizionata allo spazio disponibile. Si prega di non inviare inserzioni di veicoli non storici e più copie della stessa inserzione.**
I suoi dati saranno trattati mediante modalità cartacee o supporti informatici nel rispetto dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679. Informativa disponibile sul sito www.grafart.it

VENDO

Auto
 Moto
 Veicoli agricoli
 Fuoristrada
 Veicoli industriali
 Veicoli militari
 Nautica
 Varie

CERCO

SCAMBIO

EDITORE e Concessionario esclusivo Pubblicità:
ASI Service S.R.L.
 c/o **GRAF ART** S.R.L.
 Viale delle industrie, 30 - 10078 Venaria (TO)
 Tel. 011/0133124 - Fax 011/4556278
 E-mail: info@grafart.it

MODALITÀ E TARIFFE PER LA PUBBLICAZIONE

- **Per i soci A.S.I. e abbonati:** Le inserzioni di solo testo, non più di 4 ad uscita, sono **gratuite** e valide per **una pubblicazione.** E' obbligatorio accompagnarle con una copia della tessera ASI o del documento comprovante l'abbonamento dell'anno in corso. Sono a **pagamento** le inserzioni con **foto:** per la prima uscita € **17,00** per le ripetizioni successive, purchè **commissionate contemporaneamente € 6,00.**
- **Per gli operatori del settore e privati:**
 La tariffa per un annuncio di solo testo è di € **14,00**, e di € **9,00** per le successive ripetizioni commissionate contemporaneamente. La tariffa per gli annunci con fotografia è di € **30,00** per la prima pubblicazione e di € **12,00** per le successive.
- La cedola con il testo e l'eventuale fotografia vanno inviati via e-mail all'indirizzo info@grafart.it, oppure via posta a Graf Art s.r.l. - Viale delle Industrie 30 - 10078 Venaria (TO), accompagnate dalla ricevuta del versamento su conto corrente o del bonifico. Testi e fotografie non verranno restituiti.
- L'editore **non risponde** per le copie smarrite dal servizio postale nè per quelle i cui indirizzi non siano compresi nell'indirizzario ASI. Le copie della rivista non pervenute, si possono richiedere direttamente a Graf Art i cui dati sono riportati a piede pagina.
La Manovella non è responsabile della veridicità e della provenienza degli annunci di compravendita e si riserva la possibilità di non pubblicare quelli poco chiari o incompleti (n° tel, fax, e-mail).
La tariffa scontata per le ripetizioni è applicabile solo se abbinata alla prima richiesta di pubblicazione.

ABBONAMENTI E COPIE ARRETRATE

Tutti i soci A.S.I. si abbonano al momento del versamento della quota associativa. I non soci, possono richiedere l'abbonamento nel seguente modo:

Nome..... Cognome.....

Via..... CAP..... Città.....

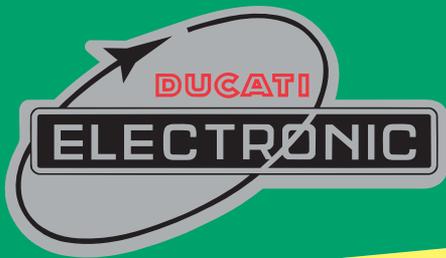
METODI DI PAGAMENTO: a pagamento eseguito, inviare **ricevuta di pagamento**, con i dati per la spedizione (via fax o via e-mail)

- **VERSAMENTO SU C.C.P.** 2265863 INTESTATO A GRAF ART SRL
- **BONIFICO BANCARIO** IBAN IT 03 B 07601 01000 000002265863

Causale: Abbonamento La Manovella. Avranno diritto a ricevere 12 numeri (un anno) dal momento del ricevimento dell'importo dell'abbonamento.

Tariffe abbonamento: Italia: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **55,00** - Europa CEE: Abbonamento per un anno, 12 numeri - € **120,00**
 Usa ed altri continenti **USD. € 180** - Via aerea **USD € 240** - **Arretrati:** Italia/Estero: € **7,00** a copia + spedizione.

Prezzo cofanetto 12 € + spedizione

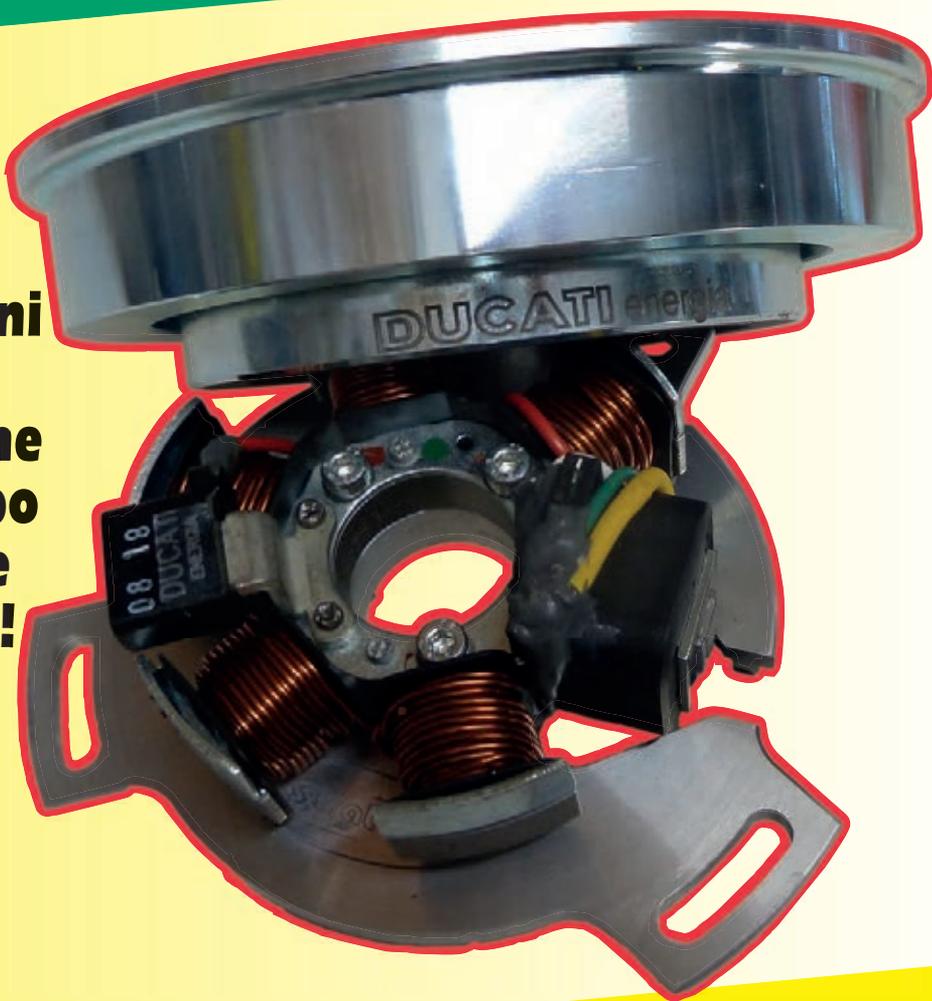


TUTTO
Lambretta
INNOCENTI

**2 MITI ANCORA
INSIEME**



**Da 10 anni
l'unica
Accensione
ad anticipo
variabile
di SERIE!**



**Il minimo dei componenti per avere
il massimo dell'affidabilità!**
«Quello che non c'è non si rompe»

Henry Ford

Brevetto:
Stratos
ENGINEERING

Made in Italy distribuito da: Tuttolambretta e Scooterthefero — per L'Inghilterra distribuito da: Scootopia

40^a 1983-2023 EDIZIONE AUTOMOTORETRO[®]

'83// '93

'93// '03

'03// '13

'13// '23



IN CONTEMPORANEA CON



SAVE THE NEW DATE

FIERE DI PARMA
4-5 MARZO 2023
3 MARZO GIORNATA OPERATORI

✉ info@automotoretro.it

☎ +39 011 350 936

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

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

WWW.AUTOMOTORETRO.IT

